

INFORME DE LA COMISION DE RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACION LATINOAMERICANA, RECAIDO EN EL PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA EL “ACUERDO DE TRANSPORTE AEREO ENTRE LA REPÚBLICA DE CHILE Y LA REPUBLICA CHECA”, SUSCRITO EN NAIROBI, EL 11 DE DICIEMBRE DE 2018.

HONORABLE CAMARA:

Vuestra Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana pasa a informar sobre el proyecto de acuerdo del epígrafe, que se encuentra sometido a consideración de la H. Cámara, en primer trámite constitucional, sin urgencia, y de conformidad con lo establecido en los artículos 32, N° 15 y 54, N° 1 de la Constitución Política de la República.

I.- CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS.

Para los efectos constitucionales, legales y reglamentarios correspondientes, y previamente al análisis de fondo de este instrumento, se hace constar lo siguiente:

1º) Que la idea matriz o fundamental de este Proyecto de Acuerdo, como su nombre lo indica, es aprobar el “**ACUERDO DE TRANSPORTE AEREO ENTRE LA REPÚBLICA DE CHILE Y LA REPUBLICA CHECA**”, **SUSCRITO EN NAIROBI, EL 11 DE DICIEMBRE DE 2018.**

2º) Que este proyecto de Acuerdo no contiene normas de carácter orgánico constitucional o de quórum calificado. Por otra parte, se determinó que sus preceptos no deben ser conocidos por la Comisión de Hacienda por no tener incidencia en materia presupuestaria o financiera del Estado.

3º) Que la Comisión aprobó el Proyecto de Acuerdo por 11 votos a favor, ninguno en contra y ninguna abstención. A favor votó la diputada señora **Muñoz**, doña Francesca y los diputados señores **Ascencio**, don Gabriel; **Calisto**, don Miguel Angel; **Fuentes**, don Tomás; **Jarpa**, don Carlos Abel; **Kort**, don Issa; **Mirosevic**, don Vlado; **Moreira**, don Cristhian; **Naranjo**, don Jaime; **Schalper**, don Diego, y **Vidal**, don Pablo.

4º) Que Diputado Informante fue designado el señor **CALISTO**, don Miguel Ángel.

I. ANTECEDENTES

Señala el Mensaje que este Acuerdo corresponde a un Acuerdo bilateral de transporte aéreo cuya celebración obedece a la política aerocomercial de

cielos abiertos impulsada por Chile desde hace varias décadas y que tiene como fin conseguir la mayor apertura con los demás países, en especial en lo relacionado con los derechos de tráfico, libre ingreso a los mercados, libertad tarifaria y mínima intervención de la autoridad.

II. ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL ACUERDO.

El presente Acuerdo consta de un Preámbulo, en el cual las Partes dan cuenta de las consideraciones y propósitos que tuvieron a la vista para celebrarlo, y de 20 Artículos, donde se despliegan las normas que conforman su cuerpo principal.

PREÁMBULO

En el Preámbulo las Partes manifiestan que la celebración de este Acuerdo facilitará la expansión del transporte aéreo internacional, para hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan a los viajeros 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, estimulando a las líneas aéreas individuales a establecer e implementar tarifas innovadoras y competitivas.

PRINCIPALES DISPOSICIONES

El Artículo 1, titulado “Definiciones”, contiene una serie de términos y conceptos del Acuerdo, con el objeto de facilitar la comprensión e interpretación de las disposiciones del mismo.

El Artículo 2, relativo al “Otorgamiento de Derechos”, contempla los derechos de tráfico de 1ra libertad (sobrevuelo), 2da libertad (escala técnica), 3ra y 4ta libertades (derecho a prestar servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros, carga y correo o exclusivos de carga, entre los territorios de ambos países); la 5ta libertad (prestar dichos servicios entre los territorios de la contraparte y cualquier tercer país, directamente); y la 6ta libertad (prestar los mismos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por su propio territorio).

A su turno, el Artículo 3, que trata la “Designación y Autorización”, contempla el derecho de cada Parte para designar tantas líneas aéreas como desee y para retirar o modificar tales designaciones, las cuales serán transmitidas a la otra Parte, por escrito, mediante la vía diplomática. También se refiere al principio de celeridad administrativa en el otorgamiento de las autorizaciones y mínima demora administrativa.

