

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA SOBRE EL PROYECTO DE ACUERDO APROBATORIO DEL “ACUERDO SOBRE SERVICIOS AEREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL”, SUSCRITO EN SAO PAULO, EL 30 DE JULIO DE 2009.

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 segundo 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:

1°) Que la idea matriz o fundamental de este proyecto de acuerdo, como su nombre lo indica, es aprobar el “Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Federativa del Brasil”, suscrito en Sao Paulo, el 30 de julio de 2009, cuya intención es contribuir al desarrollo de la aviación civil internacional y tiene por propósito establecer y explotar servicios aéreos entre sus respectivos territorios y más allá de ellos.

2°) Que este tratado o convención internacional no contiene normas de carácter orgánico constitucional o de quórum calificado, ni 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 la Diputada y Diputados presentes señora **Molina**, doña Andrea, y señores **Bauer**, don Eugenio; **Cerda**, don Eduardo; **Delmastro**, don Roberto; **Edwards**, don José Manuel; **Jarpa**, don Carlos

Abel; **Moreira**, don Iván; **Núñez**, don Marco Antonio; **Saffirio**, don René, **Tarud**, don Jorge, y **Teillier**, don Guillermo.

4º) Que Diputado informante fue designado el señor Guillermo Teillier Del Valle.

II.- ANTECEDENTES

Este acuerdo, como lo señala el propio Mensaje que lo acompaña, corresponde al tipo de convenio denominado liberal, no obstante que no es específicamente de cielos abiertos. Su celebración obedece a la conveniencia de que la relación aéreo-comercial con un país de la importancia de Brasil tenga la certeza jurídica que otorga un acuerdo bilateral, a la necesidad de modernizar el Acuerdo vigente que data de 1947 y a la coherencia que es necesario mantener con la política aéreo-comercial 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, esto es, el libre ingreso a los mercados, la libertad de tarifas y la mínima intervención de la autoridad reguladora o aéreo-comercial.

III.- PRINCIPALES DISPOSICIONES DEL CONVENIO APROBADO POR EL SENADO

El Acuerdo consta de un preámbulo, 28 artículos, y un Anexo con el cuadro de rutas.

En el Preámbulo las Partes declaran la intención de contribuir al desarrollo de la aviación civil internacional, concluyendo un acuerdo que tiene por propósito establecer y explotar servicios aéreos entre sus respectivos territorios y más allá.

El artículo 1 contiene una serie de definiciones de términos y conceptos básicos del Acuerdo, con el objeto de permitir una fácil comprensión e interpretación de las disposiciones del mismo. Estas son “autoridades aeronáuticas”, “Acuerdo”, “capacidad”, “Convenio”, “línea aérea designada”, “precio”, “territorio”, “derechos impuestos a los usuarios” y “servicio aéreo”, “servicio aéreo internacional”, “línea aérea” y “escala para fines no comerciales”.

Por su parte, el artículo 2 contempla, tanto los derechos de tránsito como los derechos comerciales. Los de tránsito son: el derecho de sobrevuelo (primera libertad del aire), que consiste en 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 en las regiones y rutas que se señalan en el cuadro de rutas y con un número de frecuencias que para la región sudamericana es ilimitado. Fuera de la región sudamericana, se ejercerán con el número de frecuencias que acuerden las autoridades aéreo-comerciales. Debe indicarse que las limitaciones al número de frecuencias y a los puntos a operar están establecidos en el Anexo al presente Acuerdo, el que puede ser modificado, conforme al artículo 23.2, por medio de un acuerdo entre las autoridades aeronáuticas. Respecto al tráfico de cabotaje, vale decir, dentro del territorio de cada Parte, éste queda reservado a las empresas nacionales de cada Parte.

El artículo 3 trata de la designación de empresas, propia de los convenios liberales, y que puede ser múltiple. Asimismo prevé la adecuada celeridad administrativa en el otorgamiento de las autorizaciones. Este Acuerdo no 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, facilitando así las inversiones extranjeras. Establece, en cambio, que las empresas designadas deben tener la oficina principal de sus negocios en el territorio de la Parte que las designa, que el control reglamentario de la línea aérea designada sea ejercido por la Parte que designa y que esta última cumpla las disposiciones sobre Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación establecidas en los artículos 7 y 8, respectivamente.

