

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, recaído en el proyecto de acuerdo, en segundo trámite constitucional, que aprueba el Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de San Vicente y las Granadinas”, firmado en Georgetown, República de Guyana, el 5 de julio de 2016.

BOLETÍN N° 11.614-10

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Relaciones Exteriores tiene el honor de informaros el proyecto de acuerdo de la referencia, en segundo trámite constitucional, iniciado en Mensaje de S.E. la ex Presidenta de la República, de fecha 28 de febrero de 2018.

Se dio cuenta de esta iniciativa ante la Sala del Honorable Senado en sesión celebrada el 17 de abril de 2018, donde se dispuso su estudio por la Comisión de Relaciones Exteriores.

A la sesión en que se analizó el proyecto de acuerdo en informe, asistieron, especialmente invitados, del Ministerio de Relaciones Exteriores, el Director de Asuntos Económicos Bilaterales de la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales, señor Felipe Lopeandía.

También concurrieron:

- De la Secretaría General de la Presidencia: el asesor, señor Cristián Barrera.

- De la Biblioteca del Congreso Nacional: las asesoras parlamentarias, señora Andrea Vargas y Jana Abujatum.

- De la oficina del Senador José Miguel Insulza: la asesora, señora Ginette Joignant y el asesor político, señor Guillermo Miranda.

- De la oficina del Senador Alejandro Guillier: el jefe de gabinete, señor Enrique Soler; la asesora legislativa, señora Natalia Alviña.

- De la oficina del Senador Iván Moreira: el asesor legislativo, señor Raúl Araneda.

- De la oficina del Senador Jorge Pizarro: la jefa de gabinete, señora Kareen Herrera y la periodista, señora Andrea González.

- Del Comité de la Unión Demócrata Independiente: la periodista, señora Karelyn Lüttecke.

- - -

Asimismo, cabe señalar que, por tratarse de un proyecto de artículo único, en conformidad con lo prescrito en el artículo 127 del Reglamento de la Corporación, vuestra Comisión os propone discutirlo en general y en particular a la vez.

- - -

ANTECEDENTES GENERALES

1.- Antecedentes Jurídicos.- Para un adecuado estudio de esta iniciativa, se tuvieron presentes las siguientes disposiciones constitucionales y legales:

a) Constitución Política de la República. En su artículo 54, N° 1), entre las atribuciones exclusivas del Congreso Nacional, el constituyente establece la de "Aprobar o desechar los tratados internacionales que le presentare el Presidente de la República antes de su ratificación."

b) Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, promulgada por decreto supremo N° 381, de 5 de mayo de 1981, del Ministerio de Relaciones Exteriores, publicado en el Diario Oficial del 22 de junio de 1981.

c) Convenio de Chicago, promulgado por el decreto supremo N° 509 bis, del Ministerio de Relaciones Exteriores, de fecha 28 de abril de 1947 y publicado en el Diario Oficial de 6 de diciembre de 1957.

2.- Mensaje.- El Mensaje señala que el Convenio corresponde al tipo de acuerdo bilateral de transporte aéreo denominado de cielos abiertos y su celebración obedece a la política aerocomercial de Chile, que tiene como objetivo conseguir la mayor apertura con los demás países, en especial en lo relacionado con derechos de tráfico, libre ingreso a los mercados, libertad tarifaria y mínima intervención de la autoridad.

3.- Tramitación ante la Honorable Cámara de Diputados.- Se dio cuenta del Mensaje Presidencial, en sesión de la Honorable Cámara de Diputados, del 6 de marzo de 2018, donde se dispuso su análisis por parte de la Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana.

Dicha Comisión estudió la materia en sesión de fecha 6 de marzo de 2018, y aprobó el proyecto por la unanimidad de sus integrantes presentes.

Finalmente, la Sala de la Honorable Cámara de Diputados, en sesión realizada el día 12 de abril de 2018, aprobó el proyecto, en general y en particular, por 118 votos a favor y 2 abstenciones.

4.- Instrumento Internacional.- El Convenio consta de un Preámbulo y de 22 artículos, que se reseñan a continuación.

El artículo 1 define una serie de términos y conceptos básicos del Convenio, con el objeto de facilitar la comprensión e interpretación de las disposiciones del mismo.

Luego, el artículo 2, contempla los derechos de tráfico de primera libertad (sobrevuelo); segunda libertad (escala técnica); tercera y cuarta libertades (derecho a prestar servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros, carga y correo o exclusivos de carga, entre los territorios de ambos países); quinta libertad (prestar dichos servicios entre los territorios de la contraparte y cualquier tercer país, directamente); la sexta libertad (prestar los mismos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por su propio territorio); la séptima libertad (prestar servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, sin pasar por su propio territorio); la octava libertad (prestar servicios entre puntos de territorio de la contraparte como continuación de un vuelo internacional); y la novena libertad (prestar servicios entre puntos de territorio de la contraparte, sin pasar por su propio territorio).

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

El artículo 3 establece la múltiple designación de empresas; la necesidad de designar por la vía diplomática las empresas aéreas que ejercerán los derechos que el convenio concede; y el principio de celeridad administrativa en el otorgamiento de las autorizaciones.

Añade que este Convenio no exige que la propiedad sustancial y el control efectivo de las empresas aéreas se

encuentren en manos de la Parte que designa o de sus nacionales, lo que favorece la inversión extranjera. Establece, en cambio, que las empresas designadas deben estar legalmente constituidas y tener la oficina principal de sus negocios en el territorio de la parte que las designa, así como que están en condiciones de cumplir con las leyes y reglamentos que normalmente se aplican y exigen a las operaciones aéreas comerciales. La Parte que designa debe ejercer y mantener el control regulatorio efectivo de la compañía aérea que ha designado o, en caso que en conformidad con la legislación de San Vicente y las Granadinas sea otro Estado miembro de la Comunidad del Caribe, éste debe ejercer y mantener el control regulatorio efectivo de la compañía que ha sido designada por San Vicente y las Granadinas.

Por su parte, el artículo 4 señala que un Estado Parte puede adoptar medidas cuando la compañía aérea designada por el otro Estado no esté constituida y/o no tenga domicilio comercial en el territorio de la otra Parte, o no haya cumplido con la leyes y reglamentos a que se hace referencia en el artículo 5 (aplicación de las leyes). Esto no restringe los derechos de las Partes para suspender, limitar o imponer condiciones al transporte aéreo en conformidad con las disposiciones de seguridad operacional o "safety" (artículo 6) o seguridad de la aviación o "security" (artículo 7).

El artículo 5 dispone que las leyes y reglamentos de cada Parte deben ser cumplidos.

A su vez, el artículo 6 establece que, para efectos de operar los servicios acordados, ambas Partes reconocerán como válidos los certificados de aeronavegabilidad, de idoneidad y las licencias emitidas o validadas por la otra Parte que se encuentren vigentes. Asimismo, las Partes se comprometen a cumplir con las normas de seguridad de vuelo dictadas por la otra parte y pueden solicitar consultas relativas a las normas de seguridad operacional mantenidas por la otra Parte. En este orden de cosas se reservan el derecho a revocar o modificar inmediatamente la autorización de exportación de la compañía aérea o a suspender un vuelo en particular para garantizar la seguridad de las operaciones de las aeronaves o compañías aéreas.

El artículo 7 obliga a las Partes a proteger la seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita y a prestarse mutuamente toda la ayuda que sea necesaria en esta materia. Esta última norma se basa en una cláusula modelo o texto de orientación sobre la seguridad elaborado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Seguidamente, el artículo 8 contiene el compromiso de las Partes de otorgar a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, el derecho a transferir libremente, siempre con arreglo a las leyes

y tipo de cambio oficial, los ingresos locales por concepto de venta de transporte aéreo; el derecho de abrir oficinas y mantener personal en el territorio de la otra parte; de realizar sus propios servicios en tierra o de seleccionar entre los agentes autorizados; de vender directamente sus servicios de transporte aéreo o hacerlo a través de agentes; y de celebrar acuerdos de cooperación comercial, tales como reserva de capacidad, código compartido, intercambio de aeronaves, arrendamiento de aeronaves con y sin tripulación y otros, con líneas aéreas de las Partes o de un tercer país, siempre que las líneas aéreas que celebren tales acuerdos cuenten con los derechos de tráfico correspondiente y cumplan con los requerimientos aplicables a ese tipo de arreglos.

Los artículos 9 y 10 establecen normas sobre derechos de aduana y cobros al usuario, respectivamente.

