BOLETIN N° 14.181-10-1

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 REPÚBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TURQUIA", SUSCRITO EN COLOMBO, SRI LANKA, EL 7 DE DICIEMBRE DE 2017.

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:

1°) 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 REPÚBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TURQUIA", SUSCRITO EN COLOMBO, EL 7 DE DICIEMBRE DE 2017.**

2°) 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.

3°) Que la Comisión aprobó el Proyecto de Acuerdo por 11 votos a favor, ninguno en contra y ninguna abstención. Votó a favor 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.

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

I. ANTECEDENTES

Señala, el Mensaje, que el presente Proyecto de Acuerdo corresponde a un acuerdo bilateral de transporte aéreo cuya celebración obedece a la política

aerocomercial de Chile 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. CONTENIDO Y ESTRUCTURA 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, y de 24 artículos, donde se despliegan las normas que conforman su cuerpo principal.

En el Preámbulo, las Partes declaran que desean promover un sistema de transporte aéreo en base a la competencia en el mercado entre las líneas aéreas, con mínima interferencia y regulación gubernamental, facilitando la expansión del transporte aéreo internacional, con el fin de hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan a los usuarios y embarcadores una variedad de servicios a las tarifas más bajas, que no sean discriminatorias y no representen un abuso de la posición dominante. Y, además, garantizando el más elevado grado de seguridad y protección en el transporte aéreo internacional.

En cuanto a su contenido, sus principales disposiciones son:

El Artículo 1, relativo a las “Definiciones”, comprende una serie de términos y conceptos básicos del Acuerdo, con el objeto de facilitar la comprensión e interpretación del mismo. Estos son: “Autoridades Aeronáuticas”, “Acuerdo”, “Parte Contratante”, “Transporte Aéreo”, “Convención”, “OACI”, “Servicios Acordados”, “Línea Aérea Designada”, “Tarifas”, “Servicio Aéreo Internacional”, “Territorio”, “Cargos al Usuario” y “Código Compartido”.

El Artículo 2, titulado “Otorgamiento de Derechos”, consigna los derechos de tráfico que cada Parte contratante concede a la otra, tales como: 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); 5ta libertad (prestar dichos servicios entre los territorios de la contraparte y cualquier tercer país, directamente); y 6ta libertad (prestar los mismos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por su propio territorio).

Agrega esta norma, que no se imponen 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.

El Artículo 3, que trata de la “Designación y Autorización”, contempla el derecho de las Partes a la múltiple designación de empresas, lo cual se realizará por la vía diplomática y especificando el procedimiento a seguir, instalando el principio de celeridad administrativa en el otorgamiento de tales autorizaciones.

Igualmente, el Artículo 4, referido a la “Revocación, Suspensión o Limitación de la Autorización”, consagra el derecho de las Partes para adoptar este tipo de medidas cuando la compañía designada por el otro Estado sea de propiedad (directa o mayoritaria) de un tercer Estado y/o de nacionales de un tercer Estado con el cual las Partes no tengan un acuerdo bilateral de servicios aéreos, y si los derechos de tráfico para ese Estado no están recíprocamente disponibles, y/o no esté constituida ni tenga la sede

principal de sus negocios en el territorio de la otra Parte, o no haya cumplido con las leyes y reglamentos a que se hace referencia en el Artículo 5 (“Aplicación de las Leyes”). Con todo, esto no limita los derechos de las Partes para suspender, limitar o imponer condiciones al transporte aéreo, de acuerdo con las disposiciones del Artículo 6 (Seguridad de la aviación).

En el Artículo 6, intitulado “Seguridad de la Aviación”, las Partes reafirman su obligación de proteger, en su relación mutua, 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 de seguridad elaborada por la OACI. Cabe hacer presente que los convenios internacionales acerca de seguridad y actos ilícitos cometidos a bordo de las aeronaves, citados en el Artículo, son instrumentos ratificados por Chile y que se encuentran vigentes.

Seguidamente, en el Artículo 7, “Seguridad Operacional”, se faculta a las Partes para solicitar, en cualquier momento, consultas acerca de las normas de seguridad operacional de la otra Parte y, en caso de incumplimiento de ellas, prescribe las medidas que pueden adoptarse. Asimismo, reconoce el derecho de cada Parte para poder inspeccionar, a bordo y alrededor de la nave, regulando las consecuencias de dicha inspección. Considera también la situación de los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias emitidas o validadas por la otra Parte que aun estén vigentes.

