

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, recaído en el proyecto de acuerdo, en segundo trámite constitucional, que aprueba el “Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de Barbados, suscrito en Bridgetown, Barbados, el 29 de noviembre de 2013.

BOLETÍN N° 9.888-10

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 Presidenta de la República, de fecha 5 de noviembre de 2014.

Se dio cuenta de esta iniciativa en la Sala del Honorable Senado en sesión del 6 de enero de 2016, 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 Subsecretario, señor Edgardo Riveros; el Director Adjunto de la Dirección de Seguridad Internacional y Humana, señor Pablo Mesa, y el asesor de la Subsecretaría, señor Fernando Labra. Además, concurrió de la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales de la Cancillería, el asesor del Departamento Servicios, Inversiones y Transporte Aéreo, señor Pablo Nilo.

También asistieron, de la Junta de Aeronáutica Civil: el Jefe del Departamento Legal, señor David Dueñas, y el abogado, señor Álvaro Lisboa.

- - -

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 de S.E. la Presidenta de la República.- El Mensaje señala que el Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre Chile y Barbados, suscrito en Bridgetown, Barbados, el 29 de noviembre de 2013, corresponde al tipo de convenio bilateral de transporte aéreo denominado "de cielos abiertos". Añade que su celebración obedece a la política aerocomercial que ha impulsado nuestro país desde hace varias décadas, con el fin de conseguir una mayor apertura de cielos con los demás países y así lograr los objetivos que informan dicha política, esto es, el libre ingreso a los mercados, la libertad tarifaria y la 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, de 3 de marzo de 2015, donde se dispuso su análisis por parte de la Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana.

La Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana estudió la materia en sesión efectuada el día 10 de marzo de 2015 y aprobó, por la unanimidad de sus miembros presentes, el proyecto en informe.

Finalmente, la Sala de la Honorable Cámara de Diputados, en sesión realizada el día 5 de enero de 2016, aprobó el proyecto, en general y en particular, por 100 votos a favor y 1 abstención.

4. Instrumento Internacional.- El instrumento internacional consta de un Preámbulo y 20 artículos, que se reseñan a continuación.

En el Preámbulo las Partes declaran que desean promover un sistema de aviación internacional en base a la competencia en el mercado de las compañías aéreas, con mínima intervención del Estado, facilitando la expansión de oportunidades de los servicios aéreos internacionales, con el fin de brindar a las compañías aéreas la posibilidad de ofrecer a los usuarios y expedidores una variedad de servicios a los precios más bajos, pues los servicios eficientes y competitivos aumentan el comercio, el bienestar de los consumidores y el crecimiento económico.

El artículo 1 define los siguientes términos y conceptos básicos: "Autoridades aeronáuticas", "Acuerdo", "Transporte Aéreo", "Código compartido", "Parte Contratante", "Convenio", "Compañía aérea designada", "OACI", "Transporte aéreo internacional", "Escala para fines no comerciales", "Tarifas", "Territorio" y "Cargos al usuario".

A su vez, el artículo 2 establece que cada Parte concede a la otra, para la prestación de servicios aéreos internacionales por las compañías aéreas designadas conforme al Acuerdo, los derechos de tráfico de: 1ª libertad (sobrevuelo); 2ª libertad (escala técnica); 3ª y 4ª libertades (derecho a prestar servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros, carga y correos o exclusivos de carga, entre los territorios de ambos países); 5ª libertad (prestar dichos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, directamente); 6ª libertad (prestar los mismos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por su propio territorio); y 7ª libertad solo para los servicios de carga exclusiva (el servicio de carga se opera sin comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea). Para los servicios exclusivos de carga, las Partes se otorgaron, además, el derecho de operar cabotaje.

Respecto a lo anteriormente señalado, el Acuerdo 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 regula que cada Parte tendrá derecho a designar cuantas compañías aéreas desee para operar servicios de transporte aéreo en virtud del Acuerdo, y a retirar o cambiar tales designaciones, lo que se transmitirá por escrito, entre ambas autoridades aeronáuticas, por vía diplomática, bajo el principio de celeridad administrativa en el otorgamiento de las autorizaciones.

El Acuerdo no exige que la propiedad sustancial y el control efectivo de la empresa aérea se encuentren en manos de la Parte que la 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 estén 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 tener y mantener el control regulatorio efectivo de la compañía aérea que ha designado.

