MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA EL ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DEL GRAN DUCADO DE LUXEMBURGO RELATIVO A SERVICIOS AÉREOS ENTRE SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS Y SU ANEXO, SUSCRITOS EN LUXEMBURGO, EL 25 DE FEBRERO DE 2002.

SANTIAGO, noviembre 5 de 2002

M E N S A J E Nº 116-348/

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 entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno del Gran Ducado de Luxemburgo Relativo a Servicios Aéreos entre sus Respectivos Territorios y su Anexo, suscritos en Luxemburgo, el 25 de febrero de 2002.

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, Bélgica y otros países, el presente Acuerdo representa una exitosa continuación de la política de apertura aérea entre Chile y Europa.

II. ESTRUCTURA Y CONTENIDO.

Este Acuerdo consta de un Preámbulo, donde las Partes manifiestan los propósitos que los animaron a suscribirlo, de 21 Artículos Permanentes, en los cuales se desarrolla el texto de sus disposiciones, y de un Anexo, en el que se precisan las rutas de servicios aéreos que podrán operar las líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes.

1. Definiciones.

El Artículo 1 consulta una serie de definiciones de términos y conceptos básicos del Acuerdo, tales como "autoridades aeronáuticas", "servicio aéreo" y "línea aérea designada", 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", específicamente los derechos de 3ª y 4ª libertades (entre el territorio de ambas partes), de 5ª libertad (derecho a operar con terceros países) y de 6ª libertad (derecho a operar con terceros países a través de su propio territorio).

Estos derechos están referidos al transporte de pasajeros, carga y correspondencia, y a los servicios exclusivos de carga, al establecerse que se pueden operar separadamente o en combinación. Igualmente, se incluyen los servicios regulares o no regulares (fletamento).

Así, queda expresamente excluido el cabotaje o derecho a operar dentro del territorio de la otra Parte.

3. Designación y autorización de líneas aéreas.

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.

Para que puedan operar, a las líneas aéreas designadas se les exige estar legalmente constituidas, tener la sede principal de sus negocios en el territorio de la Parte que las designa, y contar con un Certificado de Operador Aéreo.

4. Revocación de autorizaciones.

En el Artículo 4 se establecen las causales en virtud de las cuales las Partes pueden negar, revocar o suspender una autorización. Ello procede, especialmente, cuando las líneas aéreas designadas de la otra Parte no se encuentran legalmente constituidas, no tengan la sede principal de sus negocios en el territorio de la Parte que las designó, o no cuenten con un Certificado de Operador Aéreo.

Así, el Acuerdo no exige ni la propiedad sustancial ni el control efectivo en manos del Estado o de sus nacionales respecto de las líneas aéreas designadas por la otra Parte, de manera absolutamente acorde con la política aerocomercial chilena.

5. Actividades comerciales.

En el Artículo 8 se resumen todos los derechos que se conceden a las líneas aéreas en materia de establecimiento de oficinas; mantención de personal; servicios en tierra; pago de gastos locales; y operación conjunta, especialmente códigos compartidos con empresas tanto de la contraparte como de terceros países. Se incluyen, asimismo, algunas disposiciones referidas al transporte intermodal.

6. Cambio de material.

El Artículo 9 permite a las líneas aéreas el cambio de aeronaves en el territorio de la otra Parte, o en cualquier otro punto de la ruta, estableciendo los requisitos para ello.

7. Competencia leal.

En el Artículo 12 se consagra el principio de libre ingreso al mercado de las líneas aéreas de cada Parte, en amparo de la libre competencia aérea.

Así, las Partes Contratantes se obligan a otorgar una justa e igual oportunidad a las líneas aéreas para que puedan competir en la prestación de servicios de transporte aéreo regida por el Acuerdo, y a permitir que cada una de ellas determine la frecuencia y capacidad del transporte que ofrezca, sin que pueda limitarse unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio o el tipo o tipos de aeronaves.

8. Tarifas.

El Artículo 14 establece la libertad tarifaria o de precios, mediante el sistema de "doble desaprobación" de las mismas. Ello significa que las empresas aéreas pueden cobrar las tarifas que deseen de acuerdo a las consideraciones normales del mercado, las que sólo pueden ser rechazadas si ambas autoridades aeronáuticas están de acuerdo en ello.

En consecuencia, la intervención de la autoridad se reduce a controlar excesos para el caso de tarifas discriminatorias, abusivas o subvencionadas.

9. 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 17 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 que las Partes se esforzarán para resolver tales controversias mediante negociación entre ellas.

10. Otras disposiciones.

Las demás disposiciones del Acuerdo, relativas a la aplicación de las leyes (Artículo 5), seguridad operacional (Artículo 6), seguridad de la aviación (Artículo 7), transferencia de fondos (Artículo 10), cargos a los usuarios (Artículo 11), sistemas computacionales de reserva (Artículo 13), derechos aduaneros y cargos (Artículo 15), consultas y modificaciones (Artículo 16), denuncia (Artículo 18), registro ante la OACI (Artículo 19) y convenios multilaterales (Artículo 20), representan cláusulas usuales en esta clase de Convenios y corresponden a una normativa de aplicación internacional, amparada en el Convenio de Chicago.

11. Vigencia.

De conformidad con el Artículo 21, el Acuerdo comenzará a regir sesenta días después de la fecha de la última Nota en que una de las Partes Contratantes comunique a la otra, a través de la vía diplomática, el término de los trámites constitucionales y legales internos correspondientes.

12. Anexo.

El Anexo del Acuerdo precisa las rutas de servicios aéreos que podrán operar las líneas aéreas designadas por Chile y por Luxