INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, recaído en el proyecto de acuerdo, en segundo trámite constitucional, aprobatorio del Acuerdo en materia de servicios aéreos entre los Gobiernos de la República de Chile y de Jamaica.

BOLETÍN Nº 6.076-10

_____

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 27 de agosto de 2008.

Se dio cuenta de esta iniciativa ante la Sala del Honorable Senado en sesión celebrada el 16 de diciembre de 2008, donde se dispuso su estudio por las Comisiones de Relaciones Exteriores y de Hacienda, en su caso.

- - -

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, Nº 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 Derecho de los Tratados, promulgada por decreto supremo Nº 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 señora Presidenta de la República.- El Mensaje señala que este instrumento internacional corresponde a un tipo de acuerdo de transporte aéreo que puede calificarse de liberal, si bien no es un convenio de cielos abiertos propiamente tal.

El Ejecutivo expresa que su adopción responde a la conveniencia de establecer una relación aerocomercial, basada en la certeza jurídica que otorga un convenio bilateral formal, con Jamaica. Añade que se enmarca, igualmente, en la política aerocomercial que ha seguido nuestro país desde hace más de veinte años, en orden a obtener la mayor apertura posible de los cielos con la mayor cantidad de naciones y de lograr así, el ingreso a los distintos mercados o el ingreso con las menores restricciones posibles, una mayor libertad tarifaria y la mínima intervención de la autoridad reguladora.

3.- Tramitación ante la Honorable Cámara de Diputados.- Se dio cuenta del Mensaje Presidencial, en sesión de la Honorable Cámara de Diputados, del 9 de septiembre de 2008, donde se dispuso su análisis por parte de la Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana y luego por la Comisión de Hacienda.

La primera de ellas estudió la materia en la sesión efectuada el día 9 de septiembre de 2008 y aprobó, por la unanimidad de sus presentes, el proyecto en informe.

Por otra parte, la Comisión de Hacienda analizó la materia en la sesión del día 28 de octubre, y aprobó también el proyecto por la unanimidad de sus miembros presentes.

Finalmente, la Sala de la Honorable Cámara de Diputados, en sesión realizada el día 10 de diciembre de 2008, aprobó el proyecto, en general y en particular, por la unanimidad de sus miembros presentes (70 votos a favor).

4.- Instrumento Internacional.- El Acuerdo consta de un preámbulo, 18 artículos y un anexo con 5 secciones.

El preámbulo reconoce el interés de regular las relaciones aerocomerciales entre Chile y Jamaica, en el marco de la sana competencia y de la seguridad aérea.

El artículo 1 establece, como es tradicional en esta clase de acuerdos, una serie de definiciones para la aplicación del mismo. Entre ellas, lo que ha de entenderse por: “Autoridades aeronáuticas”, “Acuerdo”, “Transporte aéreo”, “Cambio de capacidad operacional”, “Código compartido”, “Convenio”, “Línea aérea designada”, “Transporte aéreo internacional”, “Escala para fines no comerciales”, “Territorio” y “Cargo a los usuarios”.

El artículo 2 contempla tanto los derechos de tránsito como los comerciales. Los de tránsito son el derecho de sobrevuelo (primera libertad del aire) 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 libertad) y el derecho a operar comercialmente desde el territorio de la otra parte hacia un tercer país (quinta y sexta libertad). El derecho de hacer cabotaje queda reservado a las empresas aéreas nacionales.

En este Acuerdo, los derechos comerciales no son todos ilimitados ni totalmente abiertos, sino que deben operarse en las rutas y condiciones que se especifican en el apéndice de rutas. Las limitaciones a los puntos a operar y al número de frecuencias, no están establecidas en el cuerpo del Convenio, sino que en el anexo al mismo y que este último puede ser modificado (ampliado) en el futuro, conforme al artículo 13, por un simple acuerdo entre las autoridades aeronáuticas de ambos países.

Los artículos 3 y 4 tratan, respectivamente, tanto de la designación y autorización, como de la revocación y suspensión de las autorizaciones.

Cada Parte puede designar el número de empresas aéreas que desee para operar los derechos que otorga el Convenio (principio de múltiple designación de empresas), requisito básico de los convenios liberales para garantizar el acceso al mercado y la igualdad de condiciones para competir.

Además, para designar a las empresas y para aceptar las designaciones que haga la otra Parte, el Convenio no exige tener la propiedad sustancial de la compañía aérea en manos del país que designa, ni en poder de los nacionales de ese país, lo que favorece la inversión extranjera. Para lo anterior (designar y aceptar designaciones),

basta constituirse legalmente y tener domicilio comercial en el país que hace la designación, poseer el control de la línea aérea y cumplir con las normas normalmente aplicables a estas solicitudes. Finalmente, la ausencia o pérdida de estos últimos requisitos es también la que permite negar o revocar una autorización ya concedida, o suspender o limitar las operaciones de la línea aérea designada por la otra Parte.

Luego, los artículos 5 y 6 tratan respectivamente de la aplicación de las leyes y el reconocimiento de certificados y licencias.

El artículo 7 se refiere a la mutua obligación de las Partes Contratantes de proteger la seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Esta norma se basa en una cláusula modelo, o texto de orientación sobre seguridad, elaborado por la Organización de Aviación Civil Internacional[1].

