

INFORME DE LA COMISION DE RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACION LATINOAMERICANA, RECAIDO EN EL PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA EL “ACUERDO DE SERVICIOS AEREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DEL GRAN DUCADO DE LUXEMBURGO”, SUSCRITO EN NUEVA YORK, EL 26 DE SEPTIEMBRE DE 2019.

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 SERVICIOS AEREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DEL GRAN DUCADO DE LUXEMBURGO”, SUSCRITO EN NUEVA YORK, EL 26 DE SEPTIEMBRE DE 2019.**

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. Votó a favor 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 23 Artículos, donde se despliegan las normas que conforman su cuerpo principal.

PREÁMBULO

En el Preámbulo las Partes manifiestan que el objeto de este Acuerdo es establecer servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios, contribuyendo al progreso de la aviación civil internacional, para garantizar el mayor grado de seguridad en las operaciones de transporte aéreo internacional.

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.

Seguidamente, el Artículo 2, denominado “Otorgamiento de Derechos”, contempla los derechos de tráfico de 1ra libertad (sobrevuelo); 2da libertad (escala técnica), derechos de 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); la 6ta libertad (prestar los mismos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por su propio territorio); y la 7ma libertad (prestar servicios entre el territorio de la otra Parte y cualquier tercer país sin pasar por el territorio del país que designa la aerolínea).

A su turno, el Artículo 3, que trata la “Designación y Autorización”, contempla el derecho de cada Parte para designar una o más líneas aéreas para que operen los servicios aéreos acordados y para retirar o modificar dichas designaciones, las cuales serán transmitidas a la otra Parte por escrito. También estatuye el principio de celeridad administrativa en el otorgamiento de las autorizaciones y de mínima demora administrativa.

El Artículo 4, referido a la “Revocación y Limitación de Autorización”, señala que cada Parte se reserva el derecho de rechazar, revocar, suspender o imponer condiciones, temporal o permanentemente, a las autorizaciones operacionales otorgadas a una línea aérea designada por la otra Parte, en determinados casos y previa consulta con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte de conformidad con el Artículo 17 de este instrumento.

En el Artículo 6, relativo a la “Seguridad Operacional”, las Partes se obligan a reconocer como válidos, para efectos de operar los servicios acordados, los

certificados de aeronavegabilidad, de competencia, y las licencias expedidas o convalidadas por la otra Parte que se encuentren vigentes.

Del mismo modo, las Partes se comprometen a cumplir con las normas de seguridad de vuelo dictadas por la otra Parte, y pueden solicitar la celebración de consultas relativas a dichas 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 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 norma se basa en una cláusula modelo de seguridad elaborada 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.

El Artículo 9, concerniente a las “Tarifas”, consagra la libertad tarifaria, que significa que las líneas aéreas pueden cobrar las tarifas que deseen de acuerdo a sus consideraciones comerciales de mercado. 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 vigente salvo que, previas consultas, ambas Partes la 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 11, intitulado “Oportunidades Comerciales y Transferencia de Fondos”, contiene el compromiso de las Partes de otorgar a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, el derecho de vender directamente sus servicios de transporte aéreo o hacerlo a través de agentes y de transferir libremente los ingresos que obtenga.

A continuación, el Artículo 12 trata de la “Cláusula de Competencia Justa” y estatuye el principio de justa y equitativa oportunidad de competir en la prestación de los servicios de transporte aéreo regulados por este Acuerdo, conforme al cual cada Parte adoptará medidas para eliminar la discriminación o prácticas de competencia desleal, así como, de abuso de la oferta.

El Artículo 13, atinente a los “Acuerdos de Cooperación”, prevé la posibilidad que las líneas aéreas designadas de cada Parte operen u ofrezcan los servicios acordados a través de diferentes Acuerdos de Cooperación tales como códigos compartidos, bloqueos de espacios, empresas conjuntas u otra forma de cooperación, y siempre que cumplan los requisitos establecidos.

El Artículo 17, concerniente a las “Consultas”, prescribe que las Partes, con el fin de garantizar la aplicación y el cumplimiento del presente Acuerdo o

para modificar alguna disposición del mismo, podrán usar el mecanismo de consultas, mediante diálogo o por correspondencia.

El Artículo 18, que alude a la “Solución de Controversias”, establece que si surgiere alguna controversia relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes recurrirán, primeramente, a la negociación entre ellas. En caso de persistir la controversia, las Partes pueden someterse a un tribunal arbitral.

Las demás disposiciones del Acuerdo, relativas a: “Aplicación de las Leyes y Reglamentos” (Artículo 5); “Derechos de Aduana y otros Cargos” (Artículo 8); “Representantes de las Líneas Aéreas” (Artículo 10); “Transporte de Carga Intermodal” (Artículo 14); “Cargos al Usuario” (Artículo 15); “Estadísticas ” (Artículo 16); “Modificación del Acuerdo” (Artículo 19); “Convenio Multilateral” (Artículo 20); “Terminación” (Artículo 21); “Registro” (Artículo 22); y “Entrada en Vigor” (Artículo 23), representan cláusulas usuales en esta clase de Acuerdos 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.

Por su parte, la señora **Lee** informó que, si bien en 2002 se firmó un acuerdo similar con Luxemburgo, el cual fue aprobado por el Congreso Nacional, este nunca entró en vigor al no recibirse la ratificación de Luxemburgo. Esto se debe a que

la Unión Europea se encontraba discutiendo las competencias de cada Estado Miembro para regular el mercado aéreo, y el acuerdo firmado en ese momento con Chile no se condecía con las nuevas políticas europeas.

Agregó que este acuerdo, suscrito en Nueva York, el 26 de septiembre de 2019, 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. 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	Nº máx. vuelos semanales	
	3ª y 4ª libertad	5ª libertad
Luxemburgo	Ilimitado	Ilimitado
Francia	7 en total	
España	Ilimitado	21
Alemania	10 en total	

Por otro lado, añadió, el acuerdo conectaría a Chile con uno de los principales hubs de carga a nivel mundial, además de permitir formalizar la operación regular de Cargolux, uno de los principales transportistas aéreos de carga del mundo.

El acuerdo alcanzado con Luxemburgo, continuó la expositora, contempla los derechos de tráfico de 1ra libertad, 2da libertad, y aquellos contemplados en el Anexo de Rutas, que permiten ejercer derechos de 3era y 4ta libertades; 5ta libertad; 6ta libertad; y 7ma 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, a su juicio, debería ratificarse el acuerdo que abre los cielos para las líneas aéreas de Chile y Luxemburgo, con derechos sobre terceros países (5ª, 6ª y 7ª 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**, don Diego 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 Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gran Ducado de Luxemburgo”, suscrito en Nueva York, el 26 de septiembre de 2019”.

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 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 Cristhián; **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