BOLETÍN N° 7920-10-1

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA SOBRE EL PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA EL ACUERDO DE SERVICIOS AEREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DE MALASIA Y SU ANEXO, SUSCRITO EN KUALA LUMPUR, EL 14 DE ABRIL DE 2010.

_____

HONORABLE CÁMARA:

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 la consideración de la H. Cámara, en primer trámite constitucional, con urgencia calificada de "**suma**", 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:

1°) Que la idea matriz o fundamental de este Proyecto de Acuerdo, como su nombre lo indica, es aprobar el "Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de Malasia", suscrito en Kuala Lumpur, el 14 de abril de 2010.

2°) Que este Proyecto de Acuerdo no contiene normas de carácter orgánico constitucional o de quórum calificado. No obstante, requiere ser conocido por la Comisión de Hacienda, de acuerdo con lo dispuesto por el inciso segundo del artículo 17 de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional.

3°) Que la Comisión aprobó el Proyecto de Acuerdo por la unanimidad de los Diputados presentes (8) señores **Bauer,** don Eugenio; **Delmastro,** don Roberto; **Edwards**, don José Manuel; **Jarpa,** don Carlos Abel; **Moreira**, don Iván; **Saffirio,** don René; **Tarud**, don Jorge, y **Teillier**, don Guillermo.

4°) Que Diputado Informante fue designado el señor **Saffirio,** don René.

II.- ANTECEDENTES.

Según lo señala el propio Mensaje, este Convenio corresponde a un acuerdo aéreo de cielos abiertos que considera los principales derechos de tráfico. Su celebración obedece a la conveniencia de que la relación aerocomercial con un país y economía de la importancia de Malasia, tenga la certeza jurídica que otorga un Acuerdo Bilateral y a la coherencia que es necesario mantener con la política que ha seguido nuestro país desde hace más de veinte años, con el fin de conseguir la mayor apertura de cielos con los demás países y así lograr los objetivos que informan dicha política aérea, esto es, el libre ingreso a los mercados, la libertad de tarifas y la mínima intervención de la autoridad reguladora.

Agrega que el Acuerdo abre, sin restricciones en cuanto a número de vuelos y puntos de operación, las terceras, cuartas, quintas y sextas libertades, es decir, los principales derechos aerocomerciales. Las quintas libertades permitirán a las empresas chilenas prolongar hasta Malasia sus actuales vuelos a Nueva Zelanda y Australia, pudiendo transportar tráfico hacia ese país desde Nueva Zelanda, Australia, Brunei y Singapur, porque con esos cuatro países de esa región Chile tiene acuerdos que permiten las quintas libertades, lo que facilita una operación entre Chile y Malasia. Las sextas libertades permitirán a las empresas chilenas conectar en Santiago tráfico a Malasia proveniente desde toda su red de rutas. Lo mismo vale para vuelos cargueros.

Señala, asimismo, que Malaysian Airline por su parte, que cuenta con más de cien aeronaves de gran tamaño, podrá operar a Isla de Pascua con tráfico turístico desde el Oriente, y prolongar hasta Santiago sus actuales vuelos vía Sudáfrica que llegan a Buenos Aires. El resultado de las negociaciones fue posteriormente ratificado por autoridades superiores de Malasia, con lo que entraron en vigencia provisional los derechos acordados.

III. ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL ACUERDO

El Acuerdo consta de un Preámbulo, donde las Partes manifiestan los propósitos que los animaron a suscribirlo, 22 Artículos que conforman su cuerpo principal y dispositivo y un Anexo con el Cuadro de Rutas y otras materias.

Sus principales disposiciones son:

1. Definiciones.

El Artículo 1 proporciona una serie de definiciones de términos y conceptos básicos del Convenio, con el objeto de permitir una fácil comprensión e interpretación de las disposiciones del mismo. Estas son: “Autoridades aeronáuticas”; “Acuerdo”; “Transporte aéreo”; “Convenio”; “Aerolínea designada”; “Transporte aéreo internacional”; “Escala para fines

no relacionados con tráfico"; "Territorio"; "Tasa de usuario"; "Código compartido"; y "Ruptura de carga".