Por su parte, el artículo 4 señala que, de conformidad con el Acuerdo, cada Estado Parte tiene derecho a revocar, suspender o limitar la autorización concedida por incumplimiento de los requisitos señalados en el numeral precedente. Asimismo, podrá ejercer este derecho en caso de incumplimiento de las leyes y reglamentos de la Parte que acepta la designación, y en caso que la empresa aérea no explote los servicios en conformidad a lo prescrito en el Acuerdo, así como, específicamente, a causa del incumplimiento de las cláusulas contenidas en el mismo en materia de seguridad operacional (reconocimiento de Certificados y licencias, o *Safety*); o seguridad de la aviación (o *Security*).

El artículo 5 regula que las leyes y reglamentos de cada parte que regulen el ingreso a su territorio y salida de éste de las aeronaves que presten servicios aéreos internacionales o la operación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la compañía aérea designada de la otra Parte contratante.

Luego, el artículo 6 dispone que las autoridades aeronáuticas deberán, cuando así les sea solicitado, entregar o exigir a su compañía aérea designada que entreguen a las autoridades de la otra Parte estadísticas periódicas u otros informes.

El artículo 7 señala que, para los efectos de operar los servicios acordados, ambas Partes reconocerán como válidos los certificados de aeronavegabilidad, de competencia y las licencias expedidas o convalidadas por la otra Parte. Igualmente, las Partes se comprometen a cumplir con las normas de seguridad operacional (*safety*) dictadas por la otra Parte, y podrán solicitar consultas relativas a las normas de seguridad operacional mantenidas por la otra parte. En este orden de cosas se reservan, además, el derecho a revocar los permisos si no se adoptan las medidas correctivas necesarias en materia de seguridad operacional.

Luego, el artículo 8 norma que las Partes, de acuerdo con los derechos y obligaciones derivados del derecho internacional, reafirman su obligación a proteger la seguridad de la aviación civil (*security*).

contra los actos de interferencia ilícita, y a prestarse mutuamente toda la ayuda que sea necesaria en esta materia.

En particular, asumen el compromiso de actuar en conformidad a los convenios internacionales sobre seguridad y actos ilícitos cometidos a bordo de las aeronaves, señalados en el Acuerdo, y ratificados por Chile.

El artículo 9 establece que las Partes se comprometen a otorgar a las líneas aéreas designadas por la otra Parte, el derecho a establecer en su territorio oficinas para la promoción y venta de servicios aéreos internacionales; a transferir libremente, siempre con arreglo a las leyes y tipo de cambio oficial, los ingresos locales por concepto de venta de transporte aéreo; a abrir oficinas y mantener personal en su territorio; a realizar sus propios servicios en tierra o a seleccionar entre los agentes de la competencia; a vender directamente sus servicios de transporte aéreo o a hacerlo a través de agentes autorizados; a pagar los gastos locales en moneda local o de libre convertibilidad; y a celebrar acuerdos de cooperación comercial, tales como bloqueo de espacio, ruptura de carga, código compartido, 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 adopten tales acuerdos cuenten con los derechos de tráfico correspondientes y cumplan con los requerimientos aplicables a ese tipo de arreglos.

A continuación, el artículo 10 trata sobre los derechos aduaneros. Al respecto, indica que las aeronaves, así como su equipo habitual, piezas de repuesto, abastecimiento de combustible, lubricantes y suministros de a bordo, estarán exentos de todos los derechos o impuestos de aduana.

El artículo 11 señala que cada Parte contratante hará todo lo posible para asegurar que los cargos al usuario que impongan los organismos competentes a las compañías aéreas de la otra Parte serán justos, razonables y no discriminatorios.

Después, el artículo 12 dispone 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 Acuerdo; a adoptar medidas adecuadas para eliminar todo tipo de discriminación y 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.

El artículo 13 consagra 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. La intervención de las Partes en esta materia se limitará a evitar precios discriminatorios, injustificadamente elevados por abuso de una posición dominante o artificialmente bajos por subvenciones o subsidios directos o indirectos. Una tarifa continuará en vigor salvo que, previas consultas, ambas Partes Contratantes la objeten y no lleguen a un acuerdo. Las Partes pueden requerir que se registren las tarifas para fines de información. En el cabotaje las tarifas se regirán por el derecho interno de cada Parte Contratante.

