

INFORME DE LA COMISION DE RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACION LATINOAMERICANA, RECAIDO EN EL PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA EL “ACUERDO DE SERVICIOS AEREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE FINLANDIA”, SUSCRITO EN NAIROBI, EL 11 DE DICIEMBRE DE 2018.

HONORABLE CAMARA:

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 consideración de la H. Cámara, en primer 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:

1º) Que la idea matriz o fundamental de este Proyecto de Acuerdo, como su nombre lo indica, es aprobar el **“ACUERDO DE SERVICIOS AEREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE FINLANDIA”, SUSCRITO EN NAIROBI, EL 11 DE DICIEMBRE DE 2018.**

2º) Que este proyecto de Acuerdo no contiene normas de carácter orgánico constitucional o de quórum calificado. Por otra parte, se determinó que sus preceptos no deben ser conocidos por la Comisión de Hacienda por no tener incidencia en materia presupuestaria o financiera del Estado.

3º) Que la Comisión aprobó el Proyecto de Acuerdo por 11 votos a favor, ninguno en contra y ninguna abstención. A favor votó la diputada señora **Muñoz**, doña Francesca y los diputados señores **Ascencio**, don Gabriel; **Calisto**, don Miguel Ángel; **Fuentes**, don Tomás; **Jarpa**, don Carlos Abel; **Kort**, don Issa; **Mirosevic**, don Vlado; **Moreira**, don Cristhian; **Naranjo**, don Jaime; **Schalper**, don Diego, y **Vidal**, don Pablo.

4º) Que Diputado Informante fue designado el señor **CALISTO**, don Miguel Ángel.

I. ANTECEDENTES

Señala el Mensaje que este Acuerdo corresponde a un Acuerdo bilateral de servicios aéreos cuya celebración obedece a la política aerocomercial de

cielos abiertos impulsada por Chile desde hace varias décadas y que tiene como fin conseguir la mayor apertura con los demás países, en especial en lo relacionado con los derechos de tráfico, libre ingreso a los mercados, libertad tarifaria y mínima intervención de la autoridad.

II.- ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL ACUERDO.

El presente Acuerdo consta de un Preámbulo, en el cual las Partes dan cuenta de las consideraciones y propósitos que tuvieron a la vista para celebrarlo, 19 Artículos, donde se despliegan las normas que conforman su cuerpo principal y un Anexo.

PREÁMBULO

En el Preámbulo las Partes manifiestan que la celebración de este Acuerdo tiene por objeto contribuir al progreso de la aviación civil internacional, garantizando el grado más elevado de seguridad operacional y de la aviación en el transporte aéreo internacional.

PRINCIPALES DISPOSICIONES

El Artículo 1, titulado “Definiciones”, contiene una serie de términos y conceptos del Acuerdo, con el objeto de facilitar la comprensión e interpretación de las disposiciones del mismo.

Seguidamente, el Artículo 2, denominado “Otorgamiento de Derechos”, contempla los derechos de tráfico de 1ra libertad (sobrevuelo), 2da libertad (escala técnica), 3ra y 4ta libertades (derecho a prestar servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros, carga y correo o exclusivos de carga, entre los territorios de ambos países); la 5ta libertad (prestar dichos servicios entre los territorios de la contraparte y cualquier tercer país, directamente); la 6ta libertad (prestar los mismos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por su propio territorio); la 7ma libertad (prestar servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, sin pasar por su propio territorio); la 8va libertad (prestar servicios entre puntos del territorio de la contraparte como continuación de un vuelo internacional); y la 9na libertad (prestar servicios entre puntos del territorio de la contraparte, sin pasar por su propio territorio). Asimismo, 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.

A su turno, el Artículo 3, que trata la “Designación, Autorización y Revocación”, se refiere al derecho de cada Parte para designar tantas líneas aéreas como desee y para retirar o modificar tales designaciones, las cuales serán transmitidas a la otra Parte por escrito por la vía diplomática. También hace alusión al principio de celeridad administrativa en el otorgamiento de las autorizaciones y mínima demora administrativa.