2. Concesión de derechos.

El Artículo 2 trata de los derechos de tránsito y de los comerciales. Los de tránsito son el derecho de sobrevuelo (primera libertad del aire), esto es, el derecho a volar a través del territorio de la otra Parte; y el derecho a hacer escalas para fines no comerciales (segunda libertad).

Los derechos comerciales comprenden, por su parte, el derecho a transportar pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, entre los territorios de ambas Partes (tercera y cuarta libertades); el derecho a operar comercialmente desde el territorio de la otra Parte hacia un tercer país (quinta libertad); y el derecho de prestar los servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por el propio territorio (sexta libertad).

Estos derechos se ejercerán por las aerolíneas de cada Parte en las rutas que se señalan en el Cuadro de Rutas, y dichas rutas son, desde cualesquiera puntos anteriores (a Chile o Malasia), puntos de origen (en Chile o Malasia), cualesquiera puntos intermedios, puntos de destino (en Chile o Malasia) y puntos más allá (de Chile o Malasia), con el material de vuelo que deseen y con un número ilimitado de frecuencias para el transporte de pasajeros y carga, en forma separada o combinada.

Respecto al tráfico de séptima libertad, este no quedó acordado por lo que el servicio siempre debe prestarse a un punto del territorio de la Parte que designa la aerolínea; y el tráfico de cabotaje, vale decir, entre puntos del territorio de cada Parte, éste quedó reservado a las empresas nacionales de cada Parte.

3. Designación y autorización.

El Artículo 3 contempla la múltiple designación de empresas, propia de los convenios liberales y una adecuada celeridad administrativa en el otorgamiento de las autorizaciones.

Este Convenio exige que la propiedad sustancial y el control efectivo de la empresa se encuentren en manos de la Parte que designa a las líneas aéreas o de sus nacionales. Establece, además, que las empresas designadas cumplan las disposiciones sobre "Seguridad" (safety) y "Seguridad de la Aviación" (security) establecidas en los Artículos 7 y 8 del Acuerdo, respectivamente.

4. Revocación, suspensión o limitación de la autorización.

El Artículo 4 prevé que el no cumplimiento de las exigencias citadas en el párrafo precedente, permiten la revocación, suspensión o limitación de las autorizaciones de operación que se hubieren

otorgado. También lo permiten el no cumplimiento de las leyes de la otra Parte, particularmente en materia de ingreso y salida de las aeronaves del territorio (Artículo 5) y el incumplimiento de los estándares especificados en el Artículo 6 sobre Reconocimiento de Certificados y Licencias.

5. Reconocimiento de certificados y licencias.

Mediante el Artículo 6 sobre Reconocimiento de Certificados y Licencias, las Partes se comprometen a reconocer como válidos para los efectos de la prestación de los servicios acordados, los certificados de aeronavegabilidad, de competencia y las licencias que la otra Parte emita o valide, siempre que los requisitos conforme a los cuales se emitieron sean iguales o superiores a los establecidos en el Convenio de Aviación Civil Internacional.

6. Seguridad.

En virtud del Artículo 7 las Partes se comprometen al cumplimiento de las normas de seguridad operacional (safety) dictadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y pueden consultar en cualquier momento sobre los estándares de seguridad de la otra Parte.

7. Seguridad de la Aviación.

En virtud del Artículo 8 las Partes se obligan 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. Esta última norma se basa en una cláusula modelo, o texto de orientación sobre seguridad, elaborado por la OACI. Todos los Convenios internacionales sobre seguridad y actos ilícitos cometidos a bordo de las aeronaves, que se citan en el párrafo 1 del Artículo 8, son Convenios ratificados por Chile.

8. Oportunidades comerciales.

El Artículo 9 contiene todas las actividades comerciales y facilidades que normalmente se contemplan en los convenios abiertos, en materia de conversión de divisas y remesas de ingresos; sobre venta y comercialización del transporte aéreo y en materia de traer y mantener en el territorio de la otra Parte personal propio. De especial importancia es la posibilidad que se otorga a las líneas aéreas designadas, de celebrar acuerdos comerciales y realizar operaciones conjuntas, como bloqueo de espacio y códigos compartidos. Dichos acuerdos se permiten tanto entre las empresas de cualquiera de las Partes, como con empresas aéreas de terceros países que cuenten con la debida autorización.

