INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE ACUERDO APROBATORIO DEL CONVENIO SOBRE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DEL ESTADO DE KUWAIT Y SU ANEXO, SUSCRITO EN SANTIAGO, EL 27 DE JULIO DE 2010.

Boletín Nº 7.885-10

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Hacienda pasa a informar el proyecto de Acuerdo mencionado en el epígrafe, en cumplimiento del inciso segundo del artículo 17 de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional y conforme a lo dispuesto en los artículos 220 y siguientes del Reglamento de la Corporación.

La iniciativa tuvo su origen en la Cámara de Diputados por mensaje de S.E. el Presidente de la República, calificada de “simple” urgencia para su tramitación legislativa.

Asistieron a la Comisión durante el análisis del Convenio la señora Daniela Montañola, Asesora del Departamento de Servicios, Inversiones y Transporte Aéreo, de la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores, y el Asesor de la misma Dirección, señor Patricio Balmaceda.

El propósito de la iniciativa en informe consiste en la aprobación del referido Convenio sobre Servicios Aéreos.

El Convenio con el Gobierno del Estado de Kuwait consiste en un acuerdo de transporte aéreo denominado de cielos abiertos y su celebración obedece a la política aerocomercial que ha seguido nuestro país desde hace varios 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 tarifaria y la mínima intervención de la autoridad.

Consta de un Preámbulo, 22 artículos y un Anexo.

El artículo 1 proporciona una serie de definiciones de términos y conceptos básicos del Convenio.

El artículo 2 trata los derechos de tráfico de 1ª libertad (sobrevuelo), 2ª libertad (escala técnica), cabotaje (derecho a prestar servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros, carga y correo o exclusivos de carga, entre puntos dentro del territorio de la contraparte); 3ª y 4ª libertades (prestar los mismos servicios entre los territorios de ambos países); 5ª libertad (prestar dichos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, directamente); de 6ª libertad (prestar los mismos servicios entre el territorio de la contraparte y

cualquier tercer país, pero pasando por su propio territorio) y de 7ª libertad (el servicio se opera sin comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea).

Asimismo, este artículo consagra el principio del libre ingreso al mercado, al establecer que los servicios pueden explotarse sin limitaciones en cuanto a rutas, frecuencias, material de vuelo, sea propio o arrendado y con la mayor flexibilidad de operación.

El artículo 3 contempla la múltiple designación de empresas y principios de celeridad administrativa en el otorgamiento de las autorizaciones.

Este Convenio no exige que la propiedad sustancial y el control efectivo de la empresa aérea se encuentren en manos de la Parte que designa a las líneas aéreas o de sus nacionales. 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.

El artículo 4 permite que un Estado Parte pueda revocar la autorización por incumplimiento de las causales señaladas en el artículo precedente y, además, en caso de incumplimiento de las leyes y reglamentos de la Parte que acepta la designación, así como a causa del incumplimiento de las cláusulas contenidas en el Convenio.

En el artículo 5 se faculta a cada una de las Partes para imponer y/o permitir que se impongan cargos justos y razonables por el uso de los aeropuertos y otras instalaciones.

En el artículo 6 se establece que las aeronaves operadas en servicios aéreos internacionales por parte de las líneas aéreas designadas, así como su equipo, etcétera, estarán exentos de todos los derechos y cargos nacionales, incluidos los derechos de aduana.

El artículo 7 contiene el compromiso de las Partes de otorgar a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, el derecho a transferir libremente, siempre con arreglo a las leyes y tipo de cambio oficial, los ingresos locales que excedan las sumas desembolsadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte en su territorio por concepto de transporte de pasajeros, equipaje, correspondencia y flete.

En el artículo 8 se establece que las líneas aéreas designadas de una Parte tendrán derecho a mantener su propia representación en el territorio de la otra Parte.

El artículo 9 establece normas sobre ingreso o salida de su territorio de pasajeros, tripulación, carga y correspondencia en tránsito estando sujetos a una modalidad simplificada de control de aduanas y, o inmigración. El equipaje, la carga y la correspondencia estarán exentos de los derechos aduaneros, de inspección y otros derechos y cargos nacionales si estuvieren en tránsito directo.