Este Artículo prescribe, además, los requisitos diferenciados respecto de las condiciones que deben cumplir las empresas designadas por cada una de las Partes. En el caso de las empresas designadas por Finlandia, se exige que la propiedad sustancial y el control efectivo de las empresas aéreas se encuentren en

manos de un Estado Miembro de la Comunidad Europea o de Suiza, Islandia, Noruega o Liechtenstein, o de los nacionales de estos países. Por su parte, las empresas designadas por Chile deben estar legalmente constituidas y tener la oficina principal de sus negocios en el territorio chileno, lo que favorece la inversión extranjera. Además, para ambos Estados, la empresa debe encontrarse establecida en su territorio y también la Parte que designa debe ejercer y mantener el control regulatorio efectivo de la compañía aérea que ha designado o, en caso de Finlandia, puede ser ejercido por otro Estado Miembro de la Comunidad Europea o de Suiza, Islandia, Noruega o Liechtenstein.

Finalmente, agrega esta disposición, que un Estado Parte puede denegar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones o permisos de una compañía aérea cuando la compañía aérea designada por el otro Estado no cumpla con los requisitos señalados precedentemente.

A continuación, el Artículo 5, acerca de la “Seguridad Operacional”, prescribe que, para efectos de operar los servicios acordados, ambas Partes reconocerán como válidos los certificados de aeronavegabilidad, de idoneidad y las licencias emitidas o validadas por la otra Parte que se encuentren vigentes.

De igual forma, las Partes se comprometen a cumplir con las normas de seguridad de vuelo dictadas por la otra Parte y pueden solicitar consultas relativas a las normas de seguridad operacional mantenidas por la otra Parte. En este orden de cosas se reservan el derecho a revocar o modificar inmediatamente la autorización de explotación de la compañía aérea o compañías aéreas.

Conforme al Artículo 6, rotulado “Seguridad de la Aviación”, 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. Esta última norma se basa en una cláusula modelo o texto de orientación sobre la seguridad, elaborado por la OACI. Los Convenios Internacionales sobre seguridad y actos ilícitos cometidos a bordo de las aeronaves citados en el Artículo, son convenios ratificados por Chile.

Respecto a las “Actividades Comerciales”, contenidas en el Artículo 7, las Partes se comprometen a otorgar a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, el derecho de abrir oficinas y mantener personal en el territorio de la otra Parte, de realizar sus propios servicios en tierra o de seleccionar entre los agentes autorizados, de vender directamente sus servicios de transporte aéreo o hacerlo a través de agentes y de celebrar acuerdos de cooperación comercial, tales como reserva de capacidad, código compartido, intercambio de aeronaves, arrendamiento de aeronaves y otros, con líneas aéreas de las Partes o de un tercer país, siempre que las líneas aéreas que celebren tales acuerdos cuenten con los derechos de tráfico correspondiente y cumplan con los requerimientos aplicables a ese tipo de arreglos.

El Artículo 8, que regula la “Transferencia de Fondos”, prevé el derecho de las compañías de cada Parte a transferir libremente, siempre con arreglo a las leyes y tipo de cambio oficial, los ingresos locales por concepto de venta de transporte aéreo. Las compañías aéreas de cada Parte recibirán la aprobación para esa transferencia dentro de 30 días posteriores a la solicitud, en una moneda de libre convertibilidad, al tipo de cambio oficial para la conversión de la moneda local, a la fecha de venta.

De conformidad con el Artículo 10, concerniente a la “Competencia Leal”, las Partes se obligan a otorgar una justa y equitativa oportunidad para que las empresas aéreas designadas compitan en el transporte aéreo autorizado en el Acuerdo 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, salvo que sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operativas o ambientales en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Igualmente, agrega esta disposición, que ninguna de las Partes impondrá a las compañías aéreas designadas de la otra Parte, un requisito de una primera denegación, el establecimiento de un coeficiente de vuelos, las tasas para evitar objeciones, presentación de itinerarios, programas de vuelo chárter, ni planes operacionales de las compañías aéreas de la otra Parte para su aprobación.

