

MENSAJE DE S.E. EL VICEPRESIDENTE
DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA
UN PROYECTO DE ACUERDO QUE
APRUEBA EL ACUERDO SOBRE
SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL
GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE
CHILE Y EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL,
SUSCRITO EN SAO PAULO, BRASIL,
EL 30 DE JULIO DE 2009.

SANTIAGO, septiembre 21 de 2010.-

M E N S A J E N° 248-358/

Honorable Senado:

**A S.E. EL
PRESIDENTE
DEL H.
SENADO.**

Tengo el honor de someter a vuestra consideración el Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Federativa del Brasil, suscrito en Sao Paulo, Brasil, el 30 de julio de 2009.

A. ANTECEDENTES

Este Acuerdo corresponde al tipo de convenio denominado liberal, no obstante que no es específicamente de cielos abiertos. Su celebración obedece a la conveniencia de que la relación aerocomercial con un país de la importancia de Brasil tenga la certeza jurídica que otorga un acuerdo bilateral, a la necesidad de modernizar el Acuerdo vigente que data de 1947 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 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 de tarifas y la mínima intervención de la autoridad reguladora o aerocomercial.

B. ESTRUCTURA Y CONTENIDO

El presente Acuerdo consta de un Preámbulo, donde las Partes manifiestan los propósitos que las determinaron a suscribirlo, 28 Artículos, en los cuales se despliegan sus disposiciones normativas, y un Anexo con el Cuadro de Rutas.

Preámbulo

En el Preámbulo las Partes declaran la intención de contribuir al desarrollo de la aviación civil internacional, concluyendo un acuerdo que tiene por propósito establecer y explotar servicios aéreos entre sus respectivos territorios y más allá.

Articulado

1. Definiciones

El Artículo 1 contiene una serie de definiciones de términos y conceptos básicos del Acuerdo, con el objeto de permitir una fácil comprensión e interpretación de las disposiciones del mismo. Estas son "autoridades aeronáuticas", "Acuerdo", "capacidad", "Convenio", "línea aérea designada", "precio", "territorio", "derechos impuestos a los usuarios" y "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales".

2. Concesión de derechos

El Artículo 2 contempla, tanto los derechos de tránsito como los derechos comerciales. Los de tránsito son: el derecho de sobrevuelo (primera libertad del aire), que consiste en 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 en las regiones y rutas que se señalan en el Cuadro de Rutas y con un número de frecuencias que para la región sudamericana es ilimitado. Fuera de la región sudamericana, se ejercerán con el número de frecuencias que acuerden las autoridades aerocomerciales. Debe indicarse que las limitaciones al número de frecuencias y a los puntos a operar están establecidos en el Anexo al presente Acuerdo, el que puede ser modificado, conforme al Artículo 23.2, por medio de 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

El Artículo 3 trata de la designación de empresas, propia de los convenios liberales, y que puede ser múltiple. Asimismo prevé la adecuada celeridad administrativa en el otorgamiento de las autorizaciones. Este Acuerdo no 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, facilitando así las inversiones extranjeras. Establece, en cambio, que las empresas designadas deben tener la oficina principal de sus negocios en el territorio de la Parte que las designa, que el control reglamentario de la línea aérea designada sea ejercido por la Parte que designa y que esta última cumpla las

disposiciones sobre Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación establecidas en los artículos 7 y 8, respectivamente.

4. Revocación, suspensión o limitación de autorizaciones

De conformidad con el Artículo 4, un Estado Parte puede negar una autorización, o adoptar las medidas de revocación, suspensión o limitación de una autorización, si la línea aérea de la otra Parte no tiene la oficina principal de sus negocios en el territorio de la otra Parte Contratante; o el control reglamentario de la línea aérea designada no es ejercido y mantenido por aquella Parte que designa la línea aérea; o esta última Parte no cumple las disposiciones sobre Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación.

5. Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación

En el Artículo 7 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 8 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. Los Convenios internacionales sobre seguridad y actos ilícitos cometidos a bordo de las aeronaves, citados en el párrafo 1 del artículo 8, son convenios que Chile ratificó.

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 establece que cada Parte permitirá que cada línea aérea designada determine la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo

internacional que ofrece, en los términos y condiciones que acuerden las Partes.

