

MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA EL ACUERDO MULTILATERAL SOBRE LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL Y SU ANEXO, SUSCRITO EN WASHINGTON EL 1 DE MAYO DE 2001.

SANTIAGO, 01 de abril de 2002.

M E N S A J E N° 027-346/

Honorable Cámara de Diputados:

**A S.E. EL
PRESIDENTE
DE LA H.
CÁMARA DE
DIPUTADOS.**

Tengo el honor de someter a vuestra consideración el Acuerdo Multilateral sobre la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional y su Anexo, suscrito en Washington, el 1 de mayo de 2001, por la República de Chile, Brunei Darussalam, el Gobierno de Nueva Zelanda, la República de Singapur y el Gobierno de los Estados Unidos de América.

I. ANTECEDENTES.

Este Acuerdo corresponde al tipo de Convenio denominado de Cielos Abiertos y su celebración es coincidente con la política aerocomercial que ha seguido nuestro país desde hace 20 años, destinada a obtener la mayor apertura de cielos con los demás países del mundo.

Los objetivos que informan esta política son: el libre ingreso a los mercados, la libertad tarifaria y la mínima intervención de la autoridad, objetivos que se alcanzan esta vez en un Acuerdo Multilateral.

El presente Acuerdo constituye un notorio avance, toda vez que si bien ha tenido su origen en países que integran el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), permite la adhesión de cualquier economía miembro de dicho foro y de cualquier Estado que sea parte de los Convenios sobre seguridad de

la aviación, señalados en el artículo 7, párrafo 1, del Acuerdo Multilateral.

II. EL CONVENIO.

El Acuerdo está estructurado sobre la base de un Preámbulo y 20 artículos, un Anexo, un Apéndice.

1. Preámbulo.

Esta parte enfatiza los objetivos descritos en la política aérea chilena y la necesidad de garantizar el más alto grado de seguridad en el transporte aéreo internacional.

2. Definiciones.

El Artículo 1º contiene todas las definiciones de un Acuerdo de Cielos Abiertos. Destaca especialmente la definición de "territorio", noción que incluye todas las formas de dependencia que se puede tener sobre las extensiones terrestres y aguas adyacentes.

3. Concesión de derechos.

El Artículo 2º contempla los denominados derechos de tránsito.

Estos incluyen en primer término, el derecho de sobrevuelo (primera libertad), vale decir, el derecho a hacer escala para fines no comerciales en dichos territorios (segunda libertad).

Luego, la señalada disposición contempla los derechos comerciales para prestar servicios regulares y de fletamento, que comprenden el derecho a operar rutas con puntos anteriores, intermedios y más allá del territorio de la Parte que hubiese concedido el derecho (tercera, cuarta y quinta libertades); el derecho a operar servicios exclusivos de carga sin limitaciones, entre el territorio de la Parte que concede el derecho y cualquier punto o puntos (séptima libertad). Ello significa que Lan Chile, amparada en este Acuerdo, podría transportar carga exclusiva entre Los Angeles y Nueva Zelanda, sin hacerlo vía Santiago.

Se establecen, además, una serie de facilidades y flexibilizaciones operacionales, excluyendo los tráficos de séptima libertad de pasajeros, lo que significa que todo servicio de pasajeros que se preste debe tocar un punto

del territorio de la Parte que hubiere designado a la línea aérea. Por otra parte, se excluye el cabotaje o derecho a operar servicios aéreos dentro del territorio de una Parte.

Finalmente, el artículo 2º contempla el derecho a cambiar aeronaves en cualquier punto de las rutas en las condiciones que indica.

Cabe destacar que estas limitaciones a los derechos de séptima libertad de pasajeros y al cabotaje, pueden obviarse mediante la ratificación de un Protocolo al Acuerdo Multilateral, que permite a las Partes optar, cuando lo deseen, por abrir estos derechos y quedar con un Acuerdo sin limitación alguna.

4. Designación y autorización.

El Artículo 3º establece la múltiple designación de líneas aéreas, es decir, que cada Parte tiene derecho a designar el número de líneas aéreas que desee para operar servicios de transporte aéreo internacional de conformidad con el Acuerdo, y a retirar o modificar tales designaciones.

Además, se establecen los requisitos para conceder las autorizaciones y servicios, los que coinciden con las exigencias de la política aérea chilena.

En materia de propiedad sustancial de una línea aérea, cabe destacar que si bien nuestra legislación interna no la exige, el Acuerdo Multilateral permite a una Parte negar una autorización a una línea aérea de cualquiera de las Partes, sólo en el caso que la propiedad sustancial de la línea aérea se encuentre en manos de sus nacionales. Si se encuentra en manos de terceros, no puede negar dicha autorización. Este sistema es más abierto que el contemplado en los convenios bilaterales que se refieren a esta materia, especialmente con Estados Unidos.

Por su parte, los artículos sobre Revocación de autorización (Artículo 4); Aplicación de las leyes (Artículo 5); Seguridad (Artículo 6) y Seguridad de la Aviación (Artículo 7), corresponden al tipo común de disposiciones contempladas en los convenios de cielos abiertos celebrados bilateralmente por Chile.

5. Oportunidades comerciales.

En el Artículo 8° se contemplan las diferentes facilidades de comercialización de los servicios de las líneas aéreas designadas.

Estas se relacionan con el establecimiento de oficinas; ventas de pasajes; remesas de excedentes a sus casas matrices; compra de combustible en moneda local; mantenimiento de personal propio en el territorio de las otras Partes; realización de sus propios servicios en tierra, y modalidades sobre operación conjunta entre empresas, en especial el código compartido con una línea aérea de cualquiera de las Partes o de terceros países o una economía miembro del APEC, mencionada en el Apéndice del Anexo, y cláusulas de transporte intermodal.

Las disposiciones sobre Derechos aduaneros y Cargos (Artículo 9) y Cargos a los usuarios (Artículo 10), son similares a los contemplados en los convenios de cielos abiertos ya firmados o en vigor, adaptados a una relación multilateral.

6. Competencia leal.

El libre acceso al mercado de las líneas aéreas en los territorios de las Partes, sin limitación de frecuencias, capacidad, y material de vuelo, está consagrado en el Artículo 11. Asimismo, se establece la mínima intervención de la autoridad en la regulación de la oferta.

7. Fijación de precios.

El Acuerdo establece, en el Artículo 12, la libertad tarifaria.

Cabe destacar que la limitación que se establece respecto al registro de tarifas, fue provocada por Chile, en razón de que nuestra ley nacional exige el registro tarifario.

8. Consultas y solución de controversias.

En materia de consultas, el Artículo 13 establece que cada Parte tendrá derecho a solicitar la celebración de consultas con una o

más Partes, relacionadas con la implementación o aplicación del Acuerdo.

La solución de controversias está regulada en el Artículo 14. Así, en el caso del arbitraje, se contemplan más exigencias que las habituales al tratarse de varios Estados, con modalidades procesales que si bien tienen más detalles y plazos, son similares a las que se han exigido en los convenios bilaterales que ha celebrado Chile (Estados Unidos).

9. Relación con otros acuerdos.

El Artículo 15 reviste gran importancia, por cuanto señala expresamente la situación de los convenios bilaterales de transporte aéreo vigentes entre las Partes.

En esta virtud, una vez que entre en vigor el Acuerdo Multilateral, se produce la suspensión de los bilaterales, mientras éste se mantenga vigente. De esta manera, no habrá ninguna interrupción de las relaciones aerocomerciales entre las Partes, amparadas en estos Acuerdos.

10. Modificaciones y denuncia del Acuerdo.

Es interesante observar que el Acuerdo otorga dos opciones para modificarlo, una sujeta a un procedimiento riguroso y la otra a uno más simple, con el objeto de facilitar la adecuación a las distintas exigencias a las legislaciones nacionales de las Partes.

En materia de denuncia, el Artículo 18, adopta el sistema tradicional de aviso escrito, que en este caso se hace al depositario del Acuerdo, con las formalidades que señala.

11. Disposiciones finales.

El Artículo 19 se refiere a las responsabilidades del depositario, especificando las obligaciones del depositario en forma detallada en materia de notificaciones, convocatoria y envío de copias legalizadas, designando como tal al Gobierno de Nueva Zelanda.

En cuanto a la entrada en vigor del Acuerdo, que se abrió a la firma de Chile, Brunei Darussalam, Nueva Zelanda, Singapur y

los Estados Unidos de América, el Artículo 19 dispone que éste entrará en vigor en la fecha en que cuatro de los Estados señalados lo hubieren firmado, sin estar sujeto a trámites de ratificación, aceptación o aprobación. Asimismo, se contemplan cláusulas de aplicación administrativa entre los signatarios que lo suscriban, mientras no entre en vigor.

Una vez que entre en vigor este Acuerdo, se abre la posibilidad de adhesión al mismo de cualquier Estado que sea Parte de los convenios internacionales sobre seguridad de la aviación.

Finalmente, se incluyen algunas cláusulas de no aplicación del Acuerdo con Estados adherentes, en las circunstancias que indica.

12. Anexo.

Se contempla un Anexo que regula una fórmula de incorporación al Acuerdo de cualquier economía miembro de APEC, señalada en el Apéndice, mediante instrumento enviado al depositario aceptando obligarse al Acuerdo Multilateral, en las condiciones que se indican.

Cabe señalar, que el Anexo es parte integrante del Acuerdo, conforme al Artículo 16 del mismo.

13. Apéndice.

Contempla la lista de las economías miembros del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico, APEC.

III. CONSIDERACIONES FINALES.

La Junta de Aeronáutica Civil estima altamente conveniente la aprobación de este Acuerdo, ya que asegura una serie de beneficios para los involucrados, difíciles de conseguir sobre la base de esquemas de acuerdos bilaterales, especialmente porque mejora la concesión de derechos de tráfico permitiendo a los países liberalizarlos, evitando, con la firma de un solo Acuerdo Multilateral, una larga serie de negociaciones bilaterales que persiguen el mismo fin.

Lo anterior, dado que el Acuerdo elimina todo tipo de restricciones a la fijación de tarifas: reduce las restricciones a la propiedad sustancia de las líneas aéreas, y con

ello mejora las posibilidades de conseguir financiamiento internacional y establece un estándar multilateral uniforme en cuanto a las relaciones comerciales de servicios aéreos entre países.

La tarea que se ha impuesto nuestro país de derribar barreras de entrada a sus líneas aéreas y lograr cielos abiertos con la mayor cantidad de países del mundo, y que a la fecha ya cuenta con 17 convenios de este tipo, con plenos derechos de tráfico, se facilitará con esta nueva fórmula de apertura multilateral, lo que permitirá acelerar y facilitar dicha tarea.

En mérito de lo expuesto, someto a vuestra consideración, para ser tratado en la actual Legislatura Extraordinaria de Sesiones del H. Congreso Nacional, el siguiente

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

"ARTÍCULO ÚNICO.- Apruébase el Acuerdo Multilateral sobre la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional y su Anexo, suscrito en Washington, el 1 de mayo de 2001."

Dios guarde a V.E.,

RICARDO LAGOS ESCOBAR
Presidente de la República

MARÍA SOLEDAD ALVEAR VALENZUELA
Ministra de Relaciones Exteriores

JAVIER ETCHEBERRY CELHAY
Ministro de Obras Públicas, Transportes
y Telecomunicaciones