BOLETÍN N° 9163-10-1

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA SOBRE EL PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA EL "CONVENIO SOBRE TRANSPORTES AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE EL SALVADOR", SUSCRITO EN SANTIAGO, EL 27 DE ENERO DE 2013.

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 y reglamentario**,** 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 Convenio sobre Transportes Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de El Salvador", suscrito en Santiago, el 27 de enero de 2013.

2°) Que este Proyecto de Acuerdo no contiene normas de carácter orgánico constitucional o de quórum calificado. Del mismo modo, determinó que los preceptos de este Acuerdo no necesitan ser conocidos por la Comisión de Hacienda por no tener incidencia en materia presupuestaria o financiera del Estado.

3°) Que la Comisión aprobó el Proyecto de Acuerdo por **8** votos a favor, **ninguno** en contra y **ninguna** abstención. Votaron a favor la señora **Molina**, doña Andrea, y los señores **Arenas,** don Gonzalo; **Ascencio**, don Gabriel; **Cerda**, don Eduardo; **Delmastro**, don Roberto; **Díaz**, don Marcelo; **Jarpa**, don Carlos Abel, y **Teillier**, don Guillermo.

4°) Que Diputada Informante fue designada la señora **Molina**, doña Andrea.

II.- ANTECEDENTES.

1.- Consideraciones preliminares.

Según lo señala el Mensaje, este Acuerdo corresponde al tipo de convenio de transporte aéreo denominado de cielos abiertos y su celebración se enmarca en la política aerocomercial que ha seguido nuestro país desde hace varias décadas, 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 reguladora o aerocomercial.

2.- Estructura y Contenido del Convenio.

El presente Convenio consta de un Preámbulo, donde las Partes manifiestan los propósitos que las animaron a suscribirlo, y de 20 Artículos, en el cual se despliegan sus disposiciones normativas.

Definiciones

El Artículo 1 contiene una serie de definiciones referidas a los términos y conceptos básicos utilizados en el Convenio, con el objeto de permitir una adecuada aplicación e interpretación de las disposiciones del mismo. Entre otros, cabe destacar: “Autoridades Aeronáuticas”, “Convenio”, “Parte Contratante”, “Transporte Aéreo”, “El término Convención”, “OACI”, “Línea Aérea Designada”, “Tarifas”, “Servicio Aéreo Internacional”, “Territorio”, “Cargos al Usuario” y “Código Compartido”.

Concesión de derechos

El Artículo 2 contempla los derechos de tráfico de 1ª libertad (sobrevuelo), 2ª libertad (escala técnica), las 3ª y 4ª libertades (derecho a prestar servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros, carga y correo o exclusivos de carga, entre los territorios de ambos países); la 5ª libertad (prestar dichos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, directamente); la 6ª libertad (prestar los mismos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por su propio territorio); y, la 7ª libertad para los servicios de carga exclusiva (el servicio de carga se opera sin comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea).

Este Artículo no impone limitaciones a los servicios aéreos en cuanto a rutas, frecuencias ni material de vuelo, sea propio o arrendado, los que pueden prestarse con la mayor flexibilidad de operación, a la luz de lo establecido en los párrafos 2 y 3 del Artículo 2.

Designación y autorización

El Artículo 3 regula la múltiple designación de empresas; la necesidad de designar por la vía diplomática las empresas aéreas que ejercerán los derechos que el Acuerdo concede; y, el principio de celeridad administrativa en el otorgamiento de las autorizaciones.

Este Convenio no exige que la propiedad sustancial y el control efectivo de la empresa aérea se encuentren en manos de la Parte que designa a las líneas aéreas o de sus nacionales, lo que favorece la inversión extranjera. Establece, en cambio, que las empresas designadas deben estar legalmente constituidas y tener la oficina principal de sus negocios en el territorio de la Parte que las designa, así como que estén en condiciones de cumplir con las leyes y reglamentos que normalmente se aplican y exigen a las operaciones aéreas comerciales.

