

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, recaído en el proyecto de acuerdo, en segundo trámite constitucional, que aprueba el Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Cooperativa de Guyana, suscrito en Santiago, Chile, el 24 de octubre de 2016.

BOLETÍN N° 11.167-10

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Relaciones Exteriores tiene el honor de informaros el proyecto de acuerdo de la referencia, en segundo trámite constitucional, iniciado en Mensaje de S.E. la Presidenta de la República, de fecha 6 de marzo de 2017.

Se dio cuenta de esta iniciativa en la Sala del Honorable Senado en sesión del 18 de abril de 2017, donde se dispuso su estudio por la Comisión de Relaciones Exteriores.

A la sesión en que vuestra Comisión estudió este proyecto de acuerdo, asistió especialmente invitado, de la Dirección de Relaciones Económicas Internacionales de la Cancillería, el asesor del Departamento de Servicios, Inversiones y Transporte Aéreo, señor Piero Guasta.

También concurrieron, de la Junta de Aeronáutica Civil, los abogados señora Macarena Roa y señor Rodrigo Fernández.

- De la Biblioteca del Congreso Nacional, la analista, señora Bárbara Horzella.

- Del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, la asesora, señorita Constanza González.

- El Asesor del Comité Parlamentario de la Democracia Cristiana, señor Mauricio Burgos.

- El Asesor del Honorable Senador Alejandro García-Huidobro, señor Ignacio Morandé.

- El Asesor del Honorable Senador Francisco Chahuán, señor Octavio Tapia.

- El Periodista del Comité del Partido por la Democracia, señor Gabriel Muñoz.

- El Asesor del Comité del Partido Unión Demócrata Independiente, señor Jorge Barros.

- - -

Asimismo, cabe señalar que, por tratarse de un proyecto de artículo único, en conformidad con lo prescrito en el artículo 127 del Reglamento de la Corporación, vuestra Comisión os propone discutirlo en general y en particular a la vez.

- - -

ANTECEDENTES GENERALES

1.- Antecedentes Jurídicos.- Para un adecuado estudio de esta iniciativa, se tuvieron presentes las siguientes disposiciones constitucionales y legales:

a) Constitución Política de la República. En su artículo 54, N° 1), entre las atribuciones exclusivas del Congreso Nacional, el constituyente establece la de "Aprobar o desechar los tratados internacionales que le presentare el Presidente de la República antes de su ratificación."

b) Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, promulgada por decreto supremo N° 381, de 5 de mayo de 1981, del Ministerio de Relaciones Exteriores, publicado en el Diario Oficial del 22 de junio de 1981.

c) Convenio de Chicago, promulgado por el decreto supremo N° 509 bis, del Ministerio de Relaciones Exteriores, de fecha 28 de abril de 1947 y publicado en el Diario Oficial de 6 de diciembre de 1957.

2.- Mensaje de S.E. la Presidenta de la República.- El Mensaje señala que el Convenio de Transporte Aéreo celebrado entre Chile y Guyana, corresponde al tipo de acuerdo bilateral de transporte aéreo denominado de cielos abiertos y su celebración obedece a la política aerocomercial impulsada por Chile desde hace varias décadas, con el fin de conseguir la mayor apertura de derechos de tráfico con los demás países.

3.- Tramitación ante la Honorable Cámara de Diputados.- Se dio cuenta del Mensaje Presidencial, en sesión de la Honorable Cámara de Diputados, de 4 de abril de 2017, donde se dispuso su análisis por parte de la Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana.

La Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana estudió la materia en sesión efectuada el día 11 de abril de 2017 y aprobó, por la unanimidad de sus miembros presentes, el proyecto en informe.

Finalmente, la Sala de la Honorable Cámara de Diputados, en sesión realizada el día 13 de abril de 2017, aprobó el proyecto, en general y en particular, por 58 votos a favor y 1 abstención.

4. Instrumento Internacional.- El instrumento internacional consta de un Preámbulo y 20 artículos, que se reseñan a continuación.