El artículo 10 proclama el principio de justa e igual 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.

El artículo 11 dispone el mecanismo de aprobación de los calendarios de vuelo.

El artículo 12 se refiere a la entrega de datos estadísticos periódicos o de otra índole para fines informativos.

El artículo 13 establece que cada línea aérea designada fijará sus propios precios por concepto de transporte aéreo. Cada Parte deberá evitar tarifas o prácticas discriminatorias, proteger a los consumidores contra precios elevados o restrictivos y proteger a las líneas aéreas contra tarifas artificialmente bajas.

Los artículos 14 y 15 regulan materias relativas a la seguridad de la aviación.

El artículo 17 contempla las negociaciones directas entre ambas Partes como vía de solución a las controversias entre las Partes relativas a la interpretación o aplicación del Acuerdo. Si no pudieran llegar a acuerdo dentro de 60 días someterán la controversia a arbitraje.

Las demás disposiciones del Acuerdo relativas a consultas y modificaciones (artículo16), terminación (artículo 18), conformidad con las convenciones multilaterales (artículo 19), registro (artículo 20), títulos (artículo 21), y entrada en vigor (artículo 22) representan cláusulas usuales en esta clase de convenios de cielos abiertos y corresponden a una normativa de aplicación internacional, amparada en el Convenio de Aviación Civil Internacional.

El Anexo contiene la Hoja de Ruta con la Sección 1: Rutas para ser operadas por las líneas aéreas designadas del Estado de Kuwait, en ambos sentidos, y Sección 2: Rutas para ser operadas por las líneas aéreas designadas de la República de Chile, en ambos sentidos.

En el **debate de la Comisión** que abordó conjuntamente el análisis de los Boletines N°s 7.884-10, 7.885-10, 7.919-10, y 7.920-10, la señora Daniela Montañola hizo presente que los cuatro convenios internacionales en estudio están completamente en línea con la política de cielos abiertos que sustenta Chile con respecto al transporte aéreo. Dos de ellos, los celebrados con Emiratos Árabes Unidos (EAU) y Kuwait son de cielos abiertos totales, lo cual significa que admiten un número ilimitado de frecuencias y abarcan todo el abanico de posibilidades de realizar vuelos, incluyendo el cabotaje. Los otros dos, suscritos con Malasia y China, son algo más restringidos, pero igualmente positivos para nuestro país.

Respondiendo a diversas consultas de los Diputados presentes, precisó que los derechos de tráfico aéreo que se negocian en este tipo de convenios incluyen las libertades técnicas (1ª y 2ª) y las libertades comerciales (3ª, 4ª y 5ª), todas ellas establecidas en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944, también conocido como el Convenio de Chicago, y otras libertades (6ª, 7ª, 8ª y 9ª). La 1ª libertad es el derecho a sobrevolar el territorio de la contraparte, sin aterrizar. La 2ª libertad permite aterrizar en el territorio de la contraparte por razones técnicas, sin fines comerciales. La 3ª y 4ª libertades dan derecho a transportar pasajeros y carga entre los Estados partes. La 5ª libertad permite transportar pasajeros y carga entre el territorio de la contraparte y un tercer país, partiendo desde territorio propio. La 6ª libertad da derecho a efectuar el transporte aéreo entre los Estados partes, partiendo desde un tercer país ajeno al convenio.

La 7ª libertad permite efectuar tráfico aéreo comercial entre el territorio de la contraparte y un tercer país, sin pasar por territorio propio. La 8ª libertad es el derecho a efectuar cabotaje entre dos puntos del territorio de la contraparte, como continuación de un vuelo internacional (partiendo desde el país de la aerolínea). La 9ª libertad es, por último, el derecho a efectuar vuelos internos en el territorio de la contraparte, sin que sean continuación de un vuelo internacional.

