

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 REPÚBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DEL ESTADO DE ISRAEL”, SUSCRITO EN JERUSALEN, EL 26 DE JUNIO 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 REPÚBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DEL ESTADO DE ISRAEL”, SUSCRITO EN JERUSALEN, EL 26 DE JUNIO 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.

Al entrar en vigor, el presente Acuerdo dará por terminado y reemplazará al Acuerdo entre el Gobierno del Estado de Israel y el Gobierno de la República de Chile, firmado el 11 de marzo de 1982.

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, de 20 Artículos, donde se despliegan las normas que conforman su cuerpo principal y un Anexo, referido al Cuadro de Rutas.

PREÁMBULO

En el Preámbulo las Partes manifiestan que la celebración de este Acuerdo facilitará la expansión del transporte aéreo internacional, con el objeto de 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.

Seguidamente, el Artículo 2, denominado “Otorgamiento de Derechos”, contempla los derechos de tráfico de 1ra libertad (sobrevuelo; 2da libertad (escala técnica), y aquellos contemplados en el Anexo de Rutas, que permiten ejercer 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); 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 para realizar el transporte aéreo internacional y para retirar o modificar tales designaciones, las cuales serán transmitidas mediante notificación por escrito por canales diplomáticos. También estatuye el principio de celeridad administrativa en el otorgamiento de las autorizaciones.

El Artículo 4, referido a la “Revocación, Suspensión o Limitación de Autorización”, señala que cada Parte se reserva el derecho de revocar, suspender o limitar las autorizaciones operacionales otorgadas a una línea aérea designada por la otra Parte, en determinados casos y previa consulta. Además, este Artículo no limita los derechos de las Partes para suspender, limitar o imponer condiciones al transporte

aéreo en conformidad con las disposiciones de Seguridad Operacional (Artículo 6) o Seguridad de la Aviación (Artículo 7).

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, donde pueden solicitar la celebración de 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 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 8, intitulado “Oportunidades Comerciales” contiene el compromiso de las Partes de 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 correspondientes.

A continuación, el Artículo 11 trata de la “Competencia entre Líneas Aéreas”, y prevé el principio de justa y equitativa oportunidad de competir en la prestación de los servicios de transporte aéreo y de regulación de la oferta por parte de las propias líneas aéreas de cada Parte, las que se obligan 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 del Convenio de Chicago y siempre sobre bases no discriminatorias.

El Artículo 12, concernientes 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 18, atinente a la “No Discriminación”, estatuye un principio aplicable a la totalidad del Acuerdo que protege a las compañías aéreas de ambas Partes de cualquier acto discriminatorio en relación a los derechos y obligaciones establecidos en el presente instrumento.

Las demás disposiciones del Acuerdo, relativas a “Aplicación de Leyes” (Artículo 5); “Derechos Aduaneros” (Artículo 9); “Cargos al Usuario” (Artículo 10); “Consultas y Enmiendas” (Artículo 13); “Solución de Controversias” (Artículo 14); “Terminación” (Artículo 15); “Acuerdo Multilateral” (Artículo 16); “Registro en la OACI” (Artículo 17); “Sistemas Computacionales de Reserva (CRS)” (Artículo 19); y “Entrada en Vigor” (Artículo 20), 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.

Finalmente, el Acuerdo contiene un Anexo alusivo al “Cuadro de Rutas”, el cual determina las rutas que podrán ser operadas por las líneas aéreas designadas por cada Parte. Con todo, los puntos para el ejercicio del derecho de la 5ta libertad quedarán sujetos a un Acuerdo separado entre las autoridades aeronáuticas de las Partes.

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 el 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** hizo presente que en la actualidad el transporte aéreo entre Chile e Israel se rige por un acuerdo bilateral firmado en 1982, el cual contiene múltiples limitaciones a las operaciones aéreas que no se condicen con el funcionamiento moderno del mercado aéreo basado en la competencia entre aerolíneas. Este nuevo acuerdo, suscrito en Jerusalén, el 26 de junio de 2019, pondría fin al acuerdo anterior estableciendo un marco jurídico moderno que permita a operadores de ambos países ampliar sus redes, incluyendo no solo los vuelos directos, sino que también vuelos con escalas y a través de acuerdos de código compartido, favoreciendo la conectividad de nuestro país con el resto del mundo.

Agregó que, el acuerdo alcanzado con Israel, 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; y 6ta libertad.

De igual modo, el acuerdo faculta a las autoridades aeronáuticas de ambas partes acordar las restricciones geográficas para el ejercicio del derecho de 5ª libertad.

Por consiguiente, concluyó la señora **Lee**, a su juicio, debería ratificarse el acuerdo que abre los cielos para las líneas aéreas de Chile e Israel, con derechos sobre terceros países (5ª y 6ª libertad).

-- 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 Estado de Israel”, suscrito en Jerusalén, el 26 de junio 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 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