

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, recaído en el proyecto de acuerdo, en segundo trámite constitucional, que aprueba el "Acuerdo de Servicios Aéreos entre los Gobiernos de las Repúblicas de Chile y de la India, suscrito en Santiago el 21 de abril de 2008".

BOLETÍN Nº 6.650-10

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 señora Presidenta de la República, de fecha 12 de junio de 2009.

Se dio cuenta de esta iniciativa ante la Sala del Honorable Senado en sesión celebrada el 4 de noviembre de 2009, donde se dispuso su estudio por la Comisión de Relaciones Exteriores.

A la sesión en la que se analizó el proyecto de acuerdo en informe, asistieron, especialmente invitados, el Secretario Ejecutivo de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Jaime Binder, y el Jefe del Departamento Legal de la citada entidad, señor Guillermo Novoa.

- - -

Asimismo, 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 el Derecho de los Tratados, promulgada por decreto supremo N° 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 Aviación Civil Internacional firmado en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, promulgado por decreto supremo N° 509 bis, del Ministerio de Relaciones Exteriores, de fecha 28 de abril de 1947, y publicado en el Diario Oficial con fecha 6 de diciembre de 1957.

2.- Mensaje de S.E. la señora Presidenta de la República.- Señala el Mensaje que este Acuerdo puede calificarse de liberal, pues si bien no es un Convenio de cielos abiertos clásico en materia de pasajeros, sí lo es en lo que dice relación con la carga. Añade que su celebración obedece fundamentalmente a dos razones: la necesidad de tener una relación aerocomercial con la certeza jurídica que otorga un Acuerdo Bilateral con un país de la importancia de India, una de las mayores economías mundiales y un muy relevante socio comercial de Chile; y la coherencia que es necesario mantener con la política aerocomercial que ha seguido nuestro país desde hace más de veinte años, cual es la de conseguir la mayor apertura posible de los cielos de la contraparte, para lograr así, en la medida que cada país lo permita, los objetivos que informan la política aerocomercial chilena, que son el libre ingreso, o el ingreso con las menores restricciones posibles, a los distintos mercados, la 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, el 11 de agosto de 2009, donde se dispuso su análisis por parte de la Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana.

Dicha Comisión estudió la materia en sesión efectuada el día 1 de septiembre de 2009 y aprobó, por unanimidad, el proyecto en informe.

Finalmente, la Sala de la Honorable Cámara de Diputados, en sesión realizada el día 3 de noviembre de 2009, aprobó el proyecto, en general y en particular, por la unanimidad de los Honorables Diputados presentes (84 votos a favor).

4.- Instrumento Internacional.- El instrumento internacional en informe consta de un Preámbulo, 20 artículos, y un Anexo.

El artículo 1 contempla, como es tradicional en esta clase de Acuerdos, las definiciones necesarias para la Aplicación del mismo, entre ellas lo que ha de entenderse por: "Autoridades aeronáuticas"; "Acuerdo"; "Convenio"; "Línea aérea designada"; "Costo total"; "Servicio aéreo internacional"; "Precio"; "Escala para fines no comerciales" y "Cargos a los usuarios".

El artículo 2 contiene tanto los derechos de tránsito como los comerciales. Los de tránsito son el derecho de sobrevuelo (primera libertad del aire), esto es, el derecho a volar a través del territorio de la otra Parte; y el derecho a hacer escalas para fines no comerciales (segunda libertad).

Agrega que 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 libertades); y el derecho a operar comercialmente desde el territorio de la otra Parte hacia un tercer país (quinta libertad).

Respecto al tráfico de cabotaje, vale decir, dentro del territorio de cada Parte, éste queda reservado a las empresas nacionales de las Partes.

En este acuerdo los puntos anteriores, intermedios, en el territorio de cada una de las Partes y más allá, son totalmente abiertos. Debe tenerse presente que el número de frecuencias semanales autorizadas, en materia de pasajeros, si bien no es ilimitado, es holgadamente suficiente: 14 en cada dirección con cualquier aeronave con una capacidad no superior a un B 747-400.

En materia de vuelos exclusivos de carga, además de la apertura de los puntos anteriores, intermedios, en Chile e India y más allá, las empresas aéreas de carga chilenas e indias quedaron autorizadas para operar un número ilimitado de servicios, con cualquier tipo de aeronave y con plenos derechos de tráfico, excluyéndose tan sólo el cabotaje.