Seguidamente, el Artículo 4 referido a la “Revocación, Suspensión o Limitación de Autorización” consagra los requisitos diferenciados respecto de las condiciones que deben cumplir las empresas designadas por cada una de las Partes. En el caso de las empresas designadas por República Checa, se exige que las empresas aéreas se encuentren establecidas en el territorio de la República Checa o que tenga una Licencia de Explotación válida de acuerdo al Derecho de la Unión Europea. Por su parte, las empresas designadas por Chile deben estar legalmente constituidas y tener la oficina principal de sus negocios en el territorio chileno, lo que favorece la inversión extranjera. Asimismo, para ambos Estados, la Parte que designa debe ejercer y mantener el control regulatorio efectivo de la compañía aérea que ha designado o, en caso de República Checa, puede ser ejercido por otro Estado Miembro

de la Comunidad Europea responsable por la emisión de su Certificado de Operador Aéreo.

A mayor abundamiento, el Artículo agrega que un Estado Parte puede revocar una autorización a una empresa designada cuando la compañía aérea designada por el otro Estado no cumpla con los requisitos señalados precedentemente. Esto no limita 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 "Aviation Security" (Artículo 7).

El Artículo 6, denominado "Seguridad Operacional", indica 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 explotación de la compañía aérea o de suspender un vuelo en particular.

Conforme al Artículo 7, rotulado "Seguridad de la Aviación", las Partes reafirman su obligación de proteger, en su relación mutua, 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 de seguridad elaborado por la OACI. Cabe hacer presente que los convenios internacionales acerca de seguridad y actos ilícitos cometidos a bordo de las aeronaves, citados en el Artículo, son instrumentos ratificados por Chile.

Respecto a las "Oportunidades Comerciales", contenidas en el Artículo 8, las Partes se comprometen a otorgar a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, 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 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 y de rutas correspondiente y cumplan con los requerimientos aplicables a ese tipo de arreglos. Asimismo, este Artículo incorpora la autorización a las empresas designadas para llegar a acuerdos de transporte intermodal, favoreciendo las conexiones con otros medios de transporte.

El Artículo 13, que regula las "Tarifas", prevé la libertad tarifaria, que significa que las líneas aéreas pueden cobrar las tarifas que deseen de acuerdo a sus consideraciones comerciales de mercado, así, 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.

El Artículo 14, concerniente a las “Consultas y Enmiendas”, prescribe que las Partes pueden modificar alguna disposición del Acuerdo mediante el mecanismo de consultas entre ambas, 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 las Partes.

El Artículo 15, que alude a la “Solución de Controversias” establece que, si surgiere alguna controversia entre las Partes relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, se contempla la consulta entre las autoridades como vía de solución. En caso de persistir la controversia, las Partes pueden recurrir a un panel arbitral para dirimir la controversia.

El Artículo 19, consagra el principio de la “No Discriminación”, el cual es aplicable a la totalidad del Acuerdo, protegiendo a las compañías de ambas Partes de cualquier acto discriminatorio con relación a los derechos y obligaciones establecidos en el presente Acuerdo.

Las demás disposiciones del presente Acuerdo, relativas a: “Aplicación de Leyes” (Artículo 5); “Derechos de Aduana” (Artículo 9); “Tránsito Directo” (Artículo 10); “Cargos al Usuario” (Artículo 11); “Competencia entre Líneas Aéreas” (Artículo 12); “Terminación” (Artículo 16); “Acuerdo Multilateral” (Artículo 17); “Registro en la OACI” (Artículo 18); y “Entrada en vigor” (Artículo 20), representan cláusulas usuales en esta clase de instrumentos de Servicios Aéreos y corresponden 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.

III.- DISCUSION EN LA COMISION Y DECISION ADOPTADA.

Para el estudio de este proyecto, la Comisión recibió, de manera telemática, en su sesión de fecha **27 de abril** del año en curso, al señor **Rodrigo Yáñez Benítez**, Subsecretario de Relaciones Económicas Internacionales, junto a la señora **María Helena Lee**, Jefa de la División de Servicios y Economía Digital de la SUBREI, y los señores **Martín Mackenna Rueda**, Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil, y **David Dueñas Santander**, Jefe del Departamento Legal de la JAC.

En la ocasión, el señor **Yáñez** señaló que el Acuerdo en Informe da cuenta del cumplimiento de la política aerocomercial del país, en donde se propone una posición, en general al resto del mundo, de apertura de cielos que incluye la construcción de libertades del aire, además de un sistema de designación de empresa aéreas que favorecen a la inversión extranjera.