De conformidad con el artículo 4, un Estado Parte puede negar una autorización, o adoptar las medidas de revocación, suspensión o limitación de una autorización, si la línea aérea de la otra Parte no tiene la oficina principal de sus negocios en el territorio de la otra Parte Contratante; o el control reglamentario de la línea aérea designada no es ejercido y mantenido por aquella Parte que designa la línea aérea; o esta última Parte no cumple las disposiciones sobre Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación.

A continuación, los artículos 5 y 6 regulan la aplicación de las leyes y el reconocimiento de certificados y licencias, respectivamente.

En el artículo 7 las Partes se comprometen al cumplimiento de las normas de seguridad operacional dictadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

En virtud del artículo 8 las Partes se obligan a 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.

A su vez, los artículos 9 y 10 tratan sobre los derechos impuestos a los usuarios y los derechos de aduana, respectivamente.

El artículo 11 establece que cada Parte permitirá que cada línea aérea designada determine la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrece, en los términos y condiciones que acuerden las Partes.

Luego, el artículo 12 consigna la libertad tarifaria para los servicios operados entre los países de América del Sur. Ello significa que las líneas aéreas pueden cobrar las tarifas que deseen, de acuerdo a consideraciones comerciales de mercado, y que las mismas no requieren de aprobación por parte de la autoridad. No obstante lo anterior, las tarifas cobradas en los servicios de largo recorrido, en 5ª y 6ª libertades, estarán sujetas a las reglas del país que origina dicho tráfico.

El artículo 13 regula que las Partes Contratantes se obligan, recíprocamente, a informar acerca de sus leyes en materia de competencia y sobre cualquier incompatibilidad que pudiera haber entre la aplicación de dichas normas o políticas sobre competencia, con la aplicación del presente Acuerdo. En todo caso se explicita que nada debe favorecer las prácticas que impidan, restrinjan o distorsionen la competencia.

Los artículos 14, sobre conversión de divisas y remesas de ingresos; 15, sobre venta y comercialización del transporte aéreo y sobre traer y mantener en el territorio de la otra Parte personal propio; 16, sobre operaciones conjuntas; y 17, sobre flexibilidad operacional, contienen las actividades comerciales y facilidades que normalmente se regulan en los convenios abiertos. 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 los derechos de tráfico correspondientes.

A su vez, el artículo 18 se refiere a las estadísticas que las autoridades aeronáuticas de cada Parte deben proporcionar o hacer proporcionar a la otra Parte.

El artículo 19 dispone que las líneas aéreas designadas someterán sus horarios de vuelos previstos a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte.

En virtud del artículo 20, las Partes acuerdan proteger el medio ambiente, fomentando el desarrollo sostenible de la aviación, y cumplir las normas, métodos recomendados, políticas y orientaciones de la OACI sobre protección del medio ambiente.

El artículo 21 regula el procedimiento de consultas sobre la interpretación, aplicación, puesta en práctica o enmienda al Acuerdo.

Por su parte, el artículo 22 reglamenta la solución de controversias, disponiendo al efecto que si surgen discrepancias entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, salvo las que puedan surgir con relación al artículo 7 (seguridad operacional) y al artículo 8 (seguridad de la aviación). Señala que las autoridades aeronáuticas tratarán, en primer lugar, de solucionarla mediante consulta y negociación directa entre ellas y si no llegan a un arreglo por esa vía, se estipula que se solucionará por vía diplomática.

Luego, los artículos 23, 24, 25 y 26 norman las enmiendas; los acuerdos multilaterales; la terminación, y el registro en la OACI, respectivamente. Cláusulas que son usuales en los Convenios bilaterales de transporte aéreo.

El artículo 27 dispone que las Partes acuerdan regirse en esta relación aéreo-comercial por el principio de la no discriminación, de manera de otorgar un tratamiento igualitario, equivalente y no discriminatorio a las líneas aéreas designadas por cada Parte, particularmente en relación con los derechos y obligaciones establecidos en el Acuerdo.

Por último, el artículo 28 regula la entrada en vigor.