En el Preámbulo las Partes declaran que desean promover un sistema de transporte aéreo sobre la base de la competencia en el mercado entre las compañías aéreas, con mínima interferencia y regulación gubernamental, facilitando la expansión del transporte aéreo internacional, a los fines de hacer posible que las compañías aéreas ofrezcan al público que viaja y al que efectúa despachos una variedad de servicios a los precios más bajos, que no sean discriminatorios y no representen un abuso de la posición dominante. Todo esto, asegurando el más alto grado de seguridad y protección en el transporte aéreo internacional.

El artículo 1 contiene una serie de términos y conceptos básicos del Convenio, con el objeto de facilitar la comprensión e interpretación de las disposiciones de éste. Estos son: "Autoridades aeronáuticas", "Convenio", "Parte", "Transporte Aéreo", "Convención", "OACI", "Compañía aérea designada", "Precio", "Servicio aéreo internacional", "Territorio", "Cobro al usuario" y "Código compartido".

Por su parte, el artículo 2 señala que se otorgan los siguientes derechos para la realización de servicios de transporte aéreo por parte de las compañías aéreas designadas por la otra Parte:

a) 1ra libertad (sobrevuelo).

b) 2da libertad (escala técnica).

c) 3ra y 4ta 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).

d) 5ta libertad (prestar dichos servicios entre los territorios de la contraparte y cualquier tercer país, directamente).

e) 6ta libertad (prestar los mismos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por su propio territorio)

f) 7ma libertad (prestar servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, sin pasar por su propio territorio), sólo para los servicios de carga exclusiva.

No se imponen 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.

El artículo 3 contempla 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.

Indica que no exige que la propiedad sustancial y el control efectivo de las empresas aéreas se encuentren en manos de la Parte que designa 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. La parte que designa debe tener y mantener el control regulatorio efectivo de la compañía aérea que ha designado.

A su vez, el artículo 4 establece que cada Parte puede revocar, suspender o limitar las autorizaciones por incumplimiento de los requisitos señalados en el artículo 3 del Convenio y en caso de incumplimiento de las leyes y reglamentos de la Parte que acepta la designación, en caso que la empresa aérea no explote los servicios en conformidad a lo prescrito en el Convenio, así como a causa de incumplimiento de las cláusulas contenidas en el Convenio en materia de seguridad o seguridad de la aviación.

El artículo 5 norma que las leyes y reglamentos de cada Parte que rigen para la entrada, permanencia y salida del país de las aeronaves que se dediquen al transporte aéreo, y las que rigen las medidas

de migración, aduana y sanitarias también serán aplicables dentro de ese territorio a las operaciones de la compañía aérea designada de la otra Parte. Dicha aplicación no será discriminatoria para terceros países.

Agrega que las leyes y reglamentos de una Parte que regulen el suministro de información estadística serán cumplidos por las compañías aéreas de la otra Parte.

Luego, el artículo 6 expresa que las Partes se comprometen a reconocer como válidos los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de idoneidad y las licencias emitidas o validadas por la otra Parte, que aun estén vigentes. Asimismo, las Partes pueden solicitar consultas relativas a las normas de seguridad operacional, es decir, las medidas adoptadas para una operación de vuelo segura, mantenidas por la otra Parte. En este orden de cosas, se reservan el derecho a revocar los permisos si no se adoptan las medidas correctivas necesarias en esta materia.

El artículo 7 dispone que las Partes, de acuerdo con los derechos y obligaciones derivados del derecho internacional, reafirman su obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita y a prestarse mutuamente toda la ayuda que sea necesaria en esta materia.

Enseguida, 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; el derecho a realizar sus propios servicios en tierra o de seleccionar entre los agentes de la competencia; el derecho a vender directamente sus servicios de transporte aéreo o hacerlo a través de agentes autorizados; el derecho a pagar los gastos locales en moneda local o de libre convertibilidad; el derecho a celebrar acuerdos de cooperación comercial, tales como bloqueo de espacio, código compartido, arrendamiento de aeronaves con y sin tripulación 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.

