

中华人民共和国政府和智利共和国政府 航班协定

中华人民共和国政府和智利共和国政府(以下简称“缔约双方”);

愿缔结此协定,以规范中华人民共和国和智利共和国之间的航班;

愿促进以空运企业市场竞争为基础的国际航空体系;

愿推动国际航空运输的发展;

愿使缔约双方空运企业有可能以非歧视性的和不滥用主导地位的合理价格为旅行公众和货主提供不同的航班选择;

愿确保国际航空运输最高程度的安全和保安,并重申对危及航空器安全的行为或者威胁的严重关切,这些行为或者威胁危及人员或财产的安全,对航空运输的经营产生不利影响,并破坏公众对民用航空安全的信心;并且

作为1944年12月7日在芝加哥开放签字的《国际民用航空公约》的当事国;

达成协议如下:

第一条 定义

除非本协定另有规定,本协定中:

一、“航空当局”，智利方面指民用航空委员会或其接替机构；中华人民共和国方面指中国民用航空局，或授权执行上述委员会或当局所行使的各项职能的任何个人或者机构。

二、“协定”，指本协定，其附件及对本协定及其附件的任何修改。

三、“航空运输”，指为了获取报酬或者租金，使用航空器分别或者混合载运旅客、行李、货物和邮件。

四、“公约”，指1944年12月7日在芝加哥开放签字的《国际民用航空公约》，并且包括：

(一) 根据该公约第九十四条第一款已经生效的，缔约双方已经批准的任何修改；以及

(二) 该公约的任何附件以及根据该公约第九十条通过对附件的任何修改，但上述附件或者修改应在任何特定时间对缔约双方均已生效。

五、“指定空运企业”，指根据本协定第三条经指定或者许可的空运企业。

六、“国际航空运输”，指飞经一个以上国家领土上空的航空运输。

七、“非运输业务性经停”，指在航空运输中目的不在于上下旅客、行李、货物或者邮件的任何经停。

八、“领土”，指一国主权管辖下的陆地和与其邻接的领水及其以上空域。

九、“用户费”，指为提供机场、航行服务或者航空保安货物、设施和服务向空运企业收取的费用。

十、“代号共享”，指缔约双方指定空运企业和/或第三国空运企业之间的商业协议。根据该协议，上述空运企业可作为承运方或者作为市场方在规定航线上联合经营，但其中每家空运企业均需拥有业务权。代号共享使两家空运企业可使用一架航空器运输旅客、货物和邮件，每架航空器使用其自有代号。

十一、“更换机型”，指指定空运企业在运营任何航班时，根据缔约双方航空当局商定的条件，在航线上任何一个或者多个航段，使用不同于另一航段上所用机型的机型。

第二条 授权

一、缔约一方给予缔约另一方以下权利，以便缔约另一方指定空运企业从事国际航空运输：

（一）沿缔约另一方空中交通管制当局规定的航路不经停飞越其领土；

（二）在其领土内的规定航线上做非运输业务性经停；

（三）在经营来自或前往缔约另一方的国际航空运输业务时，在上述领土内经停，以便分别或者混合上下旅客、货物和邮件；以及

(四) 在经营来自或前往第三国的国际航线时, 在其领土内经停, 以便分别或者混合上下旅客、货物和邮件, 以及如附件所规定的, 在第三国境内分别或混合上下经其领土来自或前往缔约另一方领土的旅客、货物和邮件。

二、在规定航线的各点上, 缔约一方指定空运企业有权在非歧视的基础上使用缔约另一方领土内的航路, 机场, 起降时刻以及其他设施。

三、本条中的任何规定不应被视为授予缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内的业务权。

第三条 指定和许可

一、缔约一方有权根据本协定指定它所希望的多家空运企业从事国际航空运输, 并有权撤销或者更改上述指定。上述指定应通过外交途径以书面形式提交缔约另一方。

二、在不违反下列规定的情况下, 缔约一方在收到上述指定和指定空运企业按照颁发经营许可和技术许可所规定的形式和方式递交的申请后, 应立即给予适当的许可不应无故迟延:

(一) 该空运企业的主要所有权和有效管理权属于指定该空运企业的缔约方、其国民或者两者兼有;

(二) 该空运企业有资格履行审理其申请的缔约一方通

常适用于国际航空运输的法律，规章和规则所规定的条件；
并且

（三）指定该空运企业的缔约一方保持和执行第六条（证件和执照的承认）和第七条（航空保安）规定的标准。

第四条 许可的撤销、暂停或者限制

一、有下列情形之一时，缔约一方可撤销、暂停或者限制对缔约另一方指定空运企业的经营许可或者技术许可：

（一）该空运企业的主要所有权和有效管理权不属于指定该空运企业的缔约方、其国民，或者两者兼有；

（二）该空运企业未能遵守本协定第五条（法律的适用）所指的法律、规章和规定；或者

（三）缔约另一方未能保持和执行第六条（证件和执照的承认）规定的标准。

二、除非必须立即采取行动以防止进一步违反本条第一（二）和一（三）款，本条规定的权利只能在与缔约另一方磋商后方可行使。

三、本条并不限制缔约一方根据第七条（航空保安）的规定对缔约另一方的一家或者多家空运企业的经营许可或者技术许可采取暂停、撤销、限制或者附加条件的权利。

第五条 法律的适用

一、缔约一方指定空运企业应遵守缔约另一方关于从事国际航行的航空器进出该国或者在其境内停留的法律和规章以及关于移民、海关和检疫事宜的法律和规章，但上述指定空运企业不应受到歧视性待遇。

二、缔约一方关于提供统计信息的法律和规章应在对等的基础上，得到缔约另一方空运企业的遵守。

第六条 证件和执照的承认

一、对于经营本协定规定的航空运输，缔约一方应承认缔约另一方颁发或者核准的在有效期内的适航证、合格证和执照，但对上述合格证或者执照的要求应至少相当于公约制定的最低标准。但是，缔约一方可拒绝承认缔约另一方向其本国国民颁发的、或者核准有效的、以在其本国领土上空飞行为目的的合格证和执照。

二、缔约一方可要求就缔约另一方在航行设施、机组、航空器以及指定空运企业经营方面所保持的安全标准进行磋商。如果在磋商后缔约一方发现缔约另一方未能有效地保持和执行至少相当于根据公约所制定的最低标准的安全标准和要求，缔约一方应将调查结果以及为符合这些最低标准