7. Tarifas

El Artículo 12 consigna la libertad tarifaria para los servicios operados entre los países de América del Sur. Ello significa que las líneas aéreas pueden cobrar las tarifas que deseen, de acuerdo a consideraciones comerciales de mercado, y que las mismas no requieren de aprobación por parte de la autoridad. No obstante lo anterior, las tarifas cobradas en los servicios de largo recorrido, en 5ª y 6ª libertades, estarán sujetas a las reglas del país que origina dicho tráfico.

8. Competencia entre líneas aéreas

En virtud del Artículo 13 las Partes Contratantes se obligan, recíprocamente, a informar acerca de sus leyes en materia de competencia y sobre cualquier incompatibilidad que pudiera haber entre la aplicación de dichas normas o políticas sobre competencia, con la aplicación del presente Acuerdo. En todo caso se explicita que nada debe favorecer las prácticas que impidan, restrinjan o distorsionen la competencia.

9. Oportunidades comerciales

Los Artículos 14, sobre conversión de divisas y remesas de ingresos; 15, sobre venta y comercialización del transporte aéreo y sobre traer y mantener en el territorio de la otra Parte personal propio; 16, sobre operaciones conjuntas; y 17, sobre flexibilidad operacional, contienen las actividades comerciales y facilidades que normalmente se regulan en los convenios abiertos. 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 los derechos de tráfico correspondientes.

10. Protección del medio ambiente

En virtud del Artículo 20 las Partes acuerdan proteger el medio ambiente, fomentando el desarrollo sostenible de la aviación, y cumplir las normas, métodos recomendados, políticas y orientaciones de la OACI sobre protección del medio ambiente.

11. Solución de controversias

El Artículo 22 reglamenta la solución de controversias, disponiendo al efecto que si surgen discrepancias entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, salvo las que puedan surgir con relación al Artículo 7 (Seguridad Operacional) y al Artículo 8 (Seguridad de la Aviación), las autoridades aeronáuticas tratarán, en primer lugar, de solucionarla mediante consulta y negociación directa entre ellas y si no llegan a un arreglo por esa vía, se estipula que se solucionará por vía diplomática.

12. No Discriminación

Por medio del Artículo 27, las Partes acordaron regirse en esta relación aerocomercial por el principio de la no discriminación y otorgar un tratamiento igualitario, equivalente y no discriminatorio a las líneas aéreas designadas por cada Parte, particularmente en relación con los derechos y obligaciones establecidos en el Acuerdo.

13. Demás disposiciones

Las demás disposiciones del Acuerdo relativas a la Aplicación de las Leyes (Artículo 5); Reconocimiento de los Certificados y Licencias (Artículo 6);

Derechos Impuestos a los Usuarios (Artículo 9); Derechos de Aduana (Artículo 10); Estadísticas (Artículo 18); Aprobación de Horarios (Artículo 19); Consultas (Artículo 21); Enmiendas (Artículo 23); Acuerdos Multilaterales (Artículo 24); Terminación (Artículo 25); Registro en la OACI (Artículo 26); y Entrada en Vigor (Artículo 28), son las cláusulas usuales en los convenios bilaterales de transporte aéreo de tipo liberal y corresponden a una normativa de aplicación internacional, amparada en los usos y costumbres aeronáuticos y en el Convenio de Chicago.

14. Cuadro de Rutas

El Anexo sobre Cuadro de Rutas tiene tres partes. La primera contiene las rutas y puntos que podrán operar las líneas aéreas designadas por el Gobierno de Brasil y la segunda, las rutas y puntos que podrán operar las líneas aéreas designadas por el Gobierno de Chile. Según ello, las líneas aéreas de ambos países pueden operar puntos anteriores, cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte, vía puntos intermedios y puntos más allá. Por otra parte, se distingue entre las rutas regionales, que son las de América del Sur y las rutas de largo recorrido, que son aquellas fuera de la región sudamericana. La tercera parte del Anexo agrega ciertas medidas de flexibilidad operacional y se elimina la posibilidad de operar séptimas libertades, al exigirse que siempre se sirva por lo menos un punto en el territorio de la Parte que designa la empresa.

En mérito de lo expuesto y atendido que este Acuerdo se enmarca plenamente con los objetivos de la política aérea chilena, solicito a Vuestras Señorías aprobar el siguiente

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

"ARTÍCULO ÚNICO.- Apruébase el "Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Federativa del Brasil", suscrito en Sao Paulo, Brasil, el 30 de julio de 2009.".".".

Dios guarde a V.E.,

RODRIGO HINZPETER KIRBERG
Vicepresidente de la República

ALFREDO MORENO CHARME
Ministro de Relaciones Exteriores