Por otra parte, el Artículo señala que, si una Parte exige presentaciones con fines informativos, deberá minimizar las cargas administrativas de los requisitos y trámites de presentación a los intermediarios de transporte aéreo y a las compañías aéreas designadas de la otra Parte.

El Artículo 12, que alude a las “Tarifas”, establece la libertad tarifaria, estatuye que las líneas aéreas pueden cobrar las tarifas que deseen de acuerdo a sus consideraciones comerciales de mercado por lo que la intervención de las Partes en esta materia se limitará a evitar precios o prácticas discriminatorias, precios excesivamente altos o restrictivos por abuso de una posición dominante o artificialmente bajos por subvenciones o ayuda gubernamental directa o indirecta. Una tarifa continuará en vigor salvo que, previas consultas, ambas Partes objeten y lleguen a un acuerdo. Se notificará o registrará ante cada una de las Partes los precios que se cobren desde o hacia su territorio. No se puede tomar medidas unilaterales para evitar la inauguración o continuación de una tarifa cobrada o que se pretendía cobrar.

El Artículo 14, sobre “Consultas y Enmiendas”, indica que las Partes pueden modificar alguna disposición del Acuerdo mediante el mecanismo de consulta entre ambas. Enmiendas que entrarán en vigor cuando las mismas se confirmen, por intercambio de notas, que todos los procedimientos internos necesarios han sido completados.

El Artículo 15, denominado “Solución de Controversias”, considera que, en caso de surgir alguna controversia entre las Partes, relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, se aplicará la negociación directa entre ambas como vía de solución y en caso de que las Partes no logren llegar a un acuerdo, podrán, someterse ante un tribunal arbitral.

Las demás disposiciones del acuerdo relativas a “Aplicación de las Leyes” (Artículo 4); “Cargos al Usuario” (Artículo 9); “Sistemas Computacionales de Reserva” (Artículo 11); “Impuestos, Derechos de Aduana y Otros Cargos” (Artículo 13); “Terminación” (Artículo 16); “Registro en la OACI” (Artículo 17); “Aplicabilidad de los Acuerdos y Convenios Multilaterales” (Artículo 18); y “Entrada en Vigor” (Artículo 19), representan cláusulas usuales en esta clase de Instrumentos de Servicios Aéreos y corresponden a la aplicación de la normativa internacional amparada en el Convenio de Aviación Civil Internacional y en los usos y costumbres de la actividad aeronáutica.

Finalmente, el Acuerdo contiene un Anexo, el cual incluye una lista de Estados a que se refiere el Artículo 3 del presente Acuerdo.

III.- DISCUSION EN LA COMISION Y DECISION ADOPTADA.

Para el estudio de este proyecto, la Comisión recibió, de manera telemática, en su sesión de fecha **27 de abril** del año en curso, al señor **Rodrigo Yáñez Benítez**, Subsecretario de Relaciones Económicas Internacionales, junto a la señora **María Helena Lee**, Jefa de la División de Servicios y Economía Digital de la SUBREI, y los señores **Martín Mackenna Rueda**, Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil, y **David Dueñas Santander**, Jefe del Departamento Legal de la JAC.

En la ocasión, el señor **Yáñez** señaló que el Acuerdo en Informe da cuenta del cumplimiento de la política aerocomercial del país, en donde se propone una posición, en general al resto del mundo, de apertura de cielos que incluye la construcción de libertades del aire, además de un sistema de designación de empresa aéreas que favorecen a la inversión extranjera.

Asimismo, expresó que, en la actualidad, no existe un marco jurídico que regule el transporte aéreo entre Chile y otros Estados, y que este tipo de acuerdos vienen a sentar las bases legales para el otorgamiento de derechos de carácter económico entre los Estados, y que derivan del ofrecimiento de servicio público de transporte internacional; por tanto, para al desarrollo de Chile es fundamental, tanto para el transporte de pasajeros como el de carga, pues permite ampliar las redes del país, incluyendo no solamente los vuelos directos, sino que también los vuelos con escala y aquellos operados con código compartido. Dado lo anterior, el señor Subsecretario sostuvo que estos instrumentos de políticas aerocomercial son fundamentales para la conectividad de Chile con el resto del mundo.