El artículo 8 regula una serie de actividades que normalmente se contemplan en los convenios abiertos o no restrictivos, tales como facilidades para establecer oficinas en el otro país y para mantener personal propio, tener servicios de tierra propios (ground handling) o acceder sin discriminación a dichos servicios si otro los presta, vender transporte aéreo, convertir y remitir excedentes a las casas matrices, etc. Esta cláusula permite, además, a las empresas aéreas celebrar acuerdos de cooperación comercial, como bloqueos de espacio, códigos compartidos y contratos de leasing, tanto entre las líneas aéreas de las Partes Contratantes como con empresas aéreas de terceros países. Por último, la cláusula autoriza expresamente el transporte intermodal vinculado al transporte aéreo.

Por su parte, los artículos 9 y 10 se refieren a derechos y cargos aduaneros y cargos a los usuarios, respectivamente.

El artículo 11 norma los principios de libre acceso al mercado y de regulación de la oferta por las propias líneas aéreas de cada Parte, aunque en el apéndice de rutas se establezcan algunas limitaciones temporales.

Luego, el artículo 12 establece la libertad tarifaria, restringiendo la intervención de las Partes, mediante el sistema de exigir la doble desaprobación de las mismas.

El artículo 13 contempla la posibilidad de celebrar consultas y el procedimiento para introducir modificaciones. Las modificaciones al cuerpo del Convenio entrarán en vigor cuando las Partes confirmen, mediante intercambio de notas, que han completado sus

[1] Todos los Convenios internacionales sobre seguridad de la aviación civil y sobre actos ilícitos cometidos a bordo de las aeronaves, que se citan en el párrafo 3 de la norma, son instrumentos actualmente en vigor para Chile.

respectivos trámites constitucionales. Sin embargo, las autoridades aeronáuticas pueden acordar modificaciones al anexo, las que deben ser ratificadas por escrito.

El artículo 14, por su parte, contempla un sistema en el que se recurre primero a la negociación directa y seguidamente al arbitraje para solucionar las controversias que pudieran surgir respecto a la interpretación o aplicación del Acuerdo, sistemas tradicionales que la mayoría de los convenios de transporte aéreos firmados por Chile han previsto.

Finalmente, los artículos 15, 16, 17 y 18 regulan la terminación, la relación con un acuerdo multilateral, el registro ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y la entrada en vigor.

El anexo tiene 5 secciones. La sección 1 es la más importante y contiene el apéndice de rutas. La letra A señala los derechos de tráfico, rutas y puntos que podrán operar las líneas aéreas designadas por el Gobierno de Jamaica y la letra B, los derechos de tráfico, rutas y puntos que podrán operar las empresas aéreas designadas por el Gobierno de Chile, Las secciones 2 y 3 establecen normas sobre flexibilidad operacional, la sección 4 sobre la posibilidad de realizar vuelos no regulares y la sección 5 contiene normas sobre no discriminación en relación a los sistemas de reserva por computador (SRC), disposiciones todas propias de los Convenios modernos y liberales en materia de servicios aéreos internacionales.

Según el referido apéndice de rutas, contenido en la sección 1, las compañías aéreas de ambos países pueden operar servicios aéreos desde puntos anteriores a su país, vía su país y puntos intermedios, a un punto o puntos en el otro país y más allá. Respecto de los servicios de carga, pueden operar desde el otro país a cualquier punto o puntos, aunque no sirvan ningún punto en su propio territorio. Lo anterior son las reglas generales. Luego se establecen algunas limitaciones en materia de puntos a operar, para las líneas aéreas designadas por Chile, por ser dichos puntos muy sensibles para las compañías aéreas de Jamaica. Las empresas aéreas designadas por Chile, por el momento, no podrán ejercer derechos de tráfico entre Jamaica y Toronto, Nueva York, Miami, Ft. Lauderdale y Orlando y estarán limitadas a operar un vuelo semanal entre Jamaica y Nueva Jersey y entre Jamaica y La Habana. Las Partes acordaron en el mismo anexo, revisar estas limitaciones luego de un período de tres años.

DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR

Al comienzo de la sesión se procedió a dar lectura a una nota de la Junta de Aeronáutica Civil que reseñaba los principales aspectos del Convenio.

La Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Gazmuri, Pizarro y Romero, expresó su conformidad con el proyecto en estudio, en atención a que abre la posibilidad de iniciar vuelos directos entre Chile y Jamaica. Asimismo, advirtió que el Acuerdo en debate es similar a otros suscritos por nuestro país en esta materia.

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 Gazmuri, Pizarro y Romero.

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 entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de Jamaica en Materia de Servicios Aéreos”, suscrito en Kingston, el 17 de agosto de 2007.”.

Acordado en sesión celebrada el día 28 de abril de 2009, con asistencia de los Honorables Senadores señores Jorge Pizarro Soto (Presidente), Jaime Gazmuri Mujica y Sergio Romero Pizarro.

Sala de la Comisión, a 28 de abril de 2009.

JULIO CÁMARA OYARZO
Secretario

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, recaído en el proyecto de acuerdo, en segundo trámite constitucional, aprobatorio del Acuerdo en materia de servicios aéreos entre los Gobiernos de la República de Chile y de Jamaica.

(Boletín Nº 6.076-10)

I. PRINCIPAL OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: establecer relaciones aerocomerciales entre Chile y Jamaica.

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 Acuerdo, que a su vez, consta de un preámbulo, 18 artículos y un anexo con 5 secciones.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no tiene.

V. URGENCIA: no tiene.

VI. ORIGEN INICIATIVA: Mensaje de S.E. la Presidenta de la República, enviado a la Cámara de Diputados.

VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo.

VIII. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS: en general y en particular, por unanimidad de los presentes (70 votos a favor).

IX. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 16 de diciembre de 2008.

X. TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe. Pasa a la Comisión de Hacienda.

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

Valparaíso, a 28 de abril de 2009.

JULIO CÁMARA OYARZO
Secretario