Especificó luego que los convenios con EAU y Kuwait incluyen las nueve libertades, sin limitación alguna de frecuencias, equipos o carga; el convenio con Malasia incluye hasta la sexta libertad, mientras que el acordado con China incluye hasta la cuarta libertad sin limitaciones, a las que se agregan 7 frecuencias de pasajeros y 14 de carga en quinta libertad. En este caso, se adquirió el compromiso de que un año después de la negociación, verificada en mayo de 2009, se volverían a reunir las autoridades para ampliar el convenio; y en diciembre próximo se efectuará una nueva reunión para modificar el Anexo, que no es necesario someter a la aprobación del Congreso.

Consultada sobre la posibilidad de que nuestro país otorgue más libertades que alguno de los Estados con los que ha celebrado este tipo de convenios, expresó que, según el Código Aeronáutico, Chile se rige por el principio de cielos abiertos totales, a menos que no obtenga reciprocidad. Por lo tanto, si algún país no le da acceso a cabotaje, por ejemplo, Chile tampoco se lo dará. Hay sin embargo algunas asimetrías en ciertos acuerdos internacionales, como es el caso del suscrito con Perú, donde nuestro país tiene 28 frecuencias en 5ª libertad y ellos 42, lo cual se debe a la forma en que se han desarrollado las relaciones entre ambas naciones. En todo caso, entre los países miembros de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), Chile está entre los pioneros en materia de acuerdos de cielos abiertos.

Requerida sobre los sistemas de solución de conflictos establecidos en estos convenios, explicó que normalmente éstos contemplan un mecanismo de consulta entre las autoridades aeronáuticas de los Estados partes, destinado a zanjar las discrepancias que puedan surgir, pero que en los treinta años de vigencia de este tipo de acuerdos nunca ha operado porque la costumbre es que las autoridades aeronáuticas se reúnan cada tres meses, logrando un acercamiento que les permite prevenir o resolver cualquier diferendo rápidamente. Suele haber también una cláusula que permite modificar el Anexo del convenio a medida que se van percibiendo algunos problemas.

Interrogada acerca de la semejanza entre los distintos convenios de servicios aéreos celebrados por Chile, sostuvo que la principal diferencia entre ellos es el cuadro de rutas contenido en el Anexo, que dice relación con el número de frecuencias, etcétera.

Con respecto a los costos asociados a estos acuerdos internacionales, precisó que todos los convenios de servicios aéreos tienen dos beneficios: uno consistente en la exención de derechos aduaneros por la internación de repuestos o piezas de aeronaves que vayan a ser reparadas en el país de destino, pues no tiene sentido desaduanar elementos que van a ser reexportados (en la medida que lo sean), y otro consistente en la exención de derechos aduaneros por el combustible ingresado al país de destino, salvo el que se cargue en éste para hacer cabotaje interno.

La Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana dispuso en su informe que esta Comisión tomara conocimiento del referido Convenio y su Anexo.

Teniendo presente los antecedentes de la iniciativa y las consideraciones expuestas en la Comisión, fueron revisados los artículos pertinentes y sometido a votación el artículo único del proyecto de Acuerdo propuesto por la Comisión Técnica, *siendo aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes señores Auth, don Pepe; Godoy, don Joaquín; Jaramillo, don Enrique; Lorenzini, don Pablo; Macaya, don Javier; Marinovic, don Miodrag; Ortiz, don José Miguel; Robles, don Alberto; Santana, don Alejandro; Silva, don Ernesto, y Von Mühlenbrock, don Gastón.*

Tratado y acordado en sesión de fecha 23 de noviembre de 2011, con la asistencia de los Diputados señores Godoy, don Joaquín (Presidente); Auth, don Pepe; Jaramillo, don Enrique; Lorenzini, don Pablo; Macaya, don Javier; Marinovic, don Miodrag; Ortiz, don José Miguel; Robles, don Alberto; Santana, don Alejandro; Silva, don Ernesto, y Von Mühlenbrock, don Gastón.

Se designó Diputado Informante al señor ROBLES, don ALBERTO.

SALA DE LA COMISIÓN, a 25 de noviembre de 2011.

JAVIER ROSSELOT JARAMILLO
Abogado Secretario de la Comisión