El Anexo sobre Cuadro de Rutas tiene tres partes. La primera contiene las rutas y puntos que podrán operar las líneas aéreas designadas por el Gobierno de Brasil y la segunda, las rutas y puntos que podrán operar las líneas aéreas designadas por el Gobierno de Chile. Según ello, las líneas aéreas de ambos países pueden operar puntos anteriores, cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte, vía puntos intermedios y puntos más allá. Por otra parte, se distingue entre las rutas regionales, que son las de América del Sur y las rutas de largo recorrido, que son aquellas fuera de la región sudamericana. La tercera parte del Anexo agrega ciertas medidas de flexibilidad operacional y se elimina la posibilidad de operar séptimas libertades, al exigirse que siempre se sirva por lo menos un punto en el territorio de la Parte que designa la empresa.

IV.- DISCUSION EN LA COMISION Y DECISION ADOPTADA.

En el estudio de este Proyecto de Acuerdo la Comisión contó con la asistencia y colaboración del señor Ministro de Relaciones Exteriores, don Alfredo Moreno Charme, y de la señora Daniela Montañola, Asesora del Departamento de Servicios, Inversiones y Transporte Aéreo de esa Secretaría de Estado.

El señor Ministro de Relaciones Internacionales explicó que este Acuerdo corresponde al tipo de convenio denominado liberal, modernizando el Convenio vigente desde 1947. Su celebración obedece a la conveniencia que la relación aéreo-comercial con un país de la importancia de Brasil, tenga la certeza jurídica que otorga un acuerdo bilateral. Agregó que este Acuerdo se negoció e inicializó en el año 2008 y la apertura que se consiguió representa un aumento significativo de de derechos de tráfico desde 2007. Hizo presente, además, que por primera vez la delegación brasileña aceptó el concepto de cielos abiertos, aunque que, por ahora, limitado sólo a la región sudamericana. A su vez, se aumentó la 5ª libertad de largo recorrido en una modalidad progresiva, es decir, se contaban con 21 frecuencias que se aumentaron a 28 con efecto inmediato, a las cuales se le sumarán 28 nuevas que se irán aumentando progresivamente, alcanzándose las 56 frecuencias para cada parte a partir del año 2012.

En cuanto a las otras características del Acuerdo, el señor Ministro indicó que las partes acordaron diversas materias que se señalan en su texto mismo referentes a artículos característicos de un acuerdo sobre cielos abiertos, pero, además, acordaron otros que responden a características para todo acuerdo sobre servicios aéreos, tales como seguridad operacional y seguridad de la aviación, protección del medio ambiente, solución de controversias y no discriminación, entre otros.

Por último, señaló el señor Ministro, este convenio cumple con los estándares establecidos por la legislación chilena, es decir, libre ingreso a los mercados, libertad tarifaria y mínima intervención de la autoridad

Por su parte, los Diputados presentes expresaron unánimemente su decisión favorable a la aprobación de este Convenio, reconociendo la conveniencia de que la relación aéreo-comercial con un país de la importancia de Brasil tenga la certeza jurídica que otorga un acuerdo bilateral. Por ello, por 11 votos a favor, ningún voto en contra y cero abstención prestaron su aprobación al Proyecto de Acuerdo en informe, la Diputada y Diputados presentes señora **Molina**, doña Andrea, y señores **Bauer**, don Eugenio; **Cerda**, don Eduardo; **Delmastro**, don Roberto; **Edwards**, don José Manuel; **Jarpa**, don Carlos Abel; **Moreira**, don Iván; **Núñez**, don Marco Antonio; **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 el H. Senado no calificó como normas de carácter orgánico o de quórum calificado ningún precepto contenido en Proyecto de Acuerdo en informe, criterio que compartió vuestra Comisión. Asimismo, ella determinó que ninguno de sus preceptos debe ser conocido por la Comisión de Hacienda por no tener

incidencia en materia presupuestaria o financiera del Estado. Por último, no existen en el texto propuesto artículos o indicaciones rechazadas por la Comisión.

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 sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Federativa del Brasil”, suscrito en Sao Paulo, Brasil, el 30 de julio de 2009.”.”

Discutido y despachado en sesión del 10 de mayo 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; Edwards, don José Manuel; Moreira, don Iván; Núñez, don Marco Antonio; Saffirio, don René; Tarud, don Jorge, y Teiller, don Guillermo.

Se designó Diputado Informante al señor Guillermo Teillier Del Valle.

SALA DE LA COMISIÓN, a 10 de mayo de 2011.

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