9. Competencia entre aerolíneas.

En virtud del Artículo 12, las Partes Contratantes se obligan recíprocamente a otorgar oportunidades justas e igualitarias a las

aerolíneas designadas para que compitan en la prestación de los servicios de transporte aéreo internacional y a evitar toda forma de discriminación o práctica de competencia desleal que impidan, restrinjan o distorsionen la competencia.

En materia de Capacidad, la que se refiere al grado de libertad con que cuentan las líneas aéreas de ambos países para introducir vuelos en las rutas acordadas, este Artículo establece que ninguna de las Partes limitará unilateralmente a las líneas aéreas designadas por la otra Parte, la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrece.

10. Precios (Tarifas).

El Artículo 13 establece que las aerolíneas fijarán los precios basadas en consideraciones comerciales en el mercado, que las Partes pueden exigir que dichas tarifas se registren y que ninguna Parte puede adoptar medidas unilaterales para evitar la introducción o mantenimiento de una tarifa. Si las Partes no llegan a acuerdo respecto de una tarifa objetada, dicho precio entrará o se mantendrá en vigencia, lo que se llama principio de la doble desaprobación tarifaria y que es propio de los convenios de carácter liberal.

11. Ruptura de carga.

El Artículo 14 permite a las empresas aéreas de ambas Partes el cambio de la aeronave operada en algún punto de las rutas acordadas.

12. Consultas.

El Artículo 15 establece que las partes podrán solicitar la celebración de reuniones de consulta en cualquier momento, respecto de la interpretación, aplicación, implementación, modificación o cumplimiento del Acuerdo.

13. No discriminación.

El Artículo 17 establece que las disposiciones de este Acuerdo se interpretarán sobre bases no discriminatorias en lo que respecta a impuestos, tarifas, seguridad, protección, franjas horarias y derechos de tráfico, entre otros.

14. Resolución de conflictos.

Las Partes Contratantes deberán tratar de solucionar las controversias mediante consultas formales y negociación directa entre ellas, conforme a lo previsto en el Artículo 18.

15. Demás disposiciones

Las demás disposiciones del Acuerdo relativas a la Aplicación de las Leyes (Artículo 5); Derechos de Aduana (Artículo 10); Tasas (Artículo 11); Revisión, Modificación y Enmienda (Artículo 16); Terminación (Artículo 19); Acuerdo Multilateral (Artículo 20); Inscripción en la OACI (Artículo 21); y Entrada en Vigor (Artículo 22), representan las cláusulas que son usuales en los convenios bilaterales de transporte aéreo de corte liberal y corresponden a una normativa de aplicación internacional, amparada en los usos y costumbres aeronáuticos y en el Convenio de Chicago.

16. Anexo.

El Anexo tiene cuatro artículos. El Artículo 1, el más importante, contiene las rutas y puntos que podrán operar las líneas aéreas designadas por el Gobierno de Malasia y las líneas aéreas designadas por el Gobierno de Chile. Este Artículo está en plena armonía con el Artículo 2 sobre Concesión de Derechos de tráfico. Según esto, las líneas aéreas de ambos países pueden operar puntos anteriores, puntos en su país, cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte, vía puntos intermedios y puntos más allá.

En el Artículo 2 del Anexo se acuerdan varias medidas de flexibilidad operacional en beneficio de las empresas aéreas de ambos países y se impide el ejercicio de la séptima libertad.

En el Artículo 3 del Anexo se autoriza expresamente la operación de vuelos no regulares.

El Artículo 4 del Anexo se refiere a los sistemas automatizados de reservas y establece las normas de competencia y no discriminación a su respecto.

IV.- DISCUSIÓN EN LA COMISIÓN Y DECISIÓN ADOPTADA.

En el estudio de este Proyecto de Acuerdo la Comisión contó con la asistencia y colaboración del señor Subsecretario de Relaciones Exteriores, don Fernando Schmidt Ariztía, de la señora Daniela Montañola Martner, Asesora del Departamento de Inversiones, Servicios y Transporte Aéreo de la Dirección General de Relaciones Económicas Internacional de la Cancillería, y del señor Felipe Lopeandía Wielandt, Jefe del Subdepartamento Internacional del Departamento Jurídico de la Direcom.