Debe también señalarse que las limitaciones a la capacidad, tanto al número de frecuencias de pasajeros como al tipo de aeronave (B747), no están establecidas en el cuerpo del Convenio sino en el Anexo, el que puede ser modificado (ampliado) en el futuro, conforme al artículo 17, párrafo 2, por acuerdo entre las autoridades aeronáuticas.

El artículo 3 establece la múltiple designación de empresas, esto es, que cada Parte puede designar el número de empresas

aéreas que desee, requisito básico para garantizar el libre acceso al mercado y la igualdad de oportunidades para competir.

Por su parte, el artículo 4 señala que para poder hacer la designación, la Parte que designa o sus nacionales, deben poseer una participación mayoritaria en la empresa aérea que es designada y el control efectivo de la misma. El incumplimiento de este requisito puede ser causal de revocación, suspensión o restricción de los permisos otorgados.

El artículo 5 regula la aplicación de las leyes que corresponden en materia de ingreso, permanencia y abandono del territorio de una Parte.

A su vez, el artículo 6 norma las reglas de seguridad aplicables.

A continuación, el artículo 7 incluye una cláusula modelo, o texto de orientación sobre seguridad de la aviación, elaborado por la Organización de Aviación Civil Internacional.

El artículo 8 regula las diferentes facilidades que se otorgan a las líneas aéreas designadas, para comercializar sus servicios aéreos y remitir sus fondos al extranjero; para establecer oficinas y mantener personal en el territorio de la otra Parte; y para pagar en moneda local los gastos locales. Añade que las Partes se comprometen, además, a evitar toda forma de discriminación en materia de franjas horarias, aplicación de derechos y cargos o respecto de cualquier otra materia. Estos derechos y facilidades son propios de los convenios liberales.

Luego, el artículo 9 permite a las empresas aéreas designadas de ambas Partes celebrar acuerdos de cooperación comercial, tales como códigos compartidos, bloqueo de espacio u otros, tanto entre sí como con líneas aéreas de un tercer país, en las condiciones que señala la norma y que son las habituales en los Convenios de Transporte Aéreo modernos.

El artículo 10 faculta a las líneas aéreas designadas cambiar, en cualquier punto de la ruta, la aeronave operada, en las condiciones que señala la cláusula.

A su turno, los artículos 11, 12 y 13 tratan sobre los derechos y cargos de aduana; cargos a los usuarios, y entrega de estadísticas, respectivamente.

El artículo 14 consagra la libertad tarifaria, en armonía con la política aérea chilena, pues permite a las líneas aéreas designadas de ambos países fijar sus tarifas basándose sólo en

consideraciones comerciales. La intervención de la autoridad queda limitada a evitar las prácticas discriminatorias y a combatir el eventual abuso de una posición dominante así como los subsidios directos e indirectos.

Por su parte, los artículos 15 y 16 regulan los servicios de carga intermodal, y las consultas y solución de diferencias, respectivamente.

El artículo 17 prevé el procedimiento para introducir modificaciones. Las modificaciones acordadas respecto del texto del Acuerdo entrarán en vigor cuando las Partes confirmen, por la vía diplomática, que han completado sus respectivos requisitos constitucionales o legales.

Sin embargo, las Autoridades Aeronáuticas quedan expresamente facultadas para convenir modificaciones al Anexo del Acuerdo, las que deben ser acordadas por escrito.

Finalmente, los artículos 18, 19 y 20 tratan sobre la terminación; registro ante la OACI, y la entrada en vigor, respectivamente.

El Anexo sobre Hoja de Ruta tiene VII Secciones.

La Sección I contiene las rutas, puntos y derechos de tráfico que podrán operar las líneas aéreas designadas por el Gobierno de India y la Sección II, las rutas, puntos y derechos de tráfico que podrán operar las líneas aéreas designadas por el Gobierno de Chile.

Según esta Secciones, las líneas aéreas de ambos países pueden operar a cualquier punto o puntos anteriores, intermedios, en el territorio de la otra Parte y más allá.

La Sección III establece las necesarias normas sobre flexibilidad operacional que contienen todos los Acuerdos modernos de servicios aéreos y consagra la posibilidad de ejercer la séptima libertad a los servicios exclusivos de carga de ambas Partes.

La Sección IV prohíbe a las líneas aéreas designadas de la otra Parte atender dos o más puntos del territorio de una Parte en el mismo vuelo.

