BOLETÍN N° 7919-10-1

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA SOBRE EL PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA EL ACUERDO DE SERVICIOS AEREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA POPULAR CHINA, SUSCRITO EN SINGAPUR, EL 13 DE NOVIEMBRE DE 2009.

_____

HONORABLE CÁMARA:

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 la consideración de la H. Cámara, en primer trámite constitucional, con urgencia calificada de "**suma**", 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 Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Popular China", suscrito en Singapur, el 13 de noviembre de 2009.

2°) Que este Proyecto de Acuerdo no contiene normas de carácter orgánico constitucional o de quórum calificado. No obstante, requiere ser conocido por la Comisión de Hacienda, de acuerdo con lo dispuesto por el inciso segundo del artículo 17 de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional.

3°) Que la Comisión aprobó el Proyecto de Acuerdo por la unanimidad de los Diputados presentes (8) señores **Bauer,** don Eugenio; **Delmastro,** don Roberto; **Edwards**, don José Manuel; **Jarpa,** don Carlos Abel; **Moreira**, don Iván; **Saffirio,** don René; **Tarud**, don Jorge, y **Teillier**, don Guillermo.

4°) Que Diputado Informante fue designado el señor **Saffirio,** don René.

II.- ANTECEDENTES.

Según lo señala el propio Mensaje, este Acuerdo corresponde al tipo de convenio denominado liberal, si bien no es de cielos abiertos totales. Su celebración, agrega, obedece a la conveniencia que la relación aerocomercial con un país de la importancia de China tenga la certeza jurídica que otorga un Acuerdo Bilateral, a la necesidad de modernizar el Acuerdo vigente que data de 1996 y que ha quedado desactualizado, y a la coherencia que es necesario mantener con la política aerocomercial que ha seguido nuestro país desde hace más de veinte años, con el fin de obtener 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 de tarifas y la mínima intervención de la autoridad reguladora o aerocomercial.

III. ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL ACUERDO

El Acuerdo consta de un Preámbulo, donde las Partes manifiestan los propósitos que los animaron a suscribirlo, 18 artículos permanentes y un Anexo con el cuadro de Rutas y otras materias. Ellos establecen lo siguiente:

1. Definiciones.

El artículo 1° del Acuerdo consigna una serie de definiciones de términos y conceptos básicos del Convenio, con el objeto de permitir una fácil comprensión e interpretación de las disposiciones del mismo.

2. Concesión de derechos.

El Acuerdo, en el artículo 2°, contempla 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).

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); el derecho a operar comercialmente desde el territorio de la otra Parte hacia un tercer país (quinta libertad); y el derecho de prestar los servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por el propio territorio (sexta libertad).

Estos derechos se ejercerán por las aerolíneas de cada Parte en las rutas que se señalan en el Cuadro de Rutas, y dichas rutas son, desde puntos anteriores (a Chile o China), puntos de origen (Chile o China), puntos intermedios, puntos de destino (Chile o China) y puntos más allá (de Chile o China) y con un número ilimitado de frecuencias con

derechos de tráfico de 3ª y 4ª libertad para el transporte de pasajeros y carga, en forma separada o combinada; con siete frecuencias semanales de 5ª libertad para los servicios de pasajeros o combinados; y con catorce frecuencias semanales con 5ª libertad para los servicios exclusivos de carga.

Además, debe tenerse presente que en la actualidad el número de frecuencias autorizadas es holgadamente suficiente. Igualmente, es necesario señalar que las limitaciones al número de frecuencias, no están establecidas en el cuerpo del Convenio sino en el Anexo, el que puede ser modificado (ampliado) en el futuro, conforme al Artículo 13.3, por un acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas.

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

3. Designación y autorización.

A su turno, el artículo 3° contempla la múltiple designación de empresas, propia de los convenios liberales, y una adecuada celeridad administrativa en el otorgamiento de las autorizaciones.

Este Convenio exige que la propiedad sustancial y el control efectivo de la empresa se encuentren en manos de la Parte que designa a las líneas aéreas o de sus nacionales. Establece, además, que las empresas designadas cumplan las disposiciones sobre “Reconocimiento de Certificados y Licencias” y “Seguridad de la Aviación” establecidas en los Artículos 6 y 7 del Acuerdo, respectivamente.

4. Revocación, suspensión o limitación de autorizaciones.

El no cumplimiento de las exigencias citadas en el párrafo 3 precedente, permiten la revocación, suspensión o limitación de las autorizaciones de operación que se hubieren otorgado.

