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 DE MALASIA Y SU ANEXO, SUSCRITO EN KUALA LUMPUR, MALASIA, EL 14 DE ABRIL DE 2010.

Boletín Nº 7.920-10

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 de Malasia consiste en un acuerdo de transporte aéreo de cielos abiertos que considera los principales derechos de tráfico y 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 la coherencia que es necesario mantener con la política de cielos abiertos.

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), 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). El tráfico de séptima libertad no quedó acordado, por lo que el servicio siempre debe prestarse a un punto del territorio de la Parte

que designa la aereolínea y el tráfico de cabotaje quedó reservado a las empresas nacionales de cada Parte.

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

Este Convenio 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.

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.

El artículo 5 se refiere a la aplicación a las aeronaves de la aerolínea designada de la otra Parte de las leyes y reglamentos de una Parte que regulen el ingreso y salida de su territorio de aeronaves que presten servicios aéreos internacionales, o a la operación y navegación de esas aeronaves dentro de su territorio.

En el artículo 6 se establece el reconocimiento de certificados y licencias que una Parte emita o valide para los efectos de prestación de los servicios acordados.

En el artículo 7 las Partes se comprometen al cumplimiento de las normas de seguridad operacional dictadas por la OACI y en el 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 necesaria.

El artículo 9 contiene todas las actividades comerciales y facilidades en materia de conversión de divisas y remesas de ingresos; sobre venta y comercialización del transporte aéreo y en materia de personal.

El artículo 10 establece, sobre la base de la reciprocidad, la exención en la medida de lo posible conforme a su legislación nacional, de las restricciones de importación, derechos de aduana, impuestos sobre las ventas y otros, a aeronaves, combustibles, etcétera, de la nave de la aerolínea designada de la otra Parte que preste los servicios convenidos. En el artículo 11 se señala que las tasas de usuario que puedan aplicar las autoridades a las aerolíneas de la otra Parte deberán ser justas, razonables y no discriminatorias.

El artículo 12 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 13 establece que las aerolíneas fijarán los precios basadas en consideraciones comerciales de mercado.

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

El artículo 18 contempla las consultas mutuas y, o negociaciones directas entre ambas Partes como vía de solución a las controversias entre las Partes relativas a la interpretación o aplicación del Acuerdo.

Las demás disposiciones del Acuerdo relativas a consultas (artículo 15), modificaciones (artículo16), no discriminación (artículo 17), terminación (artículo 19), acuerdo multilateral (artículo 20), inscripción en OACI (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 4 artículos, que en lo principal, se refieren a la Hoja de Ruta, con la Sección A: Rutas para ser operadas por la o las líneas aéreas designadas por el Gobierno de Malasia, y Sección B: Rutas para ser operadas por la o las líneas aéreas designadas por el Gobierno de Chile.

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 dispuso en su informe que esta Comisión tomara conocimiento del proyecto de Acuerdo y su Anexo por tener, eventualmente, incidencia en materia presupuestaria o financiera del Estado, en especial, en lo que dice relación con exenciones de derechos de aduana.

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 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, 28 de noviembre de 2011.

JAVIER ROSSELOT JARAMILLO
Abogado Secretario de la Comisión