El artículo 9 regula que las aeronaves utilizadas en el transporte aéreo internacional por las compañías aéreas designadas de cualquiera de las Partes, así como los equipos habituales, repuestos, combustibles, lubricantes y suministros para la aeronave (incluidos artículos tales como alimentos y bebidas) a bordo de tales aeronaves, estarán exentos de todos los derechos de aduana, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta que sean reexportados.

También señala que estarán exento de derechos lo siguiente, con la excepción de los cobros basados en el costo del servicio prestado:

a. víveres de la aeronave subidos a bordo en el territorio de cualquiera de las Partes, dentro de los límites establecidos por las autoridades competentes de la Parte y para su uso a bordo de la aeronave dedicada a los servicios acordados con la otra Parte; y

b. repuestos introducidos en el territorio de una Parte para el servicio o reparación de aeronaves operadas por la o las compañía(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte en los servicios acordados.

Agrega que los equipos estándar de la aeronave, así como los materiales e insumos a bordo de la aeronave de cualquiera de ellas podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte sólo con la autorización de las autoridades aduaneras de la primera Parte. En tal caso, se podrá exigir que sean mantenidos bajo la supervisión de dichas autoridades hasta que sean reexportadas o hasta que se disponga de otro modo de ellos en conformidad con la normativa aduanera.

A continuación, el artículo 10 norma que los cobros al usuario que puedan ser impuestos por las autoridades impositivas competentes a las compañías aéreas designadas de la otra Parte deberán ser justos, razonables y no ser injustamente discriminatorios.

Añade que cada Parte incentivará que se celebren consultas entre las autoridades o entidades impositivas competentes en su territorio y las compañías aéreas que usen los servicios e instalaciones, e incentivarán a las autoridades o entidades impositivas competentes y compañías aéreas a que intercambien aquella información que sea necesaria para permitir una revisión exhaustiva de lo razonable de los cobros.

El artículo 11 consagra 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. Añade que las Partes 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.

Posteriormente, 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 objeten y lleguen a un acuerdo. Las Partes pueden requerir que se registren las tarifas para fines de información.

El artículo 13 dispone que las Partes pueden modificar alguna disposición del Convenio mediante el mecanismo de consultas entre ambas autoridades aeronáuticas, enmiendas que entrarán en vigor cuando las mismas se confirmen por intercambio de notas una vez que todos los procedimientos internos necesarios se hayan completado por ambas Partes.

Por su parte, el artículo 14 señala que si surgiere alguna controversia entre las Partes relativa a la interpretación o aplicación del Convenio, se contempla la negociación directa entre ambas Partes como primera vía de solución. Si la controversia no pudiera ser resuelta de esta manera, a requerimiento de cualquiera de las Partes la disputa se someterá al conocimiento de un tribunal arbitral, comprometiéndose las Partes a acatar el procedimiento y el fallo adoptado por dicho tribunal.

El artículo 15 dispone que cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, notificar por escrito a la otra Parte su decisión de poner término al presente Convenio por la vía diplomática. Dicho aviso será enviado simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Añade que el Convenio terminará 12 meses después de la recepción por la otra Parte de la notificación pertinente, a menos que dicha notificación sea retirada antes del vencimiento del plazo mencionado precedentemente por acuerdo mutuo de las Partes.

Agrega que si la Parte no acusare recibo del aviso de terminación, dicho aviso se considerará recibido 14 días después de la fecha en que la OACI acuse recibo del mismo.

Por su parte, el artículo 16 señala que si se hiciera efectivo un acuerdo multilateral adoptado por ambas Partes en relación con cualquier materia a que se refiere el presente instrumento, el Convenio será adaptado a las disposiciones del acuerdo multilateral.

El artículo 17 establece que el Convenio y todas sus modificaciones serán registradas ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

A su vez, el artículo 18 norma que las Partes entienden que el Convenio se basa en el principio de no discriminación mutua, en cuanto a que cada Parte otorgará a la otra Parte un trato igual y no discriminatorio en relación con las compañías aéreas designadas por cada Parte, en particular en relación con los derechos y obligaciones establecidas en este Convenio, incluidos, entre otros, impuestos, tarifas, precios, oportunidades comerciales, seguridad, uso de los aeropuertos, asignación de franjas horarias, o el ejercicio de derechos de tráfico acordados en el presente Convenio.