所应采取的必要步骤告知缔约另一方，缔约另一方应采取适当的改正行动。如果缔约另一方没有在合理的时间内采取适当的改正行动，缔约一方有权暂停、撤销或者限制缔约另一方指定的一家或者多家空运企业的经营许可或者技术许可。

第七条 航空保安

一、根据国际法规定的权利和义务，缔约双方重申，为保护民用航空安全免遭非法干扰行为而相互承担的义务构成本协定不可分割的组成部分。

二、缔约双方应根据缔约任一方的请求提供一切必要的协助，以防止非法劫持航空器的行为和其他危及航空器及其旅客、机组、航空器的机场和航行设施安全的非法行为，以及处理危及民用航空安全的任何其他威胁。

三、在不限制其根据国际法所享有的权利和义务的普遍性的情况下，缔约双方应遵守 1963 年 9 月 14 日在东京签订的《关于在航空器内的犯罪和其他某些行为的公约》、1970 年 12 月 16 日在海牙签订的《关于制止非法劫持航空器的公约》、1971 年 9 月 23 日在蒙特利尔签订的《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》，以及 1988 年 2 月 24 日在蒙特利尔签订的《制止在用于国际民用航空机场发生的非法暴力行为的议定书》的规定，但缔约双方均应是上述公约的

当事国。

四、缔约双方在其相互关系中，应遵守国际民用航空组织制定的、作为公约附件并且对缔约双方均适用的航空保安规定。缔约双方应要求在其领土内注册的航空器经营人、主要营业地或者永久居住地在其领土内的航空器经营人以及在其领土内的机场经营人遵守上述航空保安规定。

五、缔约双方强调应要求上述航空器经营人遵守缔约另一方对进出其领土或者在其领土内停留时所需遵守的保安规定。缔约一方应保证在其领土内采取足够有效的措施，在登机或者装机前和在登机或者装机时保护航空器的安全，并且在登机或者装机前，对旅客、机组、行李、货物和机上供应品进行检查。缔约一方对缔约另一方提出的为对付特定威胁而采取合理的特殊保安措施的要求，应给予积极考虑。

六、当发生非法劫持航空器事件或者以劫持航空器相威胁，或者发生其他危及旅客、机组、航空器、机场或者航行设施安全的非法行为时，缔约双方应相互协助，提供联系的方便并采取其他适当的措施，以便迅速、安全地结束上述事件或者威胁。

七、当缔约一方有合理理由相信，缔约另一方已经违反本条的航空保安规定时，该缔约方航空当局可要求与缔约另一方航空当局立即进行磋商。如果上述要求发出之日起 15 天内未能就所涉及的问题达成令人满意的协议，缔约一方可

据此对缔约另一方或者多家空运企业的经营许可和技术许可予以暂停、撤销、限制或者附加条件。如果情况紧急，缔约一方可在 15 天期限结束之前采取临时行动。

第八条 商业机会

一、缔约一方空运企业有权在缔约另一方领土内设立办事处以宣传和销售航空运输。

二、根据缔约另一方关于入境、居留和就业的法律和规章，缔约一方指定空运企业有权在缔约另一方领土内派驻提供航空运输所需的管理、销售、技术、运行和其他专业人员。

三、任何指定空运企业有权在缔约另一方领土内自办地面服务（“自办业务”），或者自行决定从相互竞争的代理机构中选择任何机构提供全部或者部分服务。这些权利应只受限于机场安全产生的物理条件限制。如果出于机场安全考虑排除了自办业务的可能性，应公平地向所有空运企业提供地面服务；收费应以所提供服务的成本为基础；上述服务应相当于自办业务的种类和质量。

四、缔约一方任何空运企业均可在缔约另一方领土内直接、以及由该空运企业自行决定通过其代理机构销售航空运输。任何空运企业有权以该领土的货币销售上述运输，且任何人可以该领土的货币自由购买上述航空运输。

五、任何空运企业有权根据需要将扣除当地支出的当地收入结余汇兑至其本国，并应允许以汇兑当日适用于经常项目交易和汇兑的汇率迅速汇兑。

六、缔约一方空运企业有权在缔约另一方领土内以当地货币支付当地支出，包括购买燃油。缔约一方空运企业可自行决定在缔约另一方领土内根据该缔约方货币管理规定可以自由兑换的货币支付上述支出。

七、在协议航线上经营或者提供许可的航班时，缔约一方任何指定空运企业可与下列空运企业达成合作营销协议，例如包舱、代号共享或者租赁协议：

(一) 缔约一方的一家或者多家空运企业；以及

(二) 第三国的一家或者多家空运企业，但该第三国授授权或者允许缔约另一方空运企业与其他空运企业就来往于和经过该第三国的航班达成类似协议；

同时，上述协议中的所有空运企业(1)应具有适当的授权，并且(2)应满足通常适用于此类协议的要求。

八、尽管有本协定的任何其他规定，在与国际航空运输相关的运输中，缔约双方空运企业和货物运输间接提供人应无限制地被允许在缔约双方领土内或第三国境内任何地点之间进行货物的地面运输，包括来往于具备海关设施的所有机场的运输，适当时应包括根据适用法律和规章运输保税货物的权利。此类货物，无论是通过地面或者航空运输，应可

进入机场海关和设备。空运企业可选择自行进行地面运输或者通过与其他地面承运人达成协议提供上述运输，包括由其他空运企业和货物航空运输间接提供人所提供的地面运输。上述货物多式联运可使用航空和地面联合运输的单一联程价格，但不应使托运人对此类运输的事实产生误解。

九、根据运输要求，缔约一方指定空运企业可申请在规定的航线上进行加班飞行。此类加班飞行申请至少应在其预计飞行的五个工作日前向缔约另一方航空当局提交，获得批准后方可飞行。

第九条 关税

一、缔约一方指定空运企业飞行协议航班的航空器进入缔约另一方领土时，该航空器及该航空器上的正常设备、零备件（包括发动机）、燃料、油料（包括液压油、润滑油）和机上供应品（包括食品、饮料和烟草），应在对等的基础上免纳一切关税、检验费和其他类似费用，但这些设备和物品应留置在该航空器上直至重新运出。

二、除了提供服务的费用外，下列设备和物品应在对等的基础上免纳一切关税、检验费和其他类似费用：

（一）从缔约另一方领土装机供缔约一方指定空运企业在飞行协议航班的航空器上使用的正常设备、零备件（包括

发动机)、燃料、油料(包括液压油、润滑油)和机上供应品(包括食品、饮料和烟草),即使这些设备和物品在缔约另一方领土内的部分航段上使用;