El señor Subsecretario de Relaciones Exteriores, además de refrendar los fundamentos del Mensaje que le da origen, explicó que este proyecto obedece a la conveniencia que la relación aerocomercial con un país y economía de la importancia de Malasia tenga la

certeza jurídica que otorga un Acuerdo Bilateral, y a la coherencia que es necesario mantener con la política que ha seguido nuestro país desde hace más de veinte años, con el fin de conseguir la mayor apertura de cielos con los demás países y así lograr los objetivos que informan dicha política aérea, esto es, el libre ingreso a los mercados, la libertad de tarifas y la mínima intervención de la autoridad reguladora.

Agregó, como lo hace el Mensaje, que el Acuerdo abre, sin restricciones en cuanto a número de vuelos y puntos de operación, las terceras, cuartas, quintas y sextas libertades, es decir, los principales derechos aerocomerciales. Las quintas libertades permitirán a las empresas chilenas prolongar hasta Malasia sus actuales vuelos a Nueva Zelanda y Australia, pudiendo transportar tráfico hacia ese país desde Nueva Zelanda, Australia, Brunei y Singapur, porque con esos cuatro países de esa región Chile tiene acuerdos que permiten las quintas libertades, lo que facilita una operación entre Chile y Malasia. Las sextas libertades permitirán a las empresas chilenas conectar en Santiago tráfico a Malasia proveniente desde toda su red de rutas. Lo mismo vale para vuelos cargueros.

Señaló, asimismo, que en virtud de este Acuerdo, Malaysian Airline, que cuenta con más de cien aeronaves de gran tamaño, podrá operar a Isla de Pascua con tráfico turístico desde el Oriente, y prolongar hasta Santiago sus actuales vuelos vía Sudáfrica que llegan a Buenos Aires. El resultado de las negociaciones fue posteriormente ratificado por autoridades superiores de Malasia, con lo que entraron en vigencia provisional los derechos acordados.

Por su parte, las señoras Diputadas y señores Diputados presentes expresaron unánimemente su decisión favorable a la aprobación de este Proyecto de Acuerdo, con un país y economía de la importancia de Malasia, que viene a ratificar el objetivo estratégico del país que tiene por finalidad obtener la mayor apertura de cielos con los demás países y así lograr el libre ingreso a los mercados, la libertad de tarifas y la mínima intervención de la autoridad reguladora o aerocomercial.

Por ello, por 8 votos a favor, ningún voto en contra y cero abstención prestaron su aprobación al Proyecto de Acuerdo en informe, los señores **Bauer,** don Eugenio; **Delmastro,** don Roberto; **Edwards**, don José Manuel; **Jarpa,** don Carlos Abel; **Moreira**, don Iván; **Saffirio,** don René, **Tarud**, don Jorge, y **Teillier**, don Guillermo.

V.- MENCIONES REGLAMENTARIAS.

En conformidad con lo preceptuado por el artículo 289 del Reglamento de la Corporación, se hace presente que vuestra Comisión no calificó como normas de carácter orgánico o de quórum calificado ningún precepto contenido en Proyecto de Acuerdo en informe. Sin embargo, ella determinó que sus preceptos deben ser conocidos por la Comisión de

Hacienda por tener, eventualmente, incidencia en materia presupuestaria o financiera del Estado, en especial, en lo que dice relación con exenciones de derechos de aduana y tasas que ellos contienen.

Como consecuencia de los antecedentes expuestos y visto el contenido formativo del Acuerdo en trámite, la Comisión decidió por la unanimidad antes señalada 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 Gobierno de Malasia”, y su Anexo, suscrito en Kuala Lumpur, Malasia, el 14 de abril de 2010”.”.

Discutido y despachado en sesión de fecha 27 de septiembre de 2011, celebrada bajo la presidencia del H. Diputado don Carlos Abel Jarpa Wevar, y con la asistencia de la Diputada señora Molina, doña Andrea, y los Diputados señores Bauer, don Eugenio; Cerda, don Eduardo; Delmastro, don Roberto; Díaz, don Marcelo; Edwards, don José Manuel; Moreira, don Iván; Nuñez, don Marco Antonio; Saffirio, don René; Tarud, don Jorge, y Teillier, don Guillermo.

Se designó Diputado Informante al señor **Saffirio**, don René.

SALA DE LA COMISIÓN, a 27 de septiembre de 2011.

Pedro N. Muga Ramírez,
Abogado, Secretario de la Comisión.