

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA SOBRE EL PROYECTO DE ACUERDO APROBATORIO DEL “CONVENIO DE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DOMINICANA”, SUSCRITO EN SANTIAGO, EL 3 DE ABRIL 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 segundo trámite constitucional, sin urgencia, 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:

1º) Que la idea matriz o fundamental de este proyecto de acuerdo, como su nombre lo indica, es aprobar el “Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Dominicana”, suscrito en Santiago, el 3 de abril de 2009, cuya celebración obedece a la política aéreo-comercial 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.

2º) Que este tratado o convención internacional no contiene normas de carácter orgánico constitucional o de quórum calificado, ni 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.

3º) Que la Comisión aprobó el proyecto de acuerdo por la unanimidad de la Diputada y Diputados presentes señora **Molina**, doña Andrea, y señores **Bauer**, don Eugenio; **Cerda**, don Eduardo; **Delmastro**, don Roberto; **Edwards**, don José Manuel; **Jarpa**, don Carlos Abel; **Moreira**, don Iván; **Núñez**, don Marco Antonio; **Saffirio**, don René, **Tarud**, don Jorge, y **Teillier**, don Guillermo.

4º) Que Diputado informante fue designado el señor Guillermo Teillier Del Valle.

II.- ANTECEDENTES

Este acuerdo, como lo señala el propio Mensaje que lo acompaña, corresponde al tipo de convenio denominado de “cielos abiertos”, siendo uno de los más amplios dentro de esta categoría. Su celebración obedece a la política aéreo-comercial 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. Asimismo, el referido Convenio será de utilidad para las aerolíneas chilenas que deseen operar hacia República Dominicana y un excelente precedente para las negociaciones de convenios bilaterales de esta naturaleza con otros países latinoamericanos.

III.- PRINCIPALES DISPOSICIONES DEL CONVENIO APROBADO POR EL SENADO

El Acuerdo consta de un preámbulo y 19 artículos.

En el preámbulo las Partes declaran su decisión de promover un sistema de transporte aéreo sobre la base de la competencia entre líneas aéreas en el mercado, de facilitar la expansión de oportunidades en esa área, de ofrecer una mayor variedad de opciones de servicios con tarifas convenientes, no discriminatorias y competitivas y de garantizar el grado más elevado de seguridad en esta clase de transporte.

El artículo 1 contiene una serie de definiciones del Convenio con el objeto de permitir una fácil comprensión e interpretación de las disposiciones del mismo, estas son: “Autoridades Aeronáuticas”, “Convenio”, “Parte Contratante”, “servicio aéreo”, “servicio aéreo internacional”, “línea aérea”, “escala para fines no comerciales”, “Convención”, “OACI”, “Tarifas”, “Territorio”, “Cargos al usuario”, “Código Compartido”, “Dry Lease”, “Wet Lease”, “Interchange”, “Ruptura de Carga” y “Código Único”.

A su vez, el artículo 2 contempla los derechos de tráfico, a saber: primera libertad (sobrevuelo); segunda libertad (escala técnica o aterrizaje sin fines comerciales); tercera y cuarta libertades (derecho a prestar servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros, carga y correo o exclusivos de carga, entre el territorio de ambos países); quinta libertad (prestar dichos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, directamente); de sexta libertad (prestar los servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por el propio territorio); y, de séptima libertad (sólo respecto de los vuelos exclusivos de carga, el servicio se opera sin comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea). Los referidos derechos se pueden ejercer sin límite en el número de vuelos ni puntos de operación. Además, este artículo consagra los principios de actuar sobre bases no discriminatorias,

ratificado posteriormente por el artículo 18, y con la mayor flexibilidad operacional para las líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes.

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 Convenio 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 estar legalmente constituidas y tener la oficina principal de sus negocios en el territorio de la Parte que las designa.

Por su parte, el artículo 4 dispone que cada Estado Parte tiene el derecho de revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte si la línea aérea no está constituida ni tiene la oficina principal de sus negocios en el territorio de la otra Parte Contratante.

También se puede detener, limitar o condicionar el transporte aéreo si no se hubiese cumplido con las leyes y reglamentos (artículo 5), así como en caso de incumplimiento de los requisitos para el reconocimiento de certificados y licencias (artículo 6) y de las disposiciones sobre seguridad en la aviación (artículo 7).

El artículo 8 se refiere a todas las actividades y facilidades que se contemplan en este tipo de convenios abiertos, tales como establecer oficinas, mantener personal propio, prestar servicios de tierra, vender transporte aéreo, remitir los excedentes a sus casas matrices, entre otros. También se otorga a las líneas aéreas designadas la posibilidad de celebrar acuerdos comerciales, diversos contratos de utilización de aeronaves y realizar operaciones conjuntas, como los códigos compartidos. Dichos acuerdos se permiten tanto entre empresas de cualquiera de las Partes, como con empresas aéreas de terceros países que cuenten con los derechos de tráfico correspondientes.