El artículo 19 indica que las Partes acuerdan que los SRC tendrán pantallas primarias integradas para las cuales:

a. La información relacionada con los servicios aéreos internacionales, incluida la construcción de conexiones en esos servicios, será editada y desplegada sobre la base de criterios no discriminatorios y objetivos que no estén influenciados, directa ni indirectamente, por la compañía aérea ni por la identidad del mercado. Dichos criterios se aplicarán de manera uniforme a todas las compañías aéreas participantes.

b. Las bases de datos de los SRC deberán ser lo más amplias posible;

c. Los proveedores de SRC no podrán eliminar la información presentada por las compañías aéreas participantes; dicha información deberá ser precisa y transparente; por ejemplo, los códigos compartidos y vuelos con cambio de avión y vuelos con escalas deberán ser identificados claramente con esas características;

d. Todos los SRC que estén disponibles para los agentes de viajes que distribuyan directamente la información sobre servicios de transporte aéreo al público viajero, ya sea en el territorio de cualquiera de las Partes no sólo estarán obligados, sino también tendrán derecho a operar en conformidad con las normas del SRC aplicables en el territorio en que se opere el SRC; y

e. Se permitirá a los agentes de viajes utilizar cualquiera de las pantallas secundarias disponibles a través del SRC siempre que el agente de viajes haga una petición específica de esa pantalla.

Agrega que la Parte exigirá que cada proveedor de SRC que opere en su territorio permita que todas las compañías aéreas

dispuestas a pagar una tarifa no discriminatoria puedan participar en su SRC. Las Partes exigirán que todas las instalaciones de distribución que ofrezca un vendedor del sistema sean ofrecidas sobre una base no discriminatoria a las compañías aéreas participantes. Añade que las Partes exigirán que los vendedores de SRC exhiban, sobre una base no discriminatoria, objetiva e independiente del operador y del mercado, información sobre los servicios aéreos internacionales de las compañías aéreas que participen en todos los mercados en que deseen vender esos servicios. A petición, un proveedor de SRC deberá revelar detalles de su actualización de base de datos y los procedimientos de almacenamiento, sus criterios para la edición e información de clasificación, el peso asignado a tales criterios, así como los criterios utilizados para la selección de puntos de conexión y la inclusión de vuelos de conexión.

3. Los proveedores de SRC que operen en el territorio de una Parte tendrán derecho a introducir, mantener y poner a libre disposición de las agencias o empresas de viajes cuya actividad principal sea la distribución de productos relacionados con los viajes en el territorio de la otra Parte siempre que el SRC cumpla con estos principios.

4. Ninguna de las Partes, en su territorio, podrá imponer ni permitir que se imponga a los proveedores de SRC de la otra Parte; exigencias más estrictas, con respecto a acceso y uso de las instalaciones de comunicación, selección y uso de hardware y software de SRC, y la instalación técnica de hardware de SRC que las impuestas a sus propios proveedores de SRC.

5. Ninguna de las Partes, en su territorio, podrá imponer ni permitir que se imponga a los proveedores de SRC de la otra Parte exigencias más estrictas, con respecto a operación o venta de SRC (incluidos parámetros de edición y visualización), que las impuestas a sus propios proveedores de SRC.

6. Los SRC en uso en el territorio de una Parte que cumplan con estos principios y con otras normas reglamentarias, técnicas y de seguridad pertinentes no discriminatorias tendrán derecho a un acceso efectivo e irrestricto en el territorio de la otra Parte. Un aspecto de esto es que las compañías aéreas designadas deberán participar en dicho sistema tan plenamente en su territorio nacional como lo harían en cualquier sistema ofrecido a las agencias de viajes en el territorio de la otra Parte. Añade que los propietarios y/u operadores de SRC de una Parte tendrán la misma oportunidad de ser propietarios y/o de operar los SRC que se ajusten a estos principios en el territorio de la otra Parte tal como lo hacen los propietarios y/u operadores de esa Parte. Cada Parte deberá velar por que sus compañías aéreas y sus proveedores de SRC no discriminen a los agentes de viajes en su territorio nacional debido a su uso o posesión de un SRC operado también en el territorio de la otra Parte.

Por último, el artículo 20 que el Convenio entrará en vigor sesenta días después de la fecha del último canje de notas por el que una de las Partes comuniquen a la otra Parte, por la vía diplomática, que se han cumplido todos los procedimientos internos necesarios.

- - -

DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Larraín colocó en discusión el proyecto.

La Abogada de la Junta de Aeronáutica Civil, señora Macarena Roa, explicó que el Convenio en análisis corresponde al tipo de Acuerdo bilateral de transporte aéreo denominado de cielos abiertos.

Explicó que los principios básicos que recoge este tipo de Convenios son: libre ingreso al mercado de las líneas aéreas, por el cual se pueden prestar servicios de cabotaje o servicio internacional por líneas aéreas nacionales o extranjeras siempre que se cumplan con los requisitos de orden técnico y de seguros además de la exigencia de reciprocidad, en el caso de servicios internacionales. Explicó que nuestro país no establece restricciones ni a las rutas ni al número de frecuencias.

El segundo principio, agregó, es el de la libertad de tarifas, por el cual las líneas aéreas son las que fijan las tarifas y el Estado solamente procede a registrarlas de acuerdo a su modelo de negocio. Preciso que existe, en este caso, una mínima intervención de la autoridad.

Finalmente, se refirió a la liberalización de la propiedad y el control. Al respecto, explicó que para que una línea aérea se establezca dentro de Chile no es necesario que los capitales y la administración pertenezcan, mayoritariamente, a chilenos. Añadió que si una línea extranjera opera en Chile tampoco se le exige que su capital o administración sea mayoritariamente del país que la ha designado.

A continuación, la señora Roa se refirió a la estructura del Convenio con el Gobierno de la República Cooperativa de Guyana, en especial, al artículo 2, mediante el cual se otorgan una serie de derechos destinados a la realización de servicios de transporte aéreo por parte de las compañías aéreas designadas por la otra parte. Indicó que se refiere a los derechos de tráfico que se conceden entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Cooperativa de Guyana. Tales libertades, puntualizó, son: la primera (sobrevuelo); la segunda (escala técnica); la tercera y cuarta (derecho a prestar servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros, carga y correo o exclusivos de carga,

entre territorios de ambos países); la quinta (prestar dichos servicios entre los territorios de la contraparte y cualquier tercer país, directamente); la sexta (prestar los mismos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por su propio territorio), y la séptima (prestar servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, sin pasar por su propio territorio), sólo para los servicios de carga exclusiva.

Seguidamente, informó los detalles sobre seguridad operacional y la seguridad de aviación, respectivamente. En estas materias, indicó que las partes se comprometen a cumplir con la reglamentación técnica para asegurar la operatividad de las aeronaves a través de la convalidación de las certificaciones y, además, los Estados se comprometen a adoptar medidas para evitar actos de interferencia ilícita.

En relación a la solución de controversias, expresó que primero existe una instancia de negociación directa para, posteriormente, derivar a un Tribunal Arbitral si no se obtuvieran resultados positivos.

Finalmente, agregó que existen otras disposiciones relativas a la aplicación de las leyes, derechos de aduanas, cobros al usuario, no discriminación, sistema de reserva computarizada, etc.

El Honorable Senador señor Larraín consultó cuál es la realidad del tráfico y transporte aéreo entre Chile y Guyana, en la actualidad.

Por su parte, el Honorable Senador señor Pizarro preguntó si existe una aerolínea Guyana, si existe una empresa aérea que tenga su sede en Guyana o algún tipo de interés económico que sea atractivo para nuestro país.

La Abogada de la Junta de Aeronáutica Civil, señora Macarena Roa, contestó que no existe ninguna aerolínea Guyana que opere en Chile y tampoco un interés real y que este Convenio solamente tiene por efecto crear la posibilidad de que se puedan prestar servicios.

El Honorable Senador señor Letelier señaló que en nuestro continente, el sistema de líneas aéreas es poco conveniente y que está controlado por monopolios. Advirtió que existe mucha dificultad en la conectividad regional.

La señora Roa indicó que como Junta de Aeronáutica Civil están constantemente negociando Acuerdos y ofreciendo la máxima liberalización. Sin embargo, explicó, que algunos países generan restricciones que impiden avanzar más allá de las negociaciones.

El Honorable Senador señor Larraín solicitó información al respecto debido a que, recientemente, se habría tomado contacto con varios países para avanzar en Acuerdos similares al que se está aprobando en esta Comisión.

El Honorable Senador señor Chahuán consultó con cuántos países Chile ha celebrado Convenios.

La Abogada de la Junta de Aeronáutica Civil, señora Macarena Roa, indicó que en el mes de diciembre recién pasado, en el marco de la Organización de Aviación Civil Internacional se generó una instancia que se denomina ICAN para hacer más eficientes las negociaciones. Añadió que en la reunión del pasado mes de diciembre, se celebraron veintitrés reuniones y se adoptaron once nuevos Acuerdos.

Luego, el Honorable Senador señor Larraín consultó con cuántos Convenios de esta naturaleza cuenta Chile.

El abogado de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Rodrigo Fernández, señaló que, actualmente, Chile cuenta con sesenta y siete Acuerdos, de los cuales algunos son Tratados y otros acuerdos entre las autoridades aeronáuticas.

El Honorable Senador señor Lagos señaló que la política chilena en comercio exterior ha sido la de apertura internacional. Al respecto, consultó porqué no es posible contar con buenas combinaciones aéreas dentro de la región.

La Abogada de la Junta de Aeronáutica Civil, señora Macarena Roa, contestó que Chile ofrece liberalización total en cuanto a las libertades, por lo tanto, aquello se traduce en que se pueden efectuar viajes directos a la mayoría de los países respecto de los cuales Chile ha celebrado Acuerdos. Añadió que, efectivamente, respecto de algunos países existen limitaciones a algunas de las libertades.

Puesto en votación, el proyecto de acuerdo fue aprobado, en general y en particular, por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Chahuán, Lagos, Larraín, Letelier y Pizarro.

En consecuencia, vuestra Comisión de Relaciones Exteriores tiene el honor de proponeros que aprobéis el proyecto de acuerdo en informe, en los mismos términos en que lo hizo la Honorable Cámara de Diputados, cuyo texto es el siguiente:

PROYECTO DE ACUERDO

“Artículo único.- Apruébase el “Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Cooperativa de Guyana”, suscrito en Santiago, Chile, el 24 de octubre de 2016.”.

- - -

Acordado en sesión celebrada el día 9 de enero de 2018, con asistencia de los Honorables Senadores señores Hernán Larraín Fernández (Presidente), Francisco Chahuán Chahuán, Ricardo Lagos Weber, Juan Pablo Letelier Morel y Jorge Pizarro Soto.

Sala de la Comisión, a 9 de enero de 2018.

JULIO CÁMARA OYARZO
Secretario

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, recaído en el proyecto de acuerdo, en segundo trámite constitucional, que aprueba el Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Cooperativa de Guyana, suscrito en Santiago, Chile, el 24 de octubre de 2016.

(Boletín N° 11.167-10)

I. PRINCIPAL OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: establecer cielos abiertos con Guyana.

II. ACUERDO: aprobado en general y en particular, por la unanimidad de los miembros de la Comisión (5x0).

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: artículo único que aprueba el Convenio que consta de un Preámbulo y 20 artículos.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no tiene.

V. URGENCIA: no tiene.

VI. ORIGEN INICIATIVA: Mensaje Presidencial, enviado a la Cámara de Diputados.

VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo.

VIII. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS: en general y en particular, por 58 votos a favor y 1 abstención.

IX. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 18 de abril de 2017.

X. TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe. Pasa a la Sala.

XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA: Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, promulgada por decreto supremo N° 381, de 5 de mayo de 1981, del Ministerio de Relaciones Exteriores, publicado en el Diario Oficial del 22 de junio de 1981

Valparaíso, 9 de enero de 2018.

JULIO CÁMARA OYARZO
Secretario