Asimismo, expresó que, en la actualidad, no existe un marco jurídico que regule el transporte aéreo entre Chile y otros Estados, y que este tipo de acuerdos vienen a sentar las bases legales para el otorgamiento de derechos de carácter económico entre los Estados, y que derivan del ofrecimiento de servicio público de transporte internacional; por tanto, para al desarrollo de Chile es fundamental, tanto para el transporte de pasajeros como el de carga, pues permite ampliar las redes del país, incluyendo no solamente los vuelos directos, sino que también los vuelos con escala y aquellos operados con código compartido. Dado lo anterior, el señor Subsecretario sostuvo que estos instrumentos de políticas aerocomercial son fundamentales para la conectividad de Chile con el resto del mundo.

En relación con este Acuerdo, y en la idea general de que viene a reforzar la política de liberalización de transporte aéreo, el señor **Yáñez** hizo hincapié en que se amplían las opciones a los pasajeros y exportadores. De igual modo, y para finalizar, destacó que este Acuerdo es con un país de la Unión Europea y de carácter ilimitado en relación con los vuelos semanales que se establecen con países de dicho bloque y, por tanto, sientan un precedente importante como base para vuelos similares con otros países miembros de la UE.

Por su parte, la señora **Lee** hizo presente que este Acuerdo permitiría un número ilimitado de operaciones hacia Europa, a diferencia de las restricciones al número de vuelos semanales que se tienen actualmente con otros países de la Unión Europea. Por lo anterior, podría generar las bases para acuerdos similares con otros países vecinos, incluyendo Alemania, Francia o España, o incluso para un acuerdo global con la Comunidad Europea.

País	N° máx. vuelos semanales	
	3ª y 4ª libertad	5ª libertad
Rep. Checa	Ilimitado	Ilimitado
Francia	7 en total	
España	Ilimitado	21
Alemania	10 en total	

El acuerdo alcanzado con República Checa, agregó, contempla los derechos de tráfico de 1ra libertad, 2da libertad, 3ra y 4ta libertades; 5ta libertad; y 6ta libertad. Asimismo, el Acuerdo no impone limitaciones a los servicios aéreos en cuanto a rutas, frecuencias ni tipo de aeronave, sea propio o arrendado, los que pueden prestarse con la mayor flexibilidad de operación.

Por consiguiente, señaló la expositora, a su juicio, debería ratificarse el acuerdo que abre los cielos para las líneas aéreas de Chile y República Checa, con derechos sobre terceros países (5ª y 6ª libertad), sin límite geográfico.

-- Sometido a votación, sin mayor debate, en general y en particular, el proyecto en estudio se aprobó por 11 votos a favor, 0 en contra y ninguna abstención.

(A favor votó la diputada señora **Muñoz**, doña Francesca y los diputados señores **Ascencio**, don Gabriel; **Calisto**, don Miguel Angel; **Fuentes**, don Tomás; **Jarpa**, don Carlos Abel; **Kort**, don Issa; **Mirosevic**, don Vlado; **Moreira**, don Cristhian; **Naranjo**, don Jaime; **Schalper** y **Vidal**, don Pablo).

IV.- MENCIONES REGLAMENTARIAS.

En conformidad con lo preceptuado por el artículo 302 del Reglamento de la Corporación, se hace presente que la Comisión no calificó como normas de carácter orgánico constitucional o de quórum calificado ningún precepto

contenido en el Proyecto de Acuerdo en Informe. Asimismo, ella determinó que sus preceptos no deben ser conocidos por la Comisión de Hacienda por no tener incidencia en materia presupuestaria o financiera del Estado.

Como consecuencia de los antecedentes expuestos y visto el contenido formativo del Acuerdo en trámite, la Comisión decidió recomendar a la H. Cámara aprobar dicho instrumento, para lo cual propone adoptar el artículo único del Proyecto de Acuerdo, cuyo texto es el siguiente:

PROYECTO DE ACUERDO

“ARTÍCULO ÚNICO.- “Apruébase el Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República de Chile y la República Checa”, suscrito en Nairobi, el 11 de diciembre de 2018”.

Discutido y despachado en sesión de fecha 27 de abril de 2021, celebrada bajo la presidencia del H. Diputado don **Jaime Naranjo Ortiz**, y con la asistencia de la diputada señora **Muñoz**, doña Francesca y de los diputados señores **Ascencio**, don Gabriel; **Calisto**, don Miguel Angel; **Fuentes**, don Tomás; **Jarpa**, don Carlos Abel; **Kort**, don Issa; **Mirosevic**, don Vlado; **Moreira**, don Cristhian; **Schalper**, don Diego y **Vidal**, don Pablo.

Se designó como Diputado Informante, al señor **CALISTO**, don Miguel Ángel.

SALA DE LA COMISION, a 27 de abril de 2021.-

Pedro N. Muga Ramirez
Abogado, Secretario de la Comisión