5. Seguridad operacional y seguridad de la aviación.

Mediante el Artículo 6°, sobre reconocimiento de certificados y licencias, las Partes se comprometen al cumplimiento de las normas de seguridad operacional (safety) dictadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); y en virtud del Artículo 7, las Partes se obligan a proteger la seguridad de la aviación civil (security) 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, o texto de orientación sobre seguridad, elaborado por la OACI.

Todos los Convenios internacionales sobre seguridad y actos ilícitos cometidos a bordo de las aeronaves, que se citan en el párrafo 3 del Artículo 7, son Convenios ratificados por Chile.

6. Capacidad.

La Capacidad se refiere al grado de libertad con que cuentan las líneas aéreas de ambos países para introducir vuelos en las rutas acordadas. El Artículo 11, párrafo segundo, establece que ninguna de las Partes limitará unilateralmente a las líneas aéreas designadas por la otra Parte, la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrece.

7. Tarifas.

El Artículo 12 prevé que cada Parte respetará la legislación tarifaria de la otra Parte, lo que permite a Chile aplicar su política de libertad tarifaria. También se dispone que cualquiera de las Partes tendrá derecho a intervenir con el fin de evitar la competencia desleal en esta materia.

8. Competencia entre líneas aéreas.

En virtud del Artículo 11, párrafos primero y tercero, las Partes Contratantes se obligan recíprocamente a otorgar oportunidades justas e igualitarias a las aerolíneas designadas, para que compitan en la prestación de los servicios de transporte aéreo internacional y a evitar toda forma de discriminación o práctica de competencia desleal que impidan, restrinjan o distorsionen la competencia.

9. Oportunidades comerciales.

El Artículo 8° del Acuerdo contiene todas las actividades comerciales y facilidades que normalmente se contemplan en los convenios abiertos, en materia de conversión de divisas y remesas de ingresos; sobre venta y comercialización del transporte aéreo y en materia de traer y mantener en el territorio de la otra Parte personal propio. De especial importancia es la posibilidad que se otorga a las líneas aéreas designadas, de celebrar acuerdos comerciales y realizar operaciones conjuntas, como bloqueo de espacio y códigos compartidos. Dichos acuerdos se permiten tanto entre las empresas de cualquiera de las Partes, como con empresas aéreas de terceros países que cuenten con la debida autorización.

10. Solución de controversias.

Las Partes Contratantes deberán tratar de solucionar las controversias mediante consultas formales y negociación directa entre ellas, conforme a lo previsto en el Artículo 14.

11. Demás disposiciones.

Las demás disposiciones del Acuerdo relativas a la Aplicación de las Leyes (Artículo 5); Derechos de Aduana (Artículo 9); Tasas

(Artículo 10); Consultas y Modificaciones (Artículo 13); Terminación (Artículo 15); Acuerdos Multilaterales (Artículo 16); Registro en la OACI (Artículo 17); y Entrada en Vigor (Artículo 18), representan las cláusulas que son usuales en los convenios bilaterales de transporte aéreo de corte liberal y corresponden a una normativa de aplicación internacional, amparada en los usos y costumbres aeronáuticos y en el Convenio de Chicago.

12. Anexo.

El Anexo tiene cinco partes. La primera y más importante contiene las rutas y puntos que podrán operar las líneas aéreas designadas por el Gobierno de la República Popular China y las líneas aéreas designadas por el Gobierno de Chile. Este párrafo está en plena armonía con el Artículo 2 sobre Concesión de Derechos de Tráfico. Así, las líneas aéreas de ambos países pueden operar puntos anteriores, cualquier punto en el territorio de la otra Parte, vía puntos intermedios y puntos más allá.

Seguidamente, en la segunda parte del Anexo se acuerda la Ruptura de Carga, que es una cláusula que permite a cualquiera de las aerolíneas designadas por las Partes, cambiar el tipo de aeronave operada en algún punto de la ruta.

Luego, la tercera parte del Anexo permite la operación de vuelos no regulares.

Más adelante, la cuarta parte del Anexo autoriza expresamente a las aerolíneas designadas de cada Parte para operar con aeronaves arrendadas con tripulación (wet lease).