El artículo 11 consagra el principio de justa e igual oportunidad de competir en la prestación de los servicios de transporte aéreo de regulación de la oferta por parte de las propias líneas aéreas de cada Parte. Añade que las Partes se obligan a otorgar una justa y equitativa oportunidad para que las empresas aéreas designadas compitan en el transporte aéreo internacional autorizado en el Convenio; a adoptar medidas adecuadas para eliminar todo tipo de discriminación o prácticas de competencia desleal que afecten adversamente su relación competitiva; y a no limitar unilateralmente el volumen de tráfico, frecuencia, regularidad del servicio o tipo de aeronave operadas por las líneas aéreas de la otra Parte, salvo que sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operativas o ambientales en condiciones uniformes compatibles con el artículo 15 y siempre sobre una base no discriminatoria.

A continuación, el artículo 12 norma la libertad tarifaria y el principio de doble desaprobación. Ello significa que las líneas aéreas pueden cobrar las tarifas que deseen de acuerdo a sus consideraciones comerciales de mercado. Añade que la intervención de las Partes en esta materia se limitará a evitar precios o prácticas discriminatorias, precios excesivamente altos o restrictivos por abuso de una posición dominante o artificialmente bajos por subvenciones o ayuda gubernamental directa o indirecta. Una tarifa continuará en vigor salvo que, previas consultas, ambas Partes objeten y lleguen a un acuerdo. Se notificará o registrará ante cada una de las Partes los precios que se cobren desde o hacia su territorio. Los precios por cabotaje se rigen según las normas nacionales de cada Parte.

El artículo 13 prescribe que las Partes pueden modificar alguna disposición del acuerdo mediante el mecanismo de consulta entre ambas autoridades aeronáuticas, enmiendas que entrarán en vigor cuando las mismas se confirmen por intercambio de notas una vez que todos

los procedimientos internos necesarios se han completado por ambas Partes.

Después, el artículo 14 regula la solución de controversias. Al respecto, indica que, si surgiere alguna controversia entre las Partes relativa a la interpretación o aplicación del acuerdo, se contempla la negociación directa entre ambas como primera vía de solución. Si la controversia no pudiera ser resuelta de la manera señalada, a requerimiento de cualquiera de las Partes la disputa se someterá al conocimiento de un tribunal arbitral y se comprometen a acatar el procedimiento y el fallo adoptado por dicho tribunal.

Los artículos 15, 16, 17, 18 y 19, norman la seguridad de los documentos de viaje; la regulación ante un Acuerdo Multilateral; el registro ante la OACI; la no discriminación, y el sistema de reserva computarizada (SRC), respectivamente.

Por su parte, el artículo 20 dispone que las Partes cumplirán las Normas y Prácticas Recomendadas de la OACI (SARPs) del Anexo 16, y las actuales políticas y directrices sobre protección del medio ambiente de la OACI.

Por último, los artículos 21 y 22 regulan la terminación y la entrada en vigor, respectivamente.

- - -

DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Insulza, colocó en discusión el proyecto.

El señor Felipe Lopeandía, Director de Asuntos Económicos Bilaterales de la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales de la Cancillería, comentó algunos elementos generales de la política de cielos abiertos que Chile ha venido implementando desde hace varios años. Al respecto, señaló que ésta promueve la apertura e integración global en acuerdos que tienden a generar espacios de comercio en materia de transporte aéreo.

Agregó que la experiencia de nuestro país en la suscripción de esta clase de convenios ha sido muy positiva, basándose en normas estables, claras y otorgando libertad a las líneas aéreas para diseñar y para ejercer sus servicios. Así, como consecuencia de la aplicación de la política mencionada Chile ha suscrito más de 51 acuerdos de esta naturaleza.

Manifestó que, a juicio de la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) –que es la que lleva a cabo las negociaciones de estos instrumentos–, el convenio en debate corresponde al modelo que ella promueve, en términos del nivel de libertades y apertura que contiene, puesto que llega hasta la novena libertad.

Asimismo, expresó que sus normas otorgan libertades en la constitución de las empresas aéreas, promoviendo la inversión extranjera en el sector.

Apuntó que, desde el punto de vista estratégico, si bien San Vicente y las Granadinas es un país pequeño del Caribe, tiene un potencial turístico importante, por su ubicación geográfica.

Por lo anterior, tanto la DIRECOM como la Junta de Aeronáutica Civil consideran que este convenio constituye una suerte de precedente de otros que se puedan negociar con países de la región, porque se configura como un muy buen ejemplo y resultado de las negociaciones ejecutadas.

Por su parte, el **Honorable Senador señor Guillier** solicitó mayor información sobre la magnitud de los viajes que se esperan al alero de este instrumento. Además, preguntó qué gana Chile con este acuerdo, si se ajusta a las exigencias internas sobre seguridad y si las empresas que operarán en nuestro país deberán cumplir con ciertos estándares y garantías.

