BOLETÍN Nº 4285-10.

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA SOBRE EL PROYECTO DE ACUERDO APROBATORIO DEL "CONVENIO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE CHILE Y PARAGUAY", SUSCRITO EN SANTIAGO, EL 5 DE MAYO DE 2005.

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana informa en primer trámite constitucional y sin urgencia, sobre el proyecto de acuerdo aprobatorio del Convenio de Transporte Aéreo entre Chile y Paraguay, suscrito en Santiago, el 5 de mayo de 2005.

I.- CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS.

Previamente a entrar al fondo, se hace constar:

1°) Que el tratado internacional en trámite no contiene normas que requieran quórum especial para su aprobación; pero sí de aquellas que deben ser conocidas por la H. Comisión de Hacienda, como ocurre con su artículo 9, referido a "Derechos Aduaneros", en el cual se establecen exenciones que ordinariamente se contemplan en este tipo de tratados.

2°) Que el proyecto fue aprobado por unanimidad de los Diputados presentes, señores: Alvarez-Salamanca Büchi, don Pedro Pablo; Díaz Díaz, don Marcelo; Delmastro Naso, don Roberto; Fuentealba Vildósola, don Renán; Jarpa Wevar, don Carlos Abel; León Ramírez, don Roberto; Masferrer Pellizzari, don Juan; Palma Flores, don Osvaldo; Pascal Allende, doña Denise; Quintana Leal, don Jaime, y Tarud Daccarett, don Jorge.

3°) Que Diputado Informante se designó, por la misma unanimidad, al H. Diputado don ROBERTO DELMASTRO NASO.

II.- ANTECEDENTES GENERALES.

1°) Chile ha celebrado convenios de esta naturaleza con Singapur, Israel, Uruguay, Jordania, República de Corea, Costa Rica, España, Brasil, Ecuador, República Federal de Alemania, Estados Unidos de América, Jamaica, México, Panamá, Rusia y Bolivia entre otros países, todos ya aprobados por el Congreso Nacional.

2°) Sus disposiciones son armónicas con los compromisos internacionales contraídos por el país como Estado miembro de la OACI, promulgada en el orden interno por el decreto supremo Nº 509 bis, del Ministerio de Relaciones Exteriores, publicado en el Diario Oficial del 6 de diciembre de 1958.

3°) El mensaje de la Presidenta de la República, Excma. señora Michelle Bachelet Jeria, señala que la celebración de este Convenio se enmarca en la política aerocomercial de cielos abiertos que ha seguido nuestro país desde hace varios años, con el fin de conseguir la mayor apertura de cielos con los demás países y así lograr los objetivos que informan dicha política; esto es, el libre ingreso a los mercados, la libertad tarifaria y la mínima intervención de la autoridad.

El mensaje destaca, además, que este Convenio no tiene cuadro de Rutas, lo que sí se contempla normalmente en este tipo de tratados, debido a que, en este caso, las rutas quedan completamente abiertas y las líneas aéreas de cada Parte podrán explotar los servicios aéreos en cualquier punto que lo deseen, con cualquier número de frecuencia y material de vuelo, sea propio, arrendado o fletado, lo que lo hace innecesario.

Después del análisis del contenido normativo de este instrumento, el mensaje concluye que este Convenio es el más abierto que se ha negociado hasta la fecha y que se enmarca plenamente en los objetivos de la política aérea chilena.

III.- RESEÑA DEL CONTENIDO NORMATIVO DE ESTE CONVENIO.

Este instrumento consta de un preámbulo en el que las Partes formulan diversas declaraciones que tienen por objeto dejar constancia de los propósitos que persiguen con su celebración: en lo fundamental, promover un sistema de transporte aéreo basado en la libre competencia en el mercado correspondiente, con un mínimo de intervención y reglamentación gubernamental e igualdad de oportunidades.

Su parte dispositiva está constituida por 18 artículos. Los relativos a la aplicación de las leyes de las Partes Contratantes (5); al reconocimiento de los certificados y licencias (6); a la seguridad del servicio aéreo internacional (7); a los derechos aduaneros (9); a los cargos al usuario (10); a tarifas (12); a las consultas entre las Partes durante la aplicación del Convenio y sus enmiendas (13); a su terminación (15); a la participación de las Partes en cualquier acuerdo multilateral sobre la materia (16); al registro de este Convenio en la OACI (17), y las cláusulas relativas a su entrada en vigor (18), como lo señala el mensaje, son usuales a todos los Convenios de esta clase.

La amplia libertad que convienen las Partes para el desarrollo de la actividad del transporte aéreo internacional, se manifiesta principalmente en las materias siguientes:

1º) Se concede a las líneas aéreas los derechos de las siguientes libertades:

La primera libertad, que otorga el derecho de sobrevuelo a través del espacio aéreo de la Contraparte;

La segunda libertad, que confiere el derecho a hacer escala técnica, sin fines comerciales, en el territorio de la otra Parte;

Las libertades tercera y cuarta, que permiten operar entre los territorios de ambas Partes Contratantes;

La quinta libertad: que autoriza operar desde el territorio de la otra Parte, hacia o desde un tercer país;

La sexta libertad: que confiere el derecho a operar con la quinta libertad pasando por su propio territorio;

La séptima libertad, que reconoce el derecho a prestar servicio entre el territorio de la Contraparte y un tercer país, sin comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea, y

Las libertades octava y novena: que autorizan prestar servicios dentro del territorio de la Contraparte, o cabotaje.