Por último, la quinta parte del Anexo indica el número de frecuencias que se pueden operar. Para el transporte de pasajeros y carga, en forma separada o combinada y con derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad, el número de frecuencias es ilimitado; y con derechos de quinta libertad, las frecuencias autorizadas son siete (7) semanales. Para la prestación de los servicios exclusivos de carga con quinta libertad, las frecuencias autorizadas son catorce (14). Todo lo anterior, en armonía con el artículo segundo del Acuerdo y con lo ya expresado.

Si bien las frecuencias están circunscritas en número, esta limitación está establecida en el Anexo, el que, como se dijo, puede ser modificado en el futuro por un simple acuerdo entre las autoridades aeronáuticas, en la medida que Chile logre continuar liberalizando la relación aerocomercial, hasta contar con todos los derechos de tráfico totalmente abiertos.

IV.- DISCUSIÓN EN LA COMISIÓN Y DECISIÓN ADOPTADA.

En el estudio de este Proyecto de Acuerdo la

Comisión contó con la asistencia y colaboración del señor Subsecretario de Relaciones Exteriores, don Fernando Schmidt Ariztía, de la señora Daniela Montañola Martner, Asesora del Departamento de Inversiones, Servicios y Transporte Aéreo de la Dirección General de Relaciones Económicas Internacional de la Cancillería, y del señor Felipe Lopeandía Wielandt, Jefe del Subdepartamento Internacional del Departamento Jurídico de la Direcom.

El señor Subsecretario de Relaciones Exteriores, además de refrendar los fundamentos del Mensaje que le da origen, explicó que este proyecto obedece a la conveniencia que la relación aerocomercial con un país de la importancia de China tenga la certeza jurídica que otorga un Acuerdo Bilateral, como asimismo a la necesidad de modernizar el Acuerdo vigente que data de 1996 y que ha quedado desactualizado, y a la coherencia que es necesario mantener con la política aerocomercial que ha seguido nuestro país desde hace más de veinte años, con el fin de obtener 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 de tarifas y la mínima intervención de la autoridad reguladora o aerocomercial.

Por su parte, las señoras Diputadas y señores Diputados presentes expresaron unánimemente su decisión favorable a la aprobación de este Proyecto de Acuerdo, que viene a ratificar el objetivo estratégico del país que tiene por finalidad obtener la mayor apertura de cielos con los demás países y así lograr el libre ingreso a los mercados, la libertad de tarifas y la mínima intervención de la autoridad reguladora o aerocomercial, además de mejorar la conectividad del país con esa rica región.

Por ello, por 8 votos a favor, ningún voto en contra y cero abstención prestaron su aprobación al Proyecto de Acuerdo en informe, los señores **Bauer,** don Eugenio; **Delmastro,** don Roberto; **Edwards**, don José Manuel; **Jarpa,** don Carlos Abel; **Moreira**, don Iván; **Saffirio,** don René, **Tarud**, don Jorge, y **Teillier**, don Guillermo.

V.- MENCIONES REGLAMENTARIAS.

En conformidad con lo preceptuado por el artículo 289 del Reglamento de la Corporación, se hace presente que vuestra Comisión no calificó como normas de carácter orgánico o de quórum calificado ningún precepto contenido en Proyecto de Acuerdo en informe. Sin embargo, ella determinó que sus preceptos deben ser conocidos por la Comisión de Hacienda por tener, eventualmente, incidencia en materia presupuestaria o financiera del Estado, en especial, en lo que dice relación con exenciones de derechos de aduana que ellos contienen.

Como consecuencia de los antecedentes expuestos y

visto el contenido formativo del Acuerdo en trámite, la Comisión decidió por la unanimidad antes señalada 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:

“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 Popular China, suscrito en Singapur el 13 de noviembre de 2009”.”.

Discutido y despachado en sesión de fecha 27 de septiembre de 2011, celebrada bajo la presidencia del H. Diputado don Carlos Abel Jarpa Wevar, y con la asistencia de la Diputada señora Molina, doña Andrea, y los Diputados señores Bauer, don Eugenio; Cerda, don Eduardo; Delmastro, don Roberto; Díaz, don Marcelo; Edwards, don José Manuel; Moreira, don Iván; Nuñez, don Marco Antonio; Saffirio, don René; Tarud, don Jorge, y Teillier, don Guillermo.

Se designó Diputado Informante al señor **Saffirio**, don René.

SALA DE LA COMISIÓN, a 27 de septiembre de 2011.

Pedro N. Muga Ramírez,
Abogado, Secretario de la Comisión.