Enseguida, el artículo 14 norma que las Partes podrán solicitar, en cualquier momento, la celebración de consultas relativas al Acuerdo, las que comenzarán a la brevedad, y en las cuales se presentarán las pruebas pertinentes en apoyo a sus posiciones, a fin de facilitar las decisiones informadas, racionales y económicas.

Las modificaciones al Acuerdo convenidas por las Partes Contratantes, por su parte, entrarán en vigor cuando sean confirmadas mediante un intercambio de notas.

El artículo 15 dispone que si surgiere alguna diferencia entre las Partes, relativa a la interpretación o aplicación del Acuerdo, se contempla la posibilidad de resolverlas mediante consultas o por la vía diplomática. Si la controversia no pudiera ser resuelta de la manera señalada, a requerimiento de cualquiera de las Partes, la diferencia se someterá a la decisión de alguna persona u organismo competente e independiente mediante mediación. Si las Partes no logran llegar a un acuerdo, podrán someter la diferencia a la decisión de un tribunal arbitral, respecto del cual se comprometen a acatar cualquier decisión y, en caso de no hacerlo, la otra Parte contratante podrá, mientras no se acate, limitar, impedir o revocar cualquier derecho o privilegio que haya sido otorgado en virtud del Acuerdo a la Parte que no cumpla. Finalmente, cada Parte se hará cargo de los gastos del árbitro, mientras las otras costas serán asumidas por partes iguales.

Por último, los artículos 16, 17, 18, 19 y 20 regulan cláusulas usuales en los convenios de cielos abiertos y corresponden a una normativa de aplicación internacional, amparada en el Convenio de Aviación Civil Internacional y en los usos y costumbres de la actividad aeronáutica. Corresponden a materias relativas a: terminación; acuerdo multilateral; registro en la Organización de Aviación Civil Internacional; no discriminación, y entrada en vigor, respectivamente.

- - -

DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR

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

El Subsecretario de Relaciones Exteriores, señor Edgardo Riveros, señaló que el Convenio en estudio fue negociado a partir del año 2010, siendo suscrito finalmente en el 2013.

Indicó que es sumamente amplio, pues incluye hasta la denominada séptima libertad, en carga. Añadió que, aunque actualmente no existen vuelos directos entre ambos Estados, la idea es que nuestro país cuente con la mayor cantidad de acuerdos en esta materia, a fin de que puedan ser usados por las compañías nacionales cuando lo estimen pertinente.

Destacó que, además, desde un punto de vista político reafirma el interés y compromiso de Chile por las naciones que integran el Caribe.

A continuación, el Jefe del Departamento Legal de la Junta de Aeronáutica Civil, señor David Dueñas, expresó que incluye hasta la séptima libertad en carga. Hizo presente que Chile, además, ha abierto el cabotaje.

Agregó que, si bien no hay servicios operando, la utilidad radica en que reafirma y consolida la política de cielos abiertos que ha promovido nuestro país. Destacó que, actualmente, Chile cuenta con cincuenta y cinco convenios de esta naturaleza, de los cuales treinta son de cielos abiertos.

Puesto en votación, el proyecto de acuerdo fue aprobado, en general y en particular, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Chahuán, García Huidobro y Pizarro.

- - -

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 Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de Barbados, suscrito en Bridgetown, Barbados, el 29 de noviembre de 2013.”.

- - -

Acordado en sesión celebrada el día 8 de marzo de 2016, con asistencia de los Honorables Senadores señores Francisco Chahuán Chahuán (Presidente), Alejandro García Huidobro Sanfuentes y Jorge Pizarro Soto.

Sala de la Comisión, a 8 de marzo de 2016.

JULIO CÁMARA OYARZO
Secretario

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, recaído en el proyecto de acuerdo, en segundo trámite constitucional, que aprueba el “Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de Barbados, suscrito en Bridgetown, Barbados, el 29 de noviembre de 2013.

(Boletín N° 9.888-10)

I. PRINCIPAL OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: establecer cielos abiertos con Barbados.

II. ACUERDO: aprobado en general y en particular, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión (3x0).

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: artículo único que aprueba el Convenio que consta de un Preámbulo y 20 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 100 votos a favor y 1 abstención.

IX. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 6 de enero de 2016.

X. TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe. Pasa a la Sala.

XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA: 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

Valparaíso, 8 de marzo de 2016.

JULIO CÁMARA OYARZO
Secretario