(二)运入缔约一方领土的为维护或者检修缔约另一方指定空运企业飞行协议航班的航空器的零备件(包括发动机)。

三、本条第一、二款所述设备和物品,经缔约另一方海关当局同意后,方可在缔约另一方领土内卸下。在此情况下,这些设备和物品应受缔约另一方海关当局监管或者控制直至重新运出,或者根据该缔约另一方的海关法规另作处理。

四、本条第一、二款规定的豁免适用于缔约一方任一空运企业与其他空运企业订有向其租借或者转让本条第一、二款所规定设备和物品的合同的情况,但其他空运企业在缔约另一方领土内应享有同样的豁免权。

五、缔约一方指定空运企业运入缔约另一方领土的客票、货运单和宣传品,应在对等的基础上免纳一切关税、检验费和其他类似费用。

六、缔约一方指定空运企业常驻代表机构的办公用品、自用车辆、用于机场内的专用车辆、用于运送机组人员及其行李的客车型车辆(轿车除外)以及包括零备件在内的计算机订座系统和通信设备,在进入缔约另一方领土时,应在对等的基础上免纳关税以及其他进口环节的税收,但这些供应

品应仅供该空运企业自用，且不超过合理数量。

七、直接过境的行李、货物和邮件，除提供服务的费用外，应在对等的基础上免纳一切关税、检验费和其他类似费用。

第十条 用户费

一、收费机构对缔约另一方空运企业征收的用户费应公平合理，不得进行不公平的歧视。

二、缔约一方应鼓励其领土内的收费机构与使用服务和设施的空运企业之间进行磋商，并应鼓励收费机构和空运企业交换必要信息，以便对收费的合理性进行精确审查。

第十一条 空运企业之间的竞争

一、缔约一方应允许缔约双方指定空运企业具有公平和平等的机会在提供本协定规定的国际航空运输中进行竞争。

二、除与《公约》第十五条所规定的相同条件相一致的海关、技术、运营或者环境原因的要求外，任何缔约一方不得单方面限制班次额度内的业务量，或者航班的规律性，或者缔约另一方指定空运企业所运营的航空器机型。

三、缔约双方应在其管辖范围内采取一切必要措施，防

止影响缔约另一方空运企业竞争力的任何形式的歧视或者不公平的竞争做法。

四、缔约一方应减少申报要求或者程序给缔约另一方指定空运企业造成的行政负担，并确保在非歧视的基础上施加此种负担或者程序。

第十二条 运价

缔约一方应尊重缔约另一方的运价规定。但是任何缔约一方有权进行干预以避免在运价方面的不公平竞争。

第十三条 磋商和修改

一、缔约一方可随时要求就本协定及其附件进行磋商。此种磋商应尽早开始，除非另有协议，应在不迟于缔约另一方收到该要求之日起 60 天之内举行。

二、对本协定除附件外的任何修改应在换文后生效。

三、对本协定附件的任何修改应在缔约双方航空当局达成协议并得到书面批准后生效。

第十四条 争端的解决

缔约双方就本协定的解释或者实施发生的任何争端，应由缔约双方通过正式磋商解决。

第十五条 终止

缔约一方可随时通过外交途径书面通知缔约另一方其终止本协定的决定。上述通知应同时通报国际民用航空组织。本协定应在缔约另一方收到通知之日起十二 (12) 个月后终止，除非在缔约双方共同商定的上述期限期满前撤回该通知。如果缔约另一方未确认收到终止通知，在国际民用航空组织收到通知十四 (14) 天后可视为缔约另一方已收到通知。

第十六条 多边协定

如果缔约双方采用的关于本协定所规定的任何事宜的多边协定已经生效，应根据缔约双方之间的磋商对本协定进行调整，以符合多边协定的规定。

第十七条 向国际民用航空组织登记

本协定以及对本协定的任何修改应向国际民用航空组织登记。

第十八条 生效

缔约双方应当通过外交途径相互书面通知已完成协定生效所必需的国内法律程序。本协定自后一份通知发出之日起生效。

本协定应自生效之日起取代 1996 年 6 月 3 日签订的《中华人民共和国政府和智利共和国政府民用航空运输协定》。

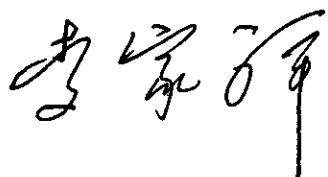
下列代表，经其各自政府正式授权，在本协定上签字，以昭信守。

本协定于 2009 年 11 月 13 日在 新加坡 签订，一式两份，每份均以中文、西班牙文和英文写成，三种文本同等作准。

如对文本的解释产生分歧，以英文文本为准。


中华人民共和国政府

代 表



智利共和国政府

代 表



附件 航线表

根据本附件指定的缔约一方的空运企业按照指定条款，应有权进行下列航线上各点间的定期国际航空运输。

(一) 中华人民共和国政府指定的一家或者多家空运企业的航线：

以前点	始发点	中间点	目的点	以远点
任何点	中国境内 任何点	任何点	智利境内 任何点	任何点

(二) 智利共和国政府指定的一家或者多家空运企业的航线：

以前点	始发点	中间点	目的点	以远点
任何点	智利境内 任何点	任何点	中国境内 任何点	任何点

在规定航线上经营协议航班时，以前点指通过同一家指定空运企业经营的独立的联程航班为始发于缔约一方领土的协议航班提供运输业务。

缔约一方指定空运企业可在任何或所有单程或往返飞

行中：

(1) 自行决定不经停上述航线上的任何点，但协议航班应在指定该空运企业的缔约一方领土内始发和终止；

(2) 在一次航空器运营中兼用不同航班号；

(3) 在中间点、以远点和缔约双方领土内地点之间进行任何航线组合。

更换机型

在上述航线的任何一个或者多个航段上，任何指定空运企业在进行国际航空运输时，可不受限制地在该航线的任何点更换所用航空器的机型或者数量；但在去程方向上，上述点以远的运输应是来自指定该空运企业的缔约一方领土的运输之延续，在回程方向上，飞往指定该空运企业的缔约一方领土的运输应是来自上述点以远的运输之延续，但是更换机型时使用的航空器应不涉及第三方湿租协议，但指定空运企业与其附属公司之间的湿租协议除外。

包机航空运输

缔约一方空运企业应有权根据缔约另一方的包机航空运输规定经营非定期国际航空运输。

湿租协议

一、缔约一方指定空运企业可在规定航线上使用湿租的航空器经营协议航班。此类航班的经营限于中国和智利之间航空运输协定中所规定的现有运力和班次范围内。

二、如果湿租的航空器在第三国注册，承租空运企业应提交以下文件，供缔约另一方航空当局批准：

- 航空运营人合格证
- 航空器机型和注册号
- 有效的适航合格证和维修合格证
- 有效的机组人员执照
- 出租空运企业的名称

三、租赁的航空器应在航空器两侧贴上承租空运企业的标识和印字，以便清晰地辨认。如果不方便更改，可继续使用出租空运企业的标识和印字，在这种情况下应通知缔约另一方航空当局并获得批准。

四、承租空运企业应为在规定的航线上经营协议航班，包括租赁航空器、行李、货物或邮件的丢失或损坏，以及给旅客或者第三方造成的伤害、损害或者死亡提供适当、充分的保险和赔偿责任保障。

五、第三国出租空运企业不享有根据航空运输协定授予

缔约一方指定空运企业的业务权。

班次额度

一、缔约一方指定空运企业有权经营无限班次的，分别或者混合载运旅客、行李和邮件的第三、第四业务权航班，包括中转航班。

二、缔约一方指定空运企业经营客运航班或者混合航班时，每周享有 7 个班次的第五业务权。

三、缔约一方指定空运企业经营全货运航班时，每周享有 14 个班次的第五业务权。

ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS

ENTRE

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA POPULAR CHINA

Y

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE

El Gobierno de la República Popular China y el Gobierno de la República de Chile (en adelante las "Partes Contratantes"),

Con el anhelo de celebrar un Acuerdo para regular los servicios aéreos entre la República Popular China y la República de Chile;

Con el anhelo de promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre las aerolíneas en el mercado,

Con el anhelo de facilitar la expansión del transporte aéreo internacional;

Con el anhelo de hacer posible que las aerolíneas de las respectivas Partes Contratantes ofrezcan a los viajeros y embarcadores una variedad de opciones de servicio a precios razonables que no sean discriminatorios y que no representen abuso de una posición dominante;

Con el anhelo de garantizar el más alto grado de seguridad y protección del transporte aéreo internacional y reafirmar su seria preocupación por actos o amenazas en contra de la seguridad de las aeronaves que ponen en riesgo la integridad de personas o bienes, afectan negativamente las operaciones de transporte aéreo, y socavan la confianza pública en la seguridad de la aviación civil, y

Como partes del Convenio de Aviación Civil Internacional abierto para firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944,

Han convenido en lo siguiente:

Artículo 1

Definiciones

Para los efectos de este Acuerdo, a menos que se establezca algo distinto, el término:

1. "Autoridades aeronáuticas" significa, en el caso de Chile, la Junta de Aeronáutica Civil o su o sus organismos sucesores y, en el caso de la República Popular China, la Administración de Aviación Civil de China, o cualquier persona o institución facultada para ejercer las funciones que desempeña la citada Junta o Administración.

2. "Acuerdo" significa este Acuerdo, su Anexo y cualquier modificación de estos instrumentos.

3. "Transporte aéreo" significa el transporte público por vía aérea de pasajeros, equipaje, carga y correo, en forma separada o combinada, a cambio de remuneración o pago de alquiler;

4. "Convenio" significa el Convenio de Aviación Civil Internacional abierto para firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye:

a) cualquier modificación que haya entrado en vigor conforme al Artículo 94 a) del Convenio y haya sido ratificada por ambas Partes Contratantes; y

b) cualquier Anexo o modificación del mismo que se haya adoptado conforme al Artículo 90 del Convenio, en la medida en que ese Anexo o modificación esté vigente para ambas Partes Contratantes en cualquier momento dado.

5. "Aerolínea designada" significa una aerolínea designada y autorizada en conformidad con el Artículo 3 de

este Acuerdo.

6. "Transporte aéreo internacional" significa transporte aéreo a través del espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado.

7. "Escala para fines no relacionados con tráfico" significa una escala para cualquier propósito que no sea embarcar o desembarcar pasajeros, equipaje, carga o correo en transporte aéreo.

8. "Territorio" en relación con un Estado significa los territorios y aguas territoriales adyacentes y el espacio aéreo pertinente bajo la soberanía de ese Estado.

9. "Tasa de usuario" significa un cargo aplicado a las aerolíneas por concepto de aeropuerto, navegación aérea, o elementos, instalaciones y servicios de seguridad de la aviación.

10. "Código compartido" significa un acuerdo comercial entre las aerolíneas designadas de ambas Partes Contratantes y/o las aerolíneas de un tercer país, conforme al cual puedan operar en forma conjunta ya sea como aerolínea operativa o aerolínea comercial en una ruta específica y cada una de las aerolíneas involucradas tenga derechos de tráfico. Ello conlleva el uso de una aeronave por parte de ambas aerolíneas para el transporte de pasajeros, carga y correo, de modo que cada aeronave utilice su propio código.

11. "Ruptura de carga" significa la prestación, por parte de una aerolínea designada, de cualquiera de los servicios acordados, de manera que el servicio en algún segmento de la ruta sea prestado por una aeronave con una capacidad distinta a la utilizada en otro segmento, conforme a las condiciones acordadas por las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

Artículo 2

Concesión de derechos

1. Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante los derechos que se indican a continuación para que las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante efectúen operaciones de transporte aéreo internacional:

a) Derecho a volar por sobre su territorio sin aterrizar, a lo largo de la o las rutas aéreas establecidas por las autoridades de control de tráfico aéreo de la otra Parte Contratante.

b) Derecho a efectuar escalas en su territorio para propósitos no correspondientes a tráfico en las rutas especificadas.

c) Derecho a hacer escalas en el citado territorio para el embarque y desembarque de pasajeros, carga y correo, ya sea en forma separada o combinada, mientras realice operaciones de tráfico aéreo internacional desde o hacia la otra Parte Contratante.

d) Derecho a hacer escalas en su territorio para el embarque y desembarque de pasajeros, carga y correo, ya sea en forma separada o combinada, mientras opere en rutas internacionales desde o hacia terceros países, y derecho a embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correo, ya sea en forma separada o combinada, en terceros países, al provenir o dirigirse al territorio de la otra Parte Contratante, a través de su propio territorio, según lo dispuesto en el Anexo.