Revocación, suspensión o limitación de autorizaciones

De conformidad al Artículo 4, un Estado Parte puede adoptar medidas como la revocación, suspensión o limitación de autorizaciones, por incumplimiento de las causales señaladas en el artículo 3° y, además, en caso de incumplimiento de las leyes y reglamentos de la Parte que acepta la designación (Artículo 5), así como a causa del incumplimiento de las cláusulas contenidas en el Convenio en materia de seguridad operacional (Safety, Artículo 6) o seguridad de la aviación (Security, Artículo 7).

Seguridad operacional

Para los efectos de operar los servicios acordados, ambas Partes, en virtud del Artículo 6, reconocerán como válidos los certificados de aeronavegabilidad, de competencia y las licencias emitidas por la otra Parte.

En virtud de este artículo las Partes se comprometen, además, a cumplir con las normas de seguridad operacional (safety) dictadas por la otra Parte para la obtención del Certificado de Operador Aéreo (AOC) y por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). En este orden de cosas pueden revisar y verificar la documentación de la aeronave, las licencias de la tripulación y las condiciones de la aeronave así como consultar en cualquier momento sobre los estándares de seguridad de la otra Parte. Se reservan, además, el derecho a revocar los permisos si no se adoptan las medidas correctivas necesarias en materia de seguridad operacional.

Seguridad de la Aviación

Conforme al 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, corresponden a Convenios ratificados por Chile.

Oportunidades Comerciales

El Artículo 8 contiene el compromiso de las Partes de otorgar a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, el derecho a transferir libremente, siempre con arreglo a las leyes y tipo de cambio oficial, los ingresos locales por concepto de venta de transporte aéreo; el derecho de abrir oficinas y mantener personal en el territorio de la otra Parte; de realizar sus propios servicios en tierra o de seleccionar entre los agentes de la competencia; de vender directamente sus servicios de transporte aéreo o hacerlo a través de agentes autorizados; de pagar los gastos locales en moneda local o de libre convertibilidad; de celebrar acuerdos de cooperación comercial, tales como bloqueo de espacio, código compartido, leasing y otros, con líneas aéreas de las Partes o de un tercer país, siempre que las líneas aéreas que celebren tales acuerdos cuenten con los derechos de tráfico correspondientes y cumplan con los requerimientos aplicables a ese tipo de arreglos.

Competencia leal entre líneas aéreas

El Artículo 11 proclama el principio de justa e igual oportunidad de competir en la prestación de los servicios de transporte aéreo y de regulación de la oferta por parte de las propias líneas aéreas de cada Parte. Así, las Partes Contratantes se obligan a otorgar una justa y equitativa oportunidad para que las empresas aéreas designadas compitan en el transporte aéreo internacional autorizado en el convenio; a adoptar medidas adecuadas para eliminar todo tipo de discriminación o prácticas de competencia desleal que afecten adversamente su relación competitiva; y, a no limitar unilateralmente el volumen de tráfico, frecuencia, regularidad del servicio o tipo de aeronave operadas por las líneas aéreas de la otra Parte.

Tarifas

El Artículo 12 establece la libertad tarifaria y el principio de doble desaprobación. Ello significa que las líneas aéreas pueden cobrar las tarifas que deseen de acuerdo a sus consideraciones comerciales de mercado. La intervención de las Partes en esta materia se limitará a evitar precios discriminatorios, injustificadamente elevados por abuso de una posición dominante o artificialmente bajos por subvenciones o subsidios directos o indirectos. Una tarifa continuará en vigor salvo que, previas consultas, ambas Partes Contratantes la objeten. Las Partes pueden requerir que se registren las tarifas para fines de información.

Consultas y Enmiendas

Las Partes, conforme al Artículo 13, pueden modificar alguna disposición del Acuerdo mediante el mecanismo de consultas entre ambas autoridades aeronáuticas, enmiendas que entrarán en vigor cuando las mismas se confirmen por intercambio de notas diplomáticas una vez que todos los procedimientos internos necesarios se han completado por ambas Partes Contratantes.