La Sección V es la que establece que las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán derecho a operar sólo un máximo de 14 frecuencias semanales en cada dirección, con cualquier aeronave que no exceda la capacidad de un B747-400. Esta limitación está establecida en el Anexo, el que, como se dijo, puede ser modificado en el futuro por un simple acuerdo entre autoridades aeronáuticas, en la medida que Chile logre

continuar liberalizando la relación aerocomercial, hasta contar con todos los derechos de tráfico totalmente abiertos.

La Sección VI consagra los cielos abiertos totales para los servicios aéreos de carga, sin ninguna restricción en cuanto a capacidad y frecuencias y con plenos derechos de tráfico entre cualquier punto, con excepción de los derechos de cabotaje.

La Sección VII, por último, consagra expresamente la prohibición de ejercer cabotaje a las líneas aéreas de la otra Parte.

DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Larraín puso en discusión el proyecto de acuerdo.

El Secretario Ejecutivo de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Jaime Binder, señaló que el acuerdo sobre transporte aéreo en estudio surgió luego de intercambios de propuestas entre las autoridades aeronáuticas de ambos países, después de una reunión que se celebró en el mes de agosto del año 2007, en Nueva Delhi, India.

Expresó que este instrumento internacional se enmarca dentro de la política aerocomercial chilena de cielos abiertos, la cual se aplica en nuestro país desde hace treinta años. Agregó que los principios centrales de dicha política aérea, son los siguientes: libre ingreso a los mercados, libertad de precios y mínima intervención de la autoridad.

Explicó que nuestro país busca abrir los cielos, con el propósito de generar mayor conectividad y de mejorar la inserción en el mundo. En ese sentido, añadió que el acuerdo Chile-India, es coherente con la política mencionada.

Agregó que India es una de las mayores economías del mundo, por tanto, será un gran socio comercial de Chile. Añadió que la certeza jurídica del acuerdo, permite a las aerolíneas y a otros actores del ámbito económico, planificar y desarrollar sus negocios. Preciso que el cabotaje queda reservado exclusivamente a las empresas nacionales de las partes.

La Comisión estimó que es conveniente ratificar este Convenio, pues se encuadra dentro de la política aerocomercial chilena, y genera un adecuado marco para ser perfeccionado. Además de que, con las estipulaciones actualmente acordadas, se favorece la relación

aerocomercial entre los dos países, con derechos de tráfico que hoy son suficientes para incentivar a las empresas aéreas de Chile y de India.

Puesto en votación, el proyecto de acuerdo fue aprobado en general y en particular por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Kuschel, Larraín, Letelier, Tuma y Walker, don Ignacio.

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 de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de India", suscrito en Santiago, el 21 de abril de 2008.".

Acordado en sesión celebrada el día 29 de junio de 2010, con asistencia de los Honorables Senadores señores Hernán Larraín Fernández (Presidente), Carlos Ignacio Kuschel Silva, Juan Pablo Letelier Morel, Eugenio Tuma Zedán e Ignacio Walker Prieto.

Sala de la Comisión, a 29 de junio de 2010.

JULIO CÁMARA OYARZO
Secretario

RESUMEN EJECUTIVO

**INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, recaído en el proyecto de acuerdo, en segundo trámite constitucional, que aprueba el “Acuerdo de Servicios Aéreos entre los Gobiernos de las repúblicas de Chile y de la India, suscrito en Santiago el 21 de abril de 2008”.
(Boletín N° 6.650-10)**

I. PRINCIPAL OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: la mayor apertura posible de cielos, con el objeto de lograr el libre ingreso a los mercados, la libertad tarifaria y la mínima intervención de la autoridad.

II. ACUERDO: aprobado en general y en particular por la unanimidad de los miembros de la Comisión (5x0).

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: artículo único que aprueba el Acuerdo que consta de un Preámbulo, 20 artículos y un Anexo.

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 miembros presentes (84 votos a favor).

IX. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 4 de noviembre de 2009.

X. TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe. Pasa a la Sala.

XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA: Convenio de Aviación Civil Internacional firmado en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, promulgado por decreto supremo N° 509 bis, del Ministerio de Relaciones Exteriores, de fecha 28 de abril de 1947 y publicado con fecha 6 de diciembre de 1957.

Valparaíso, 29 de junio de 2010.

JULIO CÁMARA OYARZO
Secretario