A continuación, los artículos 9 y 10 regulan los derechos aduaneros y los cargos al usuario, respectivamente.

El artículo 11 consigna el principio de libre acceso al mercado y la regulación de la oferta por las propias líneas aéreas de cada Parte. Las Partes Contratantes se obligan a otorgar una justa y equitativa oportunidad para que sus empresas aéreas designadas compitan en el transporte aéreo internacional regulado por el presente 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, número de frecuencias, regularidad del servicio o el tipo de aeronave operadas por las líneas aéreas de la otra Parte.

A su vez, el artículo 12 establece la libertad tarifaria mediante el sistema de doble desaprobación de las mismas. Ello significa que las líneas aéreas pueden cobrar las tarifas que deseen, de acuerdo a las consideraciones

comerciales de mercado, y que las tarifas sólo pueden ser rechazadas, si ambas autoridades aeronáuticas están de acuerdo en ello. La intervención de las Partes en esta materia se limitará a impedir las prácticas discriminatorias, los abusos de una posición dominante y los subsidios directos e indirectos.

El artículo 13 trata sobre el proceso de consultas y las enmiendas.

Por su parte, el artículo 14 regula la solución de controversias, disponiendo al efecto que las Partes Contratantes deberán tratar de solucionar las discrepancias, en relación con la interpretación o aplicación del Convenio, en primer lugar, mediante negociación entre ellas y, si no llegan a un arreglo por dicha vía, se estipula el arbitraje.

Por último, los artículos 15, 16, 17, 18 y 19 norman sobre la terminación; acuerdo multilateral; registro en la OACI; no discriminación, y entrada en vigor, respectivamente.

IV.- DISCUSION EN LA COMISION Y DECISION ADOPTADA.

En el estudio de este Proyecto de Acuerdo la Comisión contó con la asistencia y colaboración del señor Ministro de Relaciones Exteriores, don Alfredo Moreno Charme, y de la señora Daniela Montañola, Asesora del Departamento de Servicios, Inversiones y Transporte Aéreo de esa Secretaría de Estado.

El señor Ministro de Relaciones Internacionales explicó que este Acuerdo corresponde al tipo de convenio denominado de cielos abiertos. Su celebración, agregó, obedece a la política aéreo-comercial 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. Este acuerdo, señaló, se negoció e inicializó el año 2006 y no cuenta con un cuadro de ruta, ya que las autoridades acordaron que no existen limitaciones numéricas ni geográficas desde la 1ª a la 6ª libertad del aire.

En cuanto a las otras características del Acuerdo, el señor Ministro indicó que las partes acordaron diversas materias que se señalan en su texto mismo referentes a artículos característicos de un acuerdo sobre cielos abiertos, pero, además, acordaron otros que responden a características para todo acuerdo sobre servicios aéreos, tales como seguridad operacional y seguridad de la aviación, protección del medio ambiente, solución de controversias y no discriminación, entre otros.

Por su parte, los Diputados presentes expresaron unánimemente su decisión favorable a la aprobación de este Convenio, reconociendo la importancia de promover un sistema de transporte aéreo sobre la base de la competencia entre líneas aéreas en el mercado, de facilitar la expansión de oportunidades en esa área, de ofrecer mayor variedad de opciones de servicios con tarifas convenientes, no discriminatorias y competitivas y de garantizar el

grado más elevado de seguridad en esta clase de transporte. Por ello, por 11 votos a favor, ningún voto en contra y cero abstención prestaron su aprobación al Proyecto de Acuerdo en informe, la Diputada y Diputados presentes señora **Molina**, doña Andrea, y señores **Bauer**, don Eugenio; **Cerda**, don Eduardo; **Delmastro**, don Roberto; **Edwards**, don José Manuel; **Jarpa**, don Carlos Abel; **Moreira**, don Iván; **Núñez**, don Marco Antonio; **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 el H. Senado no calificó como normas de carácter orgánico o de quórum calificado ningún precepto contenido en el Proyecto de Acuerdo en informe, criterio que compartió vuestra Comisión. Asimismo, ella determinó que ninguno de sus preceptos debe ser conocido por la Comisión de Hacienda por no tener incidencia en materia presupuestaria o financiera del Estado. Por último, no existen en el texto propuesto artículos o indicaciones rechazadas por la Comisión.

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 “Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Dominicana”, suscrito en Santiago el 3 de abril de 2009.”.

Discutido y despachado en sesión de 10 de mayo 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; Edwards, don José Manuel; Moreira, don Iván; Núñez, don Marco Antonio; Saffirio, don René; Tarud, don Jorge, y Teiller, don Guillermo.

Se designó Diputado Informante al señor Guillermo Teillier Del Valle.

SALA DE LA COMISIÓN, a 10 de mayo de 2011.

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