2°) Este Convenio consagra, además, el principio del libre ingreso al mercado, al establecer que los servicios pueden explotarse sin limitaciones en cuanto a rutas, frecuencias, material de vuelo, sea propio o arrendado o fletado, con la mayor flexibilidad de operación (artículo 2º).

3°) Siempre con el propósito de convenir la apertura plena del mercado, se reconoce a cada Parte Contratante el derecho a la múltiple designación de líneas aéreas para que exploten los servicios aéreos convenidos en dichas rutas; estos es, 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 (artículo 3º).

4°) También se reconoce a cada Parte Contratante el derecho a revocar, suspender o limitar la autorización de explotación concedida a una empresa de transporte aéreo designada por la otra Parte, si la línea aérea no está constituida ni tiene oficina principal de negocios en el territorio de la otra Parte, o no ha cumplido las leyes y reglamentos correspondientes a la actividad (artículo 4º).

5°) En cuanto a oportunidades comerciales, se consagran normas encaminadas a permitir que las líneas aéreas designadas puedan establecer oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante; enviar y mantener personal necesario para la prestación de su servicio aéreo; encargarse de sus propios servicios de tierra; dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte; remitir a sus oficinas principales los ingresos obtenidos en el territorio de la otra parte; operar servicios con las modalidades de código compartido, bloqueo de espacio y otras fórmulas de operación conjunta, con líneas aéreas de las Partes Contratantes como respecto a las de terceros países (artículo 8º).

6°) Se establece que cada una de las Partes Contratantes dará una oportunidad justa y equitativa a las líneas aéreas designadas de ambas Partes para competir en el transporte aéreo internacional a que se refiere este Convenio; la capacidad de transporte será determinada por cada línea aérea; no se podrá establecer limitaciones unilaterales al volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio o el tipo de aeronaves. Sólo podrán establecerse limitaciones cuando sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operacionales o ambientales, de acuerdo a condiciones uniformes compatibles con el artículo 15 de la Convención de la Aviación Civil Internacional, de 1944 (artículo 11), y

7°) En lo que se refiere al sistema de solución de controversias relativas a la interpretación o aplicación de este Convenio, se contempla, como primer recurso, la negociación entre las Partes; y, en caso de no llegar a un acuerdo, podrán someter la discrepancia a un tribunal arbitral y, en caso de no acatar una de las Partes las decisiones de dicho tribunal, la otra Parte podrá, mientras no se acate, limitar, impedir o revocar cualquier derecho a privilegio que haya sido otorgado en virtud del Convenio a la Parte que no cumpla (artículo 14).

IV.- DECISIONES DE LA COMISIÓN.

A) Personas escuchadas por la Comisión.

Durante el estudio de este instrumento internacional, la Comisión escuchó al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Sergio Espejo Jaksic; al Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Jorge Frei, y al Jefe del Departamento Legal de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Guillermo Novoa**.**

El señor Ministro, en lo sustancial, sostuvo que este tratado es fiel a la política de cielos abiertos que ha mantenido nuestro país sistemáticamente, instrumento que, según su opinión, incentiva que más líneas vuelen entre ambos países; que aumente la competitividad, y por lo tanto bajen las tarifas, y produzca un efecto demostración muy positivo para el resto de Sudamérica.

El Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil explicó, principalmente, que este Convenio, además de enmarcarse en la política de cielos abiertos, abre el transporte aéreo internacional bilateral a todas las libertades posibles, sin límites en el número de vuelos y las rutas; e incluso abre el cabotaje para las aerolíneas de ambos países, tanto como operación autónoma, como continuación de un vuelo internacional, norma que también se contiene en algunos acuerdos ya vigentes, como son los casos de los acuerdos suscritos sobre la materia con Nueva Zelanda, Singapur y Brunei.

Sostuvo que la aplicación de este Convenio ofrecerá una gran oportunidad para profundizar la relación aerocomercial con Paraguay, por cuanto generará más frecuencias y más turismo entre ambos países, y también aumenta las posibilidades de competencia en el ámbito doméstico desde el momento en que incluye al cabotaje, constituyendo un incentivo para las aerolíneas de ambos países y un precedente valioso para cuando se negocie con países más grandes.

B) Aprobación del proyecto de acuerdo.

Por los antecedentes y consideraciones antes expuestas, y la unanimidad ya señalada, la Comisión decidió proponer a la H. Cámara que le preste su aprobación al artículo único del proyecto de acuerdo en informe, con modificaciones formales de menor entidad que se salvan en el texto sustitutivo siguiente:

“Artículo único.- Apruébase el "Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República del Paraguay", suscrito en Santiago, Chile, el 5 de mayo de 2005.".

)=========(

Discutido y despachado en sesiones del 18 de julio y 1 de agosto de 2006, con asistencia del H. Diputado Jorge Tarud Daccarett, don Jorge (Presidente de la Comisión); Allende Bussi, doña Isabel; Alvarez- Salamanca Büchi, don Pedro Pablo; Delmastro Naso, don Roberto; Díaz Díaz, don Marcelo; Forni Lobos, don Marcelo; Fuentealba Vildósola, don Renán; Jarpa Wevar, don Carlos Abel; León Ramírez, don Roberto; Masferrer Pellizzari, don Juan; Moreira Barros, don Iván; Palma Flores, don Osvaldo; Pascal Allende, doña Denise, y Quintana Leal, don Jaime.

SALA DE LA COMISIÓN, a 1 de agosto de 2006.

Federico Vallejos de la Barra,
Abogado Secretario de la Comisión.