De igual modo, y para finalizar, destacó que este Acuerdo es con un país de la Unión Europea y de carácter ilimitado en relación con los vuelos semanales que se establecen con países de dicho bloque y, por tanto, sientan un precedente importante como base para vuelos similares con otros países miembros de la UE.

Por su parte, la señora **Lee** informó que este Acuerdo suscrito en Nairobi, el 11 de diciembre de 2018 sería el más abierto que Chile habría alcanzado con un Estado Miembro de la Unión Europea permitiendo un número ilimitado de operaciones hacia Europa, a diferencia de las restricciones al número de vuelos semanales que se tienen actualmente con otros países de la Unión Europea. Lo anterior, podría generar las bases para acuerdos similares con otros países vecinos, incluyendo Alemania, Francia o España, o incluso para un acuerdo global con la Comunidad Europea.

País	N° máx. vuelos semanales	
	3ª y 4ª libertad	5ª libertad
Finlandia	Ilimitado	Ilimitado
Francia	7 en total	
España	Ilimitado	21

Alemania	10 en total
----------	-------------

El acuerdo alcanzado con Finlandia, continuó la señora **Lee**, contempla los derechos de tráfico de 1ra libertad, 2da libertad, 3ra y 4ta libertades; 5ta libertad; 6ta libertad; 7ma libertad; 8va libertad; y 9na libertad. Asimismo, el Acuerdo no impone limitaciones a los servicios aéreos en cuanto a rutas, frecuencias ni tipo de aeronave, sea propio o arrendado, los que pueden prestarse con la mayor flexibilidad de operación.

Por consiguiente, a su juicio, debería ratificarse el acuerdo que abre los cielos para las líneas aéreas de Chile y Finlandia, con derechos sobre terceros países (5ª, 6ª y 7ª libertad), incluyendo el tráfico doméstico, sin límite geográfico.

-- Sometido a votación, sin mayor debate, en general y en particular, el proyecto en estudio se aprobó por 11 votos a favor, 0 en contra y ninguna abstención.

(A favor votó la diputada señora **Muñoz**, doña Francesca y los diputados señores **Ascencio**, don Gabriel; **Calisto**, don Miguel Angel; **Fuentes**, don Tomás; **Jarpa**, don Carlos Abel; **Kort**, don Issa; **Mirosevic**, don Vlado; **Moreira**, don Cristhian; **Naranjo**, don Jaime; **Schalper**, don Diego, y **Vidal**, don Pablo).

IV.- MENCIONES REGLAMENTARIAS.

En conformidad con lo preceptuado por el artículo 302 del Reglamento de la Corporación, se hace presente que la Comisión no calificó como normas de carácter orgánico constitucional o de quórum calificado ningún precepto contenido en el Proyecto de Acuerdo en Informe. Asimismo, ella determinó que sus preceptos no deben ser conocidos por la Comisión de Hacienda por no tener incidencia en materia presupuestaria o financiera del Estado.

Como consecuencia de los antecedentes expuestos y visto el contenido formativo del Acuerdo en trámite, la Comisión decidió 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 la República de Finlandia”, suscrito en Nairobi, el 11 de diciembre de 2018”.

Discutido y despachado en sesión de fecha 27 de abril de 2021, celebrada bajo la presidencia del H. Diputado don **Jaime Naranjo Ortiz**, y con la asistencia de la diputada señora **Muñoz**, doña Francesca y de los diputados señores

Ascencio, don Gabriel; **Calisto**, don Miguel Angel; **Fuentes**, don Tomás; **Jarpa**, don Carlos Abel; **Kort**, don Issa; **Mirosevic**, don Vlado; **Moreira**, don Cristhián; **Schalper**, don Diego, y **Vidal**, don Pablo.

Se designó como Diputado Informante, al señor **CALISTO**, don Miguel Ángel.

SALA DE LA COMISION, a 27 de abril de 2021.-

Pedro N. Muga Ramirez
Abogado, Secretario de la Comisión