Solución de diferencias

Si surgiere alguna controversia entre las Partes relativa a la interpretación o aplicación del Acuerdo, el Artículo 14 prevé la negociación directa entre ambas Partes como primera vía de solución. Si la controversia no pudiera ser resuelta de la manera señalada, a requerimiento de cualquiera de las Partes la disputa se someterá al conocimiento de un tribunal arbitral y se comprometen a acatar el procedimiento y el fallo adoptado por dicho tribunal.

Demás disposiciones

Las demás disposiciones del Acuerdo relativas a Aplicación de las Leyes (Artículo 5); Derechos Aduaneros (Artículo 9); Cargos al Usuario (Artículo 10); Terminación (Artículo 15), Registro en la OACI (Artículo 17); No Discriminación (Artículo 18); Sistemas Computacionales de Reserva (CRS) (Artículo 19) y Entrada en vigor (Artículo 20), representan cláusulas usuales en esta clase de convenios de cielos abiertos y corresponden a una normativa de aplicación internacional, amparada en el Convenio de Aviación Civil Internacional y en los usos y costumbres de la actividad aeronáutica.

El Convenio con la República de El Salvador, negociado en 2012, está entre los más abiertos que se han suscrito hasta la fecha, en armonía con otros convenios liberales celebrados con países de Centroamérica y el Caribe, y se enmarca plenamente en los objetivos de la política aérea chilena.

III.- 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 Ministro de Relaciones Exteriores Subrogante, don Alfonso Silva Navarro, del señor Pedro Ortúzar Meza, Jefe del Departamento de Tratados y Asuntos Internacionales de la Cancillería, y del señor Salvador Henríquez Palma, Asesor Legal del Departamento de Servicios, Inversiones y Transporte Aéreo de la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales, quienes además de refrendar los argumentos y antecedentes acompañados en el Mensaje, señalaron que el presente Convenio corresponde al tipo de acuerdo de transporte aéreo denominado de cielos abiertos y su celebración se enmarca en la política aerocomercial que ha seguido nuestro país desde

hace varias décadas, 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 reguladora o aerocomercial.

Asimismo, el señor Silva destacó que se trata de uno de los convenios más ventajosos que ha logrado firmar nuestro país en materia de libertades aéreas, pues permite a las líneas aéreas nacionales realizar servicios de cabotaje en aeropuertos de El Salvador.

Por su parte, la señora y señores Diputados que concurrieron a la aprobación de este Proyecto de Acuerdo manifestaron su plena conformidad con su contenido que se enmarca en la política aerocomercial que ha seguido nuestro país desde hace varias décadas.

Por ello, por ocho votos favor, ningún voto en contra y ninguna abstención prestaron su aprobación a este Proyecto de Acuerdo, la señora Molina, doña Andrea, y los señores Arenas, don Gonzalo; Ascencio, don Gabriel; Cerda, don Eduardo; Delmastro, don Roberto; Díaz, don Marcelo; Jarpa, don Carlos Abel, y Teillier, don Guillermo.

IV.- 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 el Proyecto de Acuerdo en informe. Asimismo, determinó que sus preceptos no necesitan ser conocidos por la Comisión de Hacienda por no tener incidencia en materia presupuestaria o financiera del Estado.

Como consecuencia de los antecedentes expuestos la Comisión decidió 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:

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

“ARTÍCULO ÚNICO.- Apruébase el “Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de El Salvador”, suscrito en Santiago, el 27 de enero de 2013.

Discutido y despachado en sesiones de fecha 10 de diciembre de 2013, celebrada bajo la Presidencia del H. Diputado señor **Gabriel Ascencio Mansilla,** y con la asistencia de las Diputadas señoras Molina, doña Andrea, y Saa, doña María Antonieta, y de los Diputados señores Arenas, don Gonzalo; Cerda, don Eduardo; Delmastro, don Roberto; Díaz, don Marcelo; Jarpa, don Carlos Abel, y Teillier, don Guillermo.

Se designó Diputada Informante a la señora **Molina,** doña Andrea.

SALA DE LA COMISIÓN, a 10 de diciembre de 2013.

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