MENSAJE DE S.E. LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA EL ACUERDO EN MATERIA DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DE JAMAICA, SUSCRITO EN KINGSTON, EL 17 DE AGOSTO DE 2007.

SANTIAGO, agosto 27 de 2008.-

M E N S A J E Nº 688-356/

A S.E. EL

PRESIDENTE

DE LA H.

CÁMARA DE

DIPUTADOS.

Honorable Cámara de Diputados:

Tengo el honor de someter a vuestra consideración el "Acuerdo en Materia de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de Jamaica", suscrito en Kingston el 17 de agosto de 2007.

I. ANTECEDENTES

Este instrumento internacional corresponde a un tipo de acuerdo de transporte aéreo que puede calificarse de liberal, si bien no

es un convenio de cielos abiertos propiamente tal. Su adopción responde a la conveniencia de establecer una relación aerocomercial, basada en la certeza jurídica que otorga un Convenio Bilateral formal, con un país del Caribe insular anglófono. Se enmarca igualmente en la política aerocomercial que ha seguido nuestro país desde hace más de veinte años, en orden a obtener la mayor apertura posible de los cielos de la mayor cantidad de naciones y de lograr así, el ingreso a los distintos mercados o el ingreso con las menores restricciones posibles, una mayor libertad tarifaria y la mínima intervención de la autoridad reguladora.

II. ESTRUCTURA Y CONTENIDO

El Acuerdo consta de un Preámbulo, 18 Artículos y un Anexo con 5 Secciones.

El Preámbulo reconoce el interés de regular las relaciones aerocomerciales entre Chile y Jamaica y asimismo la importancia del transporte aéreo internacional, de la sana competencia y de la seguridad aérea.

1. Definiciones.

El artículo 1º establece, como es tradicional en esta clase de Acuerdos, una serie de definiciones para la aplicación del mismo. Entre ellas, lo que ha de entenderse por: “Autoridades aeronáuticas”, “Acuerdo”, “Transporte aéreo”, “Cambio de capacidad operacional”, “Código compartido”, “Convenio”, “Línea aérea designada”, “Transporte aéreo internacional”, “Escala para fines no comerciales”, “Territorio” y “Cargo a los usuarios”.

2. Concesión de Derechos.

El artículo 2 contempla tanto los derechos de tránsito como los comerciales. Los de tránsito son el derecho de sobrevuelo (primera libertad del aire) 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 libertad) y el derecho a operar comercialmente desde el territorio de la otra parte hacia un tercer país (quinta y sexta libertad). El derecho de hacer cabotaje queda reservado a las empresas aéreas nacionales.

En este Acuerdo, los derechos comerciales no son todos ilimitados ni totalmente abiertos, sino que deben operarse en las rutas y condiciones que se especifican en el Apéndice de Rutas. A este respecto, es importante tener presente que las limitaciones a los puntos a operar y al número de frecuencias, no están establecidas en el cuerpo del Convenio, sino que en el Anexo al mismo y que este último puede ser modificado (ampliado) en el futuro, conforme al artículo 13, punto 3, por un simple acuerdo entre las autoridades aeronáuticas de ambos países. Ello deja abierta la posibilidad de continuar avanzando hacia una mayor liberalización en el futuro.

3. Designaciones, autorizaciones, revocaciones, suspensiones y limitaciones.

Los artículos 3 y 4 tratan, respectivamente, tanto de la designación y autorización, como de la revocación, suspensión de las autorizaciones.

En efecto, en primer lugar, cada Parte puede designar el número de empresas aéreas que desee para operar los derechos que otorga el Convenio (principio de múltiple designación de empresas), requisito básico de los convenios liberales para garantizar el acceso al mercado y la igualdad de condiciones para competir.

Además, para designar a las empresas y para aceptar las designaciones que haga la otra Parte, el Convenio no se exige tener la propiedad sustancial de la compañía aérea en manos del país que designa, ni en poder de los nacionales de ese país, lo que favorece la inversión extranjera. Para lo anterior (designar y aceptar designaciones), basta constituirse legalmente y tener domicilio comercial en el país que hace la designación, poseer el control de la línea aérea y cumplir con las normas normalmente aplicables a estas solicitudes. Finalmente, la ausencia o pérdida de estos últimos requisitos es también la que permite negar o revocar una autorización ya concedida, o suspender o limitar las operaciones de la línea aérea designada por la otra Parte.

4. Seguridad de la Aviación.

El artículo 7 se refiere a la mutua obligación de las Partes Contratantes de proteger la seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Esta norma se basa en una cláusula modelo, o texto de orientación sobre seguridad, elaborado por la Organización de Aviación Civil Internacional. Todos los Convenios internacionales sobre seguridad de la aviación civil y sobre actos ilícitos cometidos a bordo de las aeronaves, que se citan en el párrafo 3 de la norma, son instrumentos actualmente en vigor para Chile.

5. Oportunidades Comerciales.

El artículo 8 contiene una serie de actividades que normalmente se contemplan en los convenios abiertos o no restrictivos, tales como facilidades para establecer oficinas en el otro país y para mantener personal propio, tener servicios de tierra propios (ground handling) o acceder sin discriminación a dichos servicios si otro los presta, vender transporte aéreo, convertir y remitir excedentes a las casas matrices, etc. Esta cláusula permite, además, a las empresas aéreas celebrar acuerdos de cooperación comercial, como bloqueos de espacio, códigos compartidos y contratos de leasing, tanto entre las líneas aéreas de las Partes Contratantes como con empresas aéreas de terceros países. Por último, la cláusula autoriza expresamente el transporte intermodal vinculado al transporte aéreo.

6. Capacidad y Competencia Leal.

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 proclama los principios de libre acceso al mercado y de regulación de la oferta por las propias líneas aéreas de cada Parte, aunque en el Apéndice de Rutas se establezcan algunas limitaciones temporales. La Partes, en virtud de esta cláusula, se obligan a otorgar una justa y equitativa oportunidad para que sus empresas aéreas designadas compitan en el transporte aéreo internacional regulado por 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, las frecuencias, la regularidad del servicio o el tipo de aeronave operadas por las líneas aéreas de la otra Parte.

7. Tarifas.

Las líneas aéreas de ambas Partes, según lo prevé el artículo 12, pueden fijar y cobrar las tarifas que deseen de acuerdo a las consideraciones comerciales de mercado que hagan y dichas tarifas sólo pueden ser rechazadas si ambas autoridades aeronáuticas están de acuerdo en ello. Así, dicha disposición establece la libertad tarifaria mediante el sistema de doble desaprobación de las mismas.

8. Modificaciones.

El artículo 13 contempla la posibilidad de celebrar consultas y el procedimiento para introducir modificaciones. Las modificaciones al cuerpo del Convenio entrarán en vigor cuando las Partes confirmen, mediante intercambio de notas, que han completado sus respectivos trámites constitucionales. Sin embargo, las autoridades aeronáuticas pueden acordar modificaciones al Anexo del Acuerdo, las que deben ser ratificadas por escrito.

9. Solución de Controversias.

El artículo 14, por su parte, contempla un sistema en el que se recurre primero a la negociación directa y seguidamente al arbitraje para solucionar las controversias que pudieran surgir respecto a la interpretación o aplicación del Acuerdo, sistemas tradicionales que la mayoría de los convenios de transporte aéreos firmados por Chile han previsto.

10. Otras Disposiciones

Las demás disposiciones del Convenio, relativas a la Aplicación de las leyes (Artículo 5), Reconocimiento de Certificados y Licencias (Artículo 6), Derechos y Cargos Aduaneros (Artículo 9), Cargos a los Usuarios (Artículo 10), Terminación (Artículo 15), Acuerdo Multilateral (Artículo 16), Registro ante la OACI (Artículo

17) y Entrada en Vigor (Artículo 18), son cláusulas de uso tradicional en los convenios bilaterales de esta clase firmados por Chile.

III. ANEXO.

El Anexo tiene 5 Secciones. La Sección 1 es la más importante y contiene el Apéndice de Rutas. La letra A señala los derechos de tráfico, rutas y puntos que podrán operar las líneas aéreas designadas por el Gobierno de Jamaica y la letra B, los derechos de tráfico, rutas y puntos que podrán operar las empresas aéreas designadas por el Gobierno de Chile, Las Secciones 2 y 3 establecen normas sobre flexibilidad operacional, la Sección 4 sobre la posibilidad de realizar vuelos no regulares y la Sección 5 contiene normas sobre no discriminación en relación a los sistemas de reserva por computador (SRC), disposiciones todas propias de los Convenios modernos y liberales en materia de servicios aéreos internacionales.

Según el referido Apéndice de Rutas, contenido en la Sección 1, las compañías aéreas de ambos países pueden operar servicios aéreos desde puntos anteriores a su país, vía su país y puntos intermedios, a un punto o puntos en el otro país y más allá. Respecto de los servicios de carga, pueden operar desde el otro país a cualquier punto o puntos, aunque no sirvan ningún punto en su propio territorio. Lo anterior son las reglas generales. Luego se establecen algunas limitaciones en materia de puntos a operar, para las líneas aéreas designadas por Chile, por ser dichos puntos muy sensibles para las compañías aéreas de Jamaica. Las empresas aéreas designadas por Chile, por el momento, no podrán ejercer derechos de tráfico entre Jamaica y Toronto, Nueva York, Miami, Ft. Lauderdale y Orlando y estarán limitadas a operar un vuelo semanal entre Jamaica y Nueva Jersey y entre Jamaica y La Habana.

Como se advierte se limitaron los vuelos entre el territorio de la contraparte y algunos puntos en terceros países pero, como se dijo, esta limitación está establecida en el Anexo, el que puede ser modificado por un simple acuerdo entre las autoridades aeronáuticas en la medida que Chile logre continuar liberalizando la relación aerocomercial con Jamaica en

futuras reuniones de consulta y en sucesivas negociaciones, hasta contar con todos los derechos de tráfico totalmente abiertos. Por de pronto las Partes acordaron en el mismo Anexo, revisar estas limitaciones luego de un período de tres años.

En mérito de lo expuesto, y teniendo presente la importancia que este instrumento reviste para el desarrollo de nuestra política aerocomercial, 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 entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de Jamaica en Materia de Servicios Aéreos”, suscrito en Kingston, el 17 de agosto de 2007.”.

Dios guarde a V.E.,

MICHELLE BACHELET JERIA
Presidenta de la República

ALEJANDRO FOXLEY RIOSECO
Ministro de Relaciones Exteriores

RENÉ CORTAZAR SANZ
Ministro de Transportes
y Telecomunicaciones