2. En puntos de las rutas especificadas, las aerolíneas designadas de una Parte Contratante tendrán derecho a utilizar las rutas aéreas, aeropuertos, franjas horarias y otras instalaciones en el territorio de la otra Parte Contratante, sobre una base no discriminatoria.

3. Ninguna disposición de este Artículo se interpretará en el sentido de conceder a la aerolínea designada de una Parte Contratante derechos de tráfico dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

Artículo 3

Designación y autorización

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar el número de aerolíneas que desee a fin de que realicen transporte aéreo internacional conforme a este Acuerdo, y a retirar o modificar dichas designaciones. Las designaciones deberán comunicarse por escrito a la otra Parte Contratante por la vía diplomática.

2. Al recibo de una designación y de las solicitudes de la aerolínea designada, en la forma y conforme a lo dispuesto para las autorizaciones de operación y permisos técnicos, la otra Parte Contratante otorgará las autorizaciones pertinentes con la mínima demora de tramitación, siempre que:

a) la propiedad sustancial y el control efectivo de esa aerolínea correspondan a la Parte Contratante que designa a la aerolínea, a nacionales de esa Parte, o a ambos;

b) la aerolínea esté calificada para cumplir con las condiciones establecidas en las leyes, reglamentos y normas que la Parte Contratante que considera la o las solicitudes normalmente aplica a las operaciones de transporte aéreo internacional; y

c) la Parte Contratante que designa a la aerolínea mantenga y administre los estándares establecidos en el Artículo 6 (Reconocimiento de certificados y licencias) y en el Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).

Artículo 4

Revocación, suspensión o limitación de la autorización

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o permisos técnicos de una aerolínea designada por la otra Parte Contratante cuando:

a) la propiedad sustancial y el control efectivo de esa aerolínea no correspondan a la Parte Contratante que la haya designado, a nacionales de la Parte Contratante, o a ambos;

b) esa aerolínea no haya cumplido con las leyes, reglamentos y normas que se citan en el Artículo 5 (Aplicación de las Leyes) de este Acuerdo, o

c) la otra Parte Contratante no mantenga ni administre los estándares especificados en el Artículo 6 (Reconocimiento de certificados y licencias).

2. A menos que la acción inmediata sea esencial para evitar otros incumplimientos de las cláusulas 1 b) y 1 c) de este Artículo, los derechos establecidos en este Artículo solamente se ejercerán luego de las consultas con la otra Parte Contratante.

3. Este Artículo no limita los derechos de ninguna de las Partes Contratantes a denegar, revocar, restringir o condicionar la autorización de operación o el permiso técnico de una o más aerolíneas de la otra Parte Contratante de acuerdo con las disposiciones del Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).

Artículo 5

Aplicación de las leyes

1. La aerolínea designada de la otra Parte Contratante también cumplirá con las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante que regulan el ingreso, la permanencia y salida del país de las aeronaves que realicen operaciones de navegación aérea internacional y aquellos que regulan los asuntos de inmigración, aduanas y cuarentenas; además, dicha aerolínea

designada no deberá ser tratada en forma discriminatoria.

2. Las aerolíneas de la otra Parte Contratante cumplirán, sobre una base recíproca, con las leyes y reglamentos de una Parte Contratante que regulen la entrega de información estadística.

Artículo 6

Reconocimiento de certificados y licencias

1. Para las operaciones de transporte aéreo contempladas en este Acuerdo, cada Parte Contratante reconocerá como válidos los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias emitidos o validados por la otra Parte Contratante y que aún estén vigentes, siempre que los requisitos para esos certificados o licencias sean al menos iguales a los estándares mínimos que pudieran estar establecidos conforme al Convenio. Sin embargo, cada Parte Contratante podrá negarse a reconocer como válidos para sobrevolar su propio territorio los certificados de competencia y las licencias que otorgue o valide para sus propios nacionales la otra Parte Contratante.

2. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar que se realicen consultas con respecto a las normas de seguridad que mantiene la otra Parte Contratante en lo concerniente a instalaciones aeronáuticas, tripulación, aeronaves y operación de las aerolíneas designadas. Si luego de las consultas una Parte Contratante determinara que la otra Parte Contratante no mantiene ni administra efectivamente normas y requisitos de seguridad en estas áreas que sean al menos iguales a los estándares mínimos que pudieran estar establecidos conforme al Convenio, la otra Parte Contratante será notificada de esas determinaciones y de las medidas que se consideran necesarias para cumplir con los estándares

mínimos, y deberá adoptar las medidas correctivas pertinentes. Cada Parte Contratante se reserva el derecho a denegar, revocar o limitar la autorización de operación o el permiso técnico de una o más aerolíneas designadas por la otra Parte Contratante si ésta última no adoptara las medidas correctivas pertinentes dentro de un plazo razonable.

Artículo 7

Seguridad de la aviación

1. En conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes reafirman que su obligación para con la otra parte de proteger a la aviación civil de actos de intromisión ilícita constituye parte integrante de este Acuerdo.

2. Las Partes Contratantes se brindarán, a requerimiento de cualquiera de ellas, toda la asistencia necesaria para evitar actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos en contra de la seguridad de las aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de aeronavegación, y para hacer frente a cualquier otra amenaza contra la seguridad de la aeronavegación civil.

3. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones conforme al derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán en conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, suscrito en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, suscrito en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil suscrito en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y su Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos

que presten Servicios a la Aviación Civil Internacional, suscrito en Montreal el 24 de febrero de 1988, siempre que ambas Partes Contratantes sean parte de dichos Convenios.

4. Las Partes Contratantes, en sus relaciones mutuas, actuarán en conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se designan como Anexos del Convenio, en la medida en que dichas disposiciones sean aplicables a las Partes Contratantes. Exigirán que los operadores de aeronaves inscritos en sus registros, los operadores de aeronaves que tengan su domicilio comercial principal o residencia permanente en sus territorios, y los operadores de aeropuertos en sus territorios actúen en conformidad con dichas disposiciones de seguridad de la aviación.

5. Cada Parte Contratante destaca que podrá exigirse a esos operadores de aeronaves que cumplan con las disposiciones de seguridad que exija la otra Parte Contratante para ingresar y salir del territorio de esa otra Parte Contratante y durante su permanencia en el mismo. Cada Parte Contratante se asegurará de que se apliquen medidas adecuadas dentro de su territorio a fin de proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los artículos transportados, la carga y suministros de la aeronave antes de abordar, al abordar y al embarcar. Cada Parte Contratante también acogerá con buena disposición cualquier solicitud de la otra Parte Contratante con respecto a la adopción de medidas de seguridad especiales para hacer frente a una amenaza en particular.

6. Cuando ocurra un acto o amenaza de apoderamiento ilícito de una aeronave u otro acto ilícito en contra de la seguridad de una aeronave, los pasajeros y la tripulación, aeropuertos o instalaciones de aeronavegación, las Partes

Contratantes se asistirán mutuamente mediante la facilitación de las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término de manera rápida y segura a ese acto o amenaza.

7. Cuando una Parte Contratante tenga motivos justificados para pensar que la otra Parte Contratante se ha apartado de las disposiciones sobre seguridad de la aviación contenidas en este Artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte Contratante podrán solicitar que se realicen consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. El hecho de no llegar a un acuerdo satisfactorio sobre las materias en cuestión dentro de un plazo de quince (15) días a partir de la fecha de la solicitud constituirá motivo de denegación, revocación, restricción o condicionamiento de la autorización de operación y permiso técnico de una o más aerolíneas de la otra Parte Contratante. Cuando se requiera debido a una emergencia, una Parte Contratante podrá adoptar alguna medida provisional antes del vencimiento del plazo de 15 días.

Artículo 8

Oportunidades comerciales

1. Las aerolíneas de cada Parte tendrán derecho a establecer oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante para la promoción y venta de transporte aéreo.

2. Las aerolíneas designadas de cada Parte Contratante estarán autorizadas, de acuerdo con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante en relación con ingreso, residencia y empleo, a ingresar y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante personal ejecutivo, de ventas, técnico, operacional y otros especialistas que se requieran para los servicios de transporte aéreo.

3. Cada aerolínea designada tendrá derecho a prestar sus

propios servicios terrestres ("self-handling") en el territorio de la otra Parte Contratante o, si lo prefiere, a elegir entre los agentes participantes a uno que preste esos servicios en su totalidad o en parte. Estos derechos solamente estarán supeditados a las restricciones físicas producto de las consideraciones de seguridad del aeropuerto. Cuando esas consideraciones no permitan la prestación propia de dichos servicios terrestres, éstos estarán disponibles en condiciones de igualdad para todas las aerolíneas; los cargos se basarán en los costos de los servicios prestados; esos servicios deberán ser comparables con la clase y calidad de los servicios propios si fuera posible prestarlos.

4. Cualquier aerolínea de las Partes Contratantes podrá dedicarse directamente a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante y, a criterio de la aerolínea, a través de sus agentes. Cada aerolínea tendrá derecho a vender ese transporte y cualquier persona tendrá libertad para comprar ese transporte en la moneda de ese territorio.

5. Cada aerolínea tendrá derecho, a requerimiento, a convertir y remitir a su país los ingresos locales que excedan de los montos desembolsados localmente. La conversión y remesa se autorizará con prontitud de acuerdo con el tipo de cambio aplicable a las operaciones y remesas corrientes a la fecha de la remesa.

6. Se permitirá a las aerolíneas de cada Parte Contratante pagar los gastos locales, incluidas las compras de combustible, en moneda local en el territorio de la otra Parte Contratante. A su criterio, las aerolíneas de cada Parte Contratante podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte Contratante en monedas de libre conversión, en conformidad con los reglamentos monetarios locales.

7. Al operar o prestar los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier aerolínea designada de una Parte Contratante podrá celebrar acuerdos de cooperación en materia de comercialización, por ejemplo, acuerdos de reserva de capacidad, código compartido o arrendamiento con:

a) una o más aerolíneas de cualquiera de las Partes Contratantes, y

b) una o más aerolíneas de un tercer país, siempre que ese tercer país autorice o permita acuerdos comparables entre las aerolíneas de la otra Parte Contratante y otras aerolíneas respecto de servicios hacia, desde o a través de ese tercer país;

se estipula que todas las aerolíneas que celebren dichos acuerdos 1) deberán tener la debida autorización y 2) cumplir con los requisitos que se apliquen normalmente para dichos acuerdos.

8. Sin perjuicio de alguna otra disposición del presente Acuerdo, se permitirá sin restricciones a las aerolíneas y prestadores indirectos de servicios de transporte de carga de ambas Partes Contratantes contratar -en relación con el transporte aéreo internacional- cualquier transporte terrestre de carga hacia o desde cualquier punto del territorio de las Partes Contratantes o de terceros países, lo que incluye el transporte hacia y desde todos los aeropuertos con servicios aduaneros y, asimismo, cuando sea pertinente, el derecho a transportar carga en depósito en conformidad con las leyes y reglamentos aplicables. Dicha carga, independientemente de que se transporte por tierra o por aire, podrá ser ingresada a las dependencias de aduana del aeropuerto y sometida a los trámites pertinentes. Las aerolíneas podrán optar por efectuar su propio transporte terrestre o por efectuar ese transporte

sobre la base de contratos con otros transportistas terrestres, incluido el transporte terrestre que realicen otras aerolíneas y prestadores indirectos de servicios de transporte aéreo de carga. Estos servicios intermodales de carga podrán ofrecerse a una sola tarifa que englobe transporte aéreo y terrestre en forma conjunta, siempre que no se dé a los embarcadores una impresión engañosa con respecto a los hechos relativos a dicho transporte.

9. La aerolínea designada de cualquiera de las Partes Contratantes podrá, de acuerdo con los requerimientos de tráfico, solicitar operar una sección adicional en la ruta especificada. La solicitud para efectuar ese vuelo será presentada ante las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante al menos cinco días hábiles antes de la operación propuesta, y el vuelo podrá efectuarse solamente una vez obtenida la aprobación.

Artículo 9

Derechos de aduana

1. Las aeronaves de la aerolínea designada por cualquier Parte Contratante que presten los servicios acordados y, asimismo, sus equipos regulares, repuestos (incluidos motores), combustible, lubricantes (incluidos fluidos hidráulicos y aceites) y suministros (incluidos alimentos, bebidas y tabaco) que se encuentren a bordo de la aeronave estarán exentos - sobre la base de la reciprocidad- de todos los derechos de aduana, derechos de inspección y otros derechos y cargos similares a la llegada al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que dichos equipos y artículos se dejen a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

2. Los equipos y artículos indicados a continuación también estarán exentos, sobre la base de la reciprocidad, de

todos los derechos de aduana, derechos de inspección y otros derechos y cargos similares, con la excepción de los cargos correspondientes a los servicios prestados:

a) equipos regulares, repuestos (incluidos motores), combustible, lubricantes (incluidos fluidos hidráulicos y aceites) y suministros (incluidos alimentos, bebidas y tabaco) que sean embarcados en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes para uso a bordo de las aeronaves de una aerolínea designada por la otra Parte Contratante que presten los servicios acordados, aun cuando dichos equipos y artículos hayan de utilizarse en parte del viaje realizado por sobre el territorio de la otra Parte Contratante.

b) Repuestos (incluidos motores) introducidos al territorio de cualquiera de las Partes Contratantes para mantenimiento o reparación de la aeronave de la aerolínea designada de la otra Parte Contratante que preste los servicios acordados.

3. El equipo y los artículos citados en los párrafos 1 y 2 de este Artículo podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte Contratante sólo con la aprobación de las autoridades aduaneras de esa Parte Contratante. En ese caso, podrán colocarse bajo la supervisión de las citadas autoridades hasta el momento en que sean reexportados o se disponga de ellos en otra forma de acuerdo con el reglamento de aduanas de la otra Parte Contratante.

4. La exención estipulada en los párrafos 1 y 2 de este Artículo se aplicará en los casos en que alguna aerolínea de cualquiera de las Partes Contratantes celebre un contrato con otra u otras aerolíneas respecto de préstamo o transferencia de los equipos y artículos estipulados en los párrafos 1 y 2 de este Artículo, con la condición de que la otra aerolínea

tenga el mismo derecho de exención en el territorio de la otra Parte Contratante.

5. Los boletos impresos, guías aéreas y material de publicitario que ingrese la aerolínea designada de una Parte Contratante al territorio de la otra Parte Contratante estarán exentos, sobre la base de la reciprocidad, de todos los derechos de aduana, derechos de inspección y otros derechos y cargos similares.

6. Los suministros de oficina, vehículos para uso de oficina, vehículos para uso especial en el aeropuerto, vehículos tipo buses (excluidos automóviles) para el transporte de los miembros de la tripulación y su equipaje y, asimismo, el sistema automatizado de reservas y los equipos de comunicaciones - incluidos sus repuestos- de la oficina de representación de la aerolínea designada de cualquiera de las Partes Contratantes estarán exentos, al ser ingresados al territorio de la otra Parte Contratante, de derechos de aduana y otros derechos aplicados a las importaciones, sobre la base de la reciprocidad, siempre que estos suministros estén destinados al uso propio de la aerolínea y no excedan de un límite razonable.

7. El equipaje, carga y correo en tránsito directo estarán exentos de todos los derechos de aduana, derechos de inspección y otros derechos y cargos similares, sobre la base la reciprocidad, con la excepción de los cargos correspondientes a los servicios prestados.

Artículo 10

Tasas de usuario

1. Las tasas de usuario que puedan aplicar las autoridades impositivas competentes a las aerolíneas de la otra Parte Contratante deberán ser justas, razonables y no discriminatorias injustificadamente.

2. Cada Parte Contratante fomentará la formulación de consultas entre las autoridades impositivas competentes en el territorio y la aerolínea que utilice los servicios e instalaciones, e incentivará a las autoridades impositivas competentes y a las aerolíneas para intercambiar la información que pudiera ser necesaria para permitir una revisión precisa de la aceptabilidad de las tasas.

Artículo 11

Competencia entre aerolíneas

1. Cada Parte Contratante otorgará una oportunidad justa e igualitaria para que las aerolíneas designadas de ambas Partes Contratantes compitan en la prestación de los servicios de transporte aéreo internacional que se rijan por este Acuerdo.

2. Ninguna de las Partes Contratantes limitará unilateralmente el volumen de tráfico dentro de los derechos en cuanto a frecuencia o regularidad del servicio, ni el tipo de aeronaves operadas por las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante, salvo conforme pudiera requerirse por razones aduaneras, técnicas, operacionales o ambientales de acuerdo con condiciones uniformes en conformidad con el Artículo 15 del Convenio.

3. Ambas Partes Contratantes adoptarán todas las medidas requeridas en su jurisdicción para evitar toda forma de discriminación o prácticas de competencia desleal que afecten la competitividad de las aerolíneas de la otra Parte Contratante.

4. Cada Parte Contratante reducirá la carga administrativa en cuanto a requisitos y procedimientos aplicables a las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante y garantizará que esa carga y esos procedimientos se apliquen en forma no discriminatoria.

Artículo 12

Tarifas

Cada Parte Contratante respetará la legislación tarifaria de la otra Parte Contratante. Sin embargo, cualquiera de las Partes Contratantes tendrá derecho a intervenir con el fin de evitar la competencia desleal en este sentido.

Artículo 13

Consultas y modificaciones

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar en cualquier momento la celebración de consultas en relación con este Acuerdo, incluido su Anexo. Dichas consultas se iniciarán en la primera fecha posible pero a más tardar en un plazo de sesenta (60) días a contar de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la solicitud, a menos que se convenga en algo distinto.

2. Cualquier modificación de este Acuerdo, excepto del Anexo, se hará efectiva luego del intercambio de notas.

3. Cualquier modificación del Anexo del presente se hará efectiva luego del acuerdo ratificado por escrito de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

Artículo 14

Resolución de conflictos

Todo conflicto entre las Partes Contratantes en lo concerniente a la interpretación o implementación de este Acuerdo será resuelto por las Partes mediante consultas formales.

Artículo 15

Terminación

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en todo momento, dar aviso por escrito a la otra Parte Contratante, por la vía diplomática, de su decisión de terminar este Acuerdo. Dicho aviso deberá enviarse simultáneamente a la

Organización de Aviación Civil Internacional. Este Acuerdo terminará doce meses después de que la otra Parte Contratante reciba el aviso pertinente, a menos que dicho aviso haya sido retirado antes del vencimiento del citado plazo mediante acuerdo mutuo de las Partes Contratantes. Si la Parte Contratante no acusara recibo del aviso de terminación, el aviso se considerará recibido catorce días después de la fecha en que la OACI acuse recibo del mismo.

Artículo 16

Acuerdo multilateral

Si entrara en vigencia un acuerdo multilateral adoptado por ambas Partes Contratantes con respecto a la materia objeto del presente, este Acuerdo se ajustará a las disposiciones del acuerdo multilateral luego de las consultas entre las Partes Contratantes.