A su vez, **el Honorable Senador señor Insulza** señaló que muchos de estos acuerdos benefician también al transporte de carga. Añadió que en Granada se ubica el aeropuerto más grande del Caribe, por lo que sería interesante extender este pacto.

El **señor Felipe Lopeandía** respondió que, actualmente, no hay operaciones de líneas aéreas en la ruta entre ambos países, por lo que este instrumento permitiría que las empresas comiencen a prestar sus servicios.

En lo que atañe a la seguridad, indicó que el acuerdo prevé la aplicación de todas las normas reglamentarias de ambas Naciones para cautelar los estándares de seguridad. Añadió que, en Chile, las normas de la Dirección General de Aeronáutica Civil están completamente preservadas.

En cuanto al potencial, anotó que la situación geográfica de San Vicente y las Granadinas es estratégica; por ende, en base a la utilización de las distintas libertades del convenio se pueden

generar rutas para propender a un desarrollo económico importante, además de aprovechar su cercanía con otros centros aéreos relevantes.

Al mismo tiempo, apuntó que las libertades comentadas aplican tanto al transporte de carga como al de pasajeros y afirmó que se trata de un pacto bastante completo porque cubre la actividad aérea de manera integral.

Por último, acotó que los servicios aéreos son fundamentales para el ejercicio del comercio, por eso Chile ha venido buscando la suscripción de estos acuerdos en pos de la integración.

A su vez, el **Honorable Senador señor Lagos** anotó que, en el marco de las libertades que contiene este acuerdo, a las compañías aéreas nacionales se les permitirá viajar de un punto a otro sin tener que pasar por Chile.

A su turno, el **Honorable Senador señor Insulza** afirmó que San Vicente y las Granadinas es una democracia estable.

A continuación, el **Honorable Senador señor Moreira** preguntó cuántos de estos convenios ha suscrito Chile, a lo que el **señor Felipe Lopeandía** contestó que existen 51 vigentes y explicó que la diferencia entre unos y otros radica en el nivel de profundidad de las libertades; así, la mayoría llega hasta la quinta, pero hay una evolución hacia mayores libertades.

Puesto en votación, el proyecto de acuerdo fue aprobado, en general y en particular, por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Guillier, Insulza, Lagos, Moreira y Ossandón.

- - -

En consecuencia, vuestra Comisión de Relaciones Exteriores tiene el honor de proponeros que aprobéis el proyecto de acuerdo en informe, en los mismos términos en que lo hizo la Honorable Cámara de Diputados, cuyo texto es 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 San Vicente y las Granadinas”, firmado en Georgetown, República de Guyana, el 5 de julio de 2016.”.

Acordado en sesión celebrada el día 19 de marzo de 2019, con asistencia de los Honorables Senadores señores José Miguel Insulza Salinas (Presidente), Alejandro Guillier Álvarez, Ricardo Lagos Weber, Iván Moreira Barros y Manuel José Ossandón Irrázabal.

Sala de la Comisión, a 19 de marzo de 2019.

JULIO CÁMARA OYARZO
Secretario

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, recaído en el proyecto de acuerdo que aprueba el Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de San Vicente y las Granadinas, firmado en Georgetown, República de Guyana, el 5 de julio de 2016.

(Boletín N° 11.614-10)

I. PRINCIPAL OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: continuar expandiendo la política aerocomercial de Chile, que tiene como objetivo conseguir la mayor apertura con los demás países, en especial en lo relacionado con derechos de tráfico, libre ingreso a los mercados, libertad tarifaria y mínima intervención de la autoridad.

II. ACUERDO: aprobado en general y en particular, por la unanimidad de los miembros de la Comisión (5x0).

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: artículo único que aprueba el Acuerdo que consta de un Preámbulo y de veintidós artículos.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no tiene.

V. URGENCIA: no tiene.

VI. ORIGEN INICIATIVA: Mensaje presidencial enviado a la Cámara de Diputados.

VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo.

VIII. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS: en general y en particular, por 118 votos a favor y 2 abstenciones.

IX. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: el 17 de abril de 2018.

X. TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe.

XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA: Convenio de Chicago, promulgado por el decreto supremo N° 509 bis, del Ministerio de Relaciones Exteriores, de fecha 28 de abril de 1947 y publicado en el Diario Oficial de 6 de diciembre de 1957.

Valparaíso, 19 de marzo de 2019.

JULIO CÁMARA OYARZO
Secretario