El Artículo 8, rotulado “Oportunidades Comerciales”, estipula el compromiso de las Partes de otorgar a las líneas aéreas designadas de la otra Parte: el derecho a establecer oficinas en el territorio de la otra Parte; transferir libremente, siempre con arreglo a las leyes y tipo de cambio oficial, los ingresos locales por concepto de venta de transporte aéreo; 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 de la competencia; de vender directamente sus servicios de transporte aéreo o hacerlo a través de agentes autorizados; de pagar los gastos locales en moneda local o de libre convertibilidad, y de celebrar acuerdos de cooperación comercial.

El Artículo 11, nombrado “Competencia entre Líneas Aéreas”, recoge los principios 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; comprometiéndose a no limitar unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el 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 de la Convención, y siempre sobre bases no discriminatorias. Al mismo tiempo, las Partes adoptarán todas las medidas adecuadas para eliminar todo tipo de discriminación o prácticas de competencia desleal que afecten adversamente su relación competitiva y minimizarán las cargas administrativas.

En relación a las “Tarifas”, el Artículo 12 establece la libertad tarifaria y el principio de doble desaprobación. Ello significa que las líneas aéreas pueden cobrar las tarifas que deseen de conformidad con sus consideraciones comerciales de mercado. La intervención de las Partes en esta materia se limitará a evitar precios discriminatorios, injustificadamente elevados por abuso de una posición dominante o artificialmente bajos por subvenciones o apoyos gubernamentales directos o indirectos. Una tarifa continuará en vigor salvo que, previas consultas, ambas Partes la objeten y lleguen a un

entendimiento. Se notificará o registrará ante cada una de las Partes los precios que se cobren desde o hacia su territorio.

El Artículo 16, concerniente a “Protección Ambiental”, recoge la necesidad de proteger el medio ambiente promoviendo el desarrollo sostenible de la aviación, para lo cual las Partes acuerdan cumplir con las Normas y Métodos Recomendados (SARPs) del Anexo y la política y directrices existentes de la OACI sobre protección ambiental.

El Artículo 17, acerca de las “Consultas y Modificaciones”, prevé que las Partes, mediante el mecanismo de consultas, pueden en cualquier momento enmendar el Acuerdo, modificaciones que entrarán en vigor cuando las Partes se confirmen, por intercambio de notas, que todos los procedimientos internos necesarios se han completado.

El Artículo 18, alusivo a la “Solución de Controversias”, preceptúa que, si surgiere alguna discrepancia relativa a la interpretación o aplicación del Acuerdo, las Partes tratarán, primeramente, de solucionarla de forma directa, pero si no pudieran resolverla, someterán la disputa al conocimiento de un tribunal arbitral, comprometiéndose a acatar el procedimiento y el fallo adoptado por dicho tribunal.

Los demás Artículos del Acuerdo: “Aplicación de las Leyes” (Artículo 5); “Derechos Aduaneros” (Artículo 9); “Cargos al Usuario” (Artículo 10); “Presentación del Horario de Vuelo”(Artículo 13); “Tránsito Directo”(Artículo 14); “Prohibición de Fumar” (Artículo 15); “Terminación” (Artículo 19); “Acuerdo Multilateral” (Artículo 20); “Registro en la OACI” (Artículo 21); “No Discriminación” (Artículo 22); “Sistemas Computacionales de Reserva (CRS)” (Artículo 23) y “Entrada en Vigor” (Artículo 24), corresponden a clausulas usuales en esta clase de convenios de servicios aéreos y se refieren 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.

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.

En relación con este Acuerdo, y en la idea general de que viene a reforzar la política de liberalización de transporte aéreo, el señor **Yáñez** hizo hincapié en que se amplían las opciones a los pasajeros y exportadores y, al respecto, destacó que en el caso de Turquía tiene operadores que funcionan como *hubs* globales o conectores globales de transporte de carga y/o de pasajeros, como es el caso de Turquía con Turkish Airlines.

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 Colombo, el 7 de diciembre de 2017, conectaría a Chile con Estambul, uno de los principales “hubs” a nivel mundial, además de permitir la operación regular de Turkish Airlines, uno de los principales transportistas aéreos de pasajeros y carga del mundo.

Agregó, que el acuerdo alcanzado con Turquía contempla los derechos de tráfico de 1ra libertad, 2da libertad, 3ra, 4ta libertad, agregándose los de 5ta libertad y 6ta 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, concluyó la señora **Lee**, debería ratificarse el acuerdo que abre los cielos para las líneas aéreas de Chile y Turquía, con derechos sobre terceros países (5ª y 6ª libertad), sin límite geográfico.

-- <u>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</u>.

(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.- <u>MENCIONES REGLAMENTARIAS</u>.

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:

P R O Y E C T O D E A C U E R D O

"ARTÍCULO ÚNICO.- "Apruébase el Acuerdo de Servicios Aereos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Turquia", suscrito en Colombo, el 7 de diciembre de 2017".

_____

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; **Undurraga** 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