Artículo 17

Inscripción en OACI

Este Acuerdo y sus modificaciones serán inscritos en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 18

Entrada en vigencia

Este Acuerdo entrará en vigencia en la fecha del último intercambio de notas en que una Parte Contratante comunique a la otra Parte Contratante, por la vía diplomática, que se ha dado cumplimiento a todos los procedimientos internos necesarios.

Este Acuerdo reemplazará al Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Popular China relacionado con el Transporte Aéreo Civil, suscrito el 3 de junio de 1996.

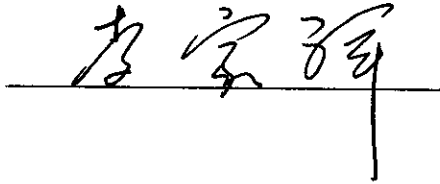
EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los suscritos, debidamente

autorizados por sus respectivos gobiernos, estampan su firma en este Acuerdo.

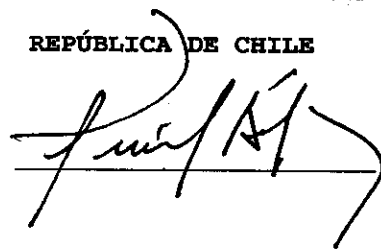
HECHO EN *Singapur...* a *13* de *Noviembre* de *2009*, en duplicado en idioma chino, español e inglés; todos los textos son igualmente auténticos.

En caso de discrepancia en la interpretación, prevalecerá el texto en inglés.

POR EL GOBIERNO DE
LA REPÚBLICA POPULAR CHINA



POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE CHILE



ANEXO

Cuadro de rutas

Las aerolíneas de cada Parte Contratante designadas de acuerdo con este Anexo tendrán derecho, en conformidad con los términos de su designación, a prestar servicios de transporte aéreo internacional programado entre puntos en las siguientes rutas:

A. Rutas para la o las aerolíneas designadas por el

Gobierno de la República Popular China:

Puntos anteriores	Puntos de origen	Puntos intermedios	Puntos de destino	Puntos posteriores
Cualquier punto	Cualquier punto en China	Cualquier punto	Cualquier punto en Chile	Cualquier punto

B. Rutas para la o las aerolíneas designadas por el

Gobierno de Chile:

Puntos anteriores	Puntos de origen	Puntos intermedios	Puntos de destino	Puntos posteriores
Cualquier punto	Cualquier punto en Chile	Cualquier punto	Cualquier punto en China	Cualquier punto

Al prestar los servicios acordados en la ruta especificada, un punto anterior se define como punto de alimentación de los servicios convenidos originados en el territorio de una Parte Contratante por un vuelo de conexión separado que será efectuado por la misma aerolínea designada.

Las aerolíneas designadas de cada una de las Partes Contratantes podrán, en la totalidad o algunos de los vuelos, en cualquiera de las direcciones o en ambas:

i) omitir a su arbitrio cualquier punto en las citadas rutas siempre que los servicios acordados se inicien y finalicen en el territorio de la Parte Contratante que designe a la aerolínea;

ii) combinar diferentes números de vuelo en la operación de una aeronave;

iii) prestar servicios a puntos intermedios, puntos posteriores, y puntos en los territorios de las Partes Contratantes, en cualquier orden.

Ruptura de carga

En cualquier segmento de las citadas rutas, cualquier aerolínea designada podrá prestar servicios de transporte aéreo internacional sin ninguna limitación en cuanto a cambio, en algún punto de la ruta, del tipo o número de la aeronave operada; se estipula que en la dirección de salida el transporte más allá de ese punto es una continuación del transporte desde el territorio de la Parte Contratante que hubiera designado a la aerolínea y, en la dirección de entrada, el transporte hacia el territorio de la Parte Contratante que hubiera designado a la aerolínea es una continuación del transporte desde más allá de ese punto, en la medida en que las aeronaves utilizadas en la ruptura de carga no involucren contratos de arrendamiento con tripulación con terceros, excluidos aquellos entre las aerolíneas designadas y sus filiales.

Transporte chárter

Las aerolíneas de cada Parte Contratante tendrán derecho a realizar transporte aéreo internacional no programado en conformidad con el reglamento de transporte aéreo chárter de la otra Parte Contratante.

Contratos de arrendamiento con tripulación

1. Las aerolíneas designadas de cada Parte Contratante podrán operar con aeronaves arrendadas con tripulación para prestar los servicios acordados en las rutas especificadas. La prestación de esos servicios se restringirá a la frecuencia y capacidad existente según lo estipulado en el Convenio de Servicios Aéreos entre China y Chile.

2. Si la aeronave arrendada con tripulación estuviera inscrita en un tercer Estado, la aerolínea arrendataria presentará ante las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante los siguientes documentos para aprobación:

- Certificado de operador aéreo.
- Tipo de aeronave y números de matrícula.
- Certificado de aeronavegabilidad y certificados de mantenimiento válidos.
- Licencias válidas de los miembros de la tripulación.
- El nombre de la aerolínea arrendadora.

3. La aeronave arrendada deberá llevar un adhesivo con el logotipo y los caracteres de la aerolínea arrendataria en ambos costados de la aeronave de modo que pueda ser reconocida claramente. El logotipo y los caracteres de la aerolínea arrendadora podrán seguir utilizándose si no fuera conveniente modificarlos, en cuyo caso las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante deberán ser notificadas al respecto y otorgar su aprobación.

4. La aerolínea arrendataria proporcionará cobertura de seguro de responsabilidad civil en relación con la prestación de los servicios acordados en las rutas especificadas, lo que incluye pérdidas o daños y perjuicios de la aeronave arrendada, equipaje, carga o correo, y lesiones, perjuicios o fallecimiento de pasajeros o terceros.

5. Ninguna aerolínea arrendadora de un tercer país tendrá acceso a los derechos de tráfico concedidos conforme al Contrato de Servicios Aéreos a las aerolíneas designadas de alguna de las Partes Contratantes.

Derechos en cuanto a frecuencias

1. Las aerolíneas designadas de cada Parte Contratante estarán facultadas para operar con un número ilimitado de

frecuencias con derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad, lo que incluye tráfico de conexión, para el transporte de pasajeros, carga y correo, en forma separada o combinada.

2. Las aerolíneas designadas de cada Parte Contratante estarán facultadas para operar con 7 frecuencias semanales con derechos de tráfico de quinta libertad para la prestación de servicios de pasajeros o combinados.

3. Las aerolíneas designadas de cada Parte Contratante estarán facultadas para operar con 14 frecuencias semanales con derecho de tráfico de quinta libertad para la prestación de todos los servicios de carga.