MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA EL ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DEL REINO DE BÉLGICA Y SU ANEXO, SUSCRITOS EN BRUSELAS, EL 13 DE SEPTIEMBRE DE 2001.

SANTIAGO, noviembre 5 de 2002

M E N S A J E Nº 114-348/

Honorable Cámara de Diputados:

A S.E. EL

PRESIDENTE

DE LA H.

CAMARA DE

DIPUTADOS.

Tengo el honor de someter a vuestra consideración el Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno del Reino de Bélgica y su Anexo, suscrito en Bruselas, el 13 de septiembre de 2001.

I. ANTECEDENTES.

Este Acuerdo corresponde al tipo de Convenio denominado de "cielos abiertos", y su celebración obedece a la política aerocomercial que ha seguido nuestro país desde hace varios años, a efectos 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, y junto con los Convenios de cielos abiertos celebrados con Dinamarca, Suecia, Noruega, Luxemburgo y otros países, el presente Acuerdo representa una exitosa continuación de la política de apertura aérea entre Chile y Europa.

Por otra parte, este instrumento internacional viene a reemplazar al Acuerdo suscrito entre las Partes el 5 de noviembre de 1966, el cual resultaba imposible modernizar, dado su carácter excesivamente restrictivo y ajeno a los actuales avances de la aviación comercial en el mundo.

II. ESTRUCTURA Y CONTENIDO.

El presente Acuerdo consta de un Preámbulo, donde las Partes manifiestan los propósitos que los animaron a suscribirlo, de 18 Artículos Permanentes, en los cuales se desarrolla el texto de sus disposiciones, y de un Anexo, dividido en cuatro secciones relativas a las rutas, a la flexibilidad operacional, al cambio de capacidad operacional, y a los principios de no discriminación y competencia entre sistemas computacionales de reserva.

1. Definiciones.

El Artículo 1 consulta una serie de definiciones de términos y conceptos básicos del Acuerdo, tales como "autoridades aeronáuticas", "línea aérea designada", "territorio" y "transporte aéreo internacional", entre otros, con el objeto de permitir una fácil comprensión e interpretación de las disposiciones del mismo.

2. Concesión de derechos.

En el Artículo 2 se contemplan los llamados "derechos de tráfico", que incluyen el derecho de sobrevuelo, vale decir, el derecho a volar a través del territorio de la otra Parte (1ª libertad), y el derecho a hacer

escalas para fines no comerciales en dicho territorio (2ª libertad).

Asimismo, se consagran los denominados "derechos comerciales", que comprenden el derecho a transportar pasajeros, carga y correo o exclusivos de carga entre los territorios de ambas Partes (3ª y 4ª libertades), y el derecho a operar desde o hacia el territorio de la otra Parte hacia un tercer país (5ª libertad) y, si lo desea, pasando por su propio territorio (6ª libertad).

Respecto al tráfico de cabotaje, o sea, dentro del territorio de cada Parte, éste queda reservado a sus empresas nacionales.

De igual forma, este precepto contempla el libre acceso al mercado, al permitir a una línea aérea la operación con las frecuencias y material de vuelo que se desee, en las rutas y condiciones contenidas en el Anexo, rutas que son totalmente abiertas, con la sola excepción de los tráficos de 7ª libertad (entre dos puntos, sin servir puntos en el territorio de la Parte que designa la línea aérea).

3. Designación y autorización.

El Artículo 3 consagra la múltiple designación de empresas, vale decir, que cada Parte puede designar el número de líneas aéreas que desee para operar los servicios aéreos en las rutas especificadas en el Anexo, requisito básico para garantizar el libre acceso al mercado y la igualdad de oportunidades para competir.

4. Revocación, suspensión o limitación de autorizaciones.

De conformidad al Artículo 4, un Estado Parte puede revocar, suspender o limitar la concesión de autorizaciones de operación o permisos técnicos de una línea aérea designada de la otra Parte, en ciertas circunstancias: cuando no esté legalmente constituida o no tenga la sede principal de sus negocios en su territorio; o su control efectivo no se encuentre en manos de su Estado, de sus nacionales o de ambos; o, en fin, no cumpla con la legislación interna de dicha Parte (Artículo 5) o con las normas de seguridad operacional (Artículo 6) y seguridad de la aviación (Artículo 7).

Así, cabe destacar que este Acuerdo no contempla ninguna exigencia en materia de propiedad sustancial, con lo que se facilita la inversión extranjera en sus líneas aéreas.

5. Aplicación de las leyes.

El Artículo 5, que constituye una cláusula usual en todos los acuerdos aerocomerciales, derivada de la aplicación del Artículo 13 del Convenio de Chicago, del cual Chile es Parte, así como de otras directrices impartidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), contempla exigencias en materia de información estadística y de pasajeros en tránsito, de común aplicación.

Respecto de los pasajeros en tránsito, que sólo requieren de un control simple, se establece una excepción para Bélgica, respaldada en el Acuerdo de Schengen, de 14 de junio de 1985, del cual Chile no es Parte.

6. Seguridad de la aviación.

El Artículo 7, que contiene una serie de disposiciones relativas a la seguridad de la aviación, se basa en la cláusula modelo o textos de orientación sobre seguridad de la OACI, y los delitos que en ellas se señalan se encuentran ya aprobados por Chile.

7. Oportunidades comerciales.

El Artículo 8, sobre oportunidades comerciales, contiene todas las facilidades que se contemplan en este tipo de convenios abiertos, en especial las relacionadas con acuerdos de operación conjunta, como los de código compartido, que se permiten tanto entre líneas aéreas de cualquiera de las Partes como con líneas aéreas de terceros países.

8. Competencia entre líneas aéreas.

En el Artículo 11 se proclama el principio de libre acceso al mercado y regulación de la oferta por las propias líneas aéreas de cada Parte.

Así, las Partes Contratantes se obligan a otorgar una oportunidad justa y equitativa para que sus líneas aéreas designadas compitan en el transporte aéreo internacional regulado en el Acuerdo; a adoptar medidas adecuadas para

eliminar todo tipo de discriminación o prácticas de competencia desleal que afecten adversamente su posición competitiva; y a no limitar unilateralmente el volumen de tráfico, frecuencia, regularidad del servicio o tipo de aeronaves operadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte.

9. Precios.

El Artículo 12 establece la libertad tarifaria o de precios, 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 del mercado y sólo pueden ser rechazadas si ambas autoridades aeronáuticas están de acuerdo en ello.

10. Solución de controversias.

En lo que respecta a la solución de las controversias surgidas en torno a la interpretación o ejecución del Acuerdo, el Artículo 14 contiene una modificación sustancial respecto de los otros convenios bilaterales suscritos por nuestro país. Ello, toda vez que abandona el sistema de arbitraje, al no ser consecuente con un convenio totalmente abierto y, especialmente, por tratarse de una fórmula que ya no tiene aplicación práctica frente al requisito esencial de celeridad que reclama el transporte aéreo en estos tiempos.

Por tales razones, se acuerda el sistema de consultas formales entre las Partes Contratantes.

11. Demás disposiciones.

Las demás disposiciones del Acuerdo, relativas a los certificados, licencias y seguridad (Artículo 6), derechos y cargos aduaneros (Artículo 9), cargos a los usuarios (Artículo 10), consultas y modificaciones (Artículo 13), denuncia (Artículo 15), acuerdo multilateral (Artículo 16) y registro ante la OACI (Artículo 17), representan cláusulas usuales en esta clase de Convenios y corresponden a una normativa de aplicación internacional, amparada en el Convenio de Chicago.

12. Vigencia.

De conformidad con el Artículo 18, el Acuerdo comenzará a regir sesenta días después de la fecha en que se produzca el último canje de notas por medio del cual una Parte Contratante comunique a la otra, por la vía diplomática, el término de los trámites internos correspondientes.

Asimismo, y como ya se adelantara, este precepto dispone expresamente que el presente Acuerdo, al entrar en vigor, reemplazará al actualmente vigente entre las Partes, suscrito en Santiago el 5 de noviembre de 1966.

13. Anexo.

El Anexo del Acuerdo consta de cuatro secciones, las que tratan, respectivamente, de las rutas, la flexibilidad operacional, el cambio de capacidad operacional, y los principios de no discriminación y competencia entre sistemas computacionales de reserva.

a. Rutas.

La Sección 1 consagra el derecho de las líneas aéreas designadas de cada Parte, de realizar operaciones de transporte aéreo internacional regular entre puntos anteriores, puntos intermedios y puntos más allá de cada Parte, totalmente abiertos.

b. Flexibilidad operacional.

La Sección 2 contiene todas las fórmulas para facilitar la operación de los servicios regulados en el Acuerdo, con la sola exclusión de la llamada 7ª libertad, vale decir, que tanto en el transporte de pasajeros como en el de carga, los servicios de transporte aéreo deben servir un punto en el territorio de la Parte que designe a la respectiva línea aérea.

c. Cambio de capacidad operacional.

La Sección 3 permite a las líneas aéreas designadas cambiar, en cualquier punto de la ruta, el tipo o número de aeronaves operadas, en las condiciones que la misma norma señala.

d. Principios de no discriminación y de competencia entre sistemas computaciones de reserva.

En la Sección 4, se contienen todos los principios necesarios para que exista una justa y equitativa oportunidad para competir en relación a los sistemas computacionales de reserva de las líneas aéreas designadas por las Partes.

En mérito de lo precedentemente expuesto, someto a vuestra consideración, para ser tratado en la actual Legislatura Extraordinaria de Sesiones del H. Congreso Nacional, el siguiente

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

"**ARTÍCULO ÚNICO.-** Apruébanse el "Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno del Reino de Bélgica" y su Anexo, suscritos en Bruselas, el 13 de septiembre de 2001.".

Dios guarde a V.E.,

RICARDO LAGOS ESCOBAR
Presidente de la República

CRISTIAN BARROS MELET
Ministro de Relaciones Exteriores (S)

JAVIER ETCHEBERRY CELHAY
Ministro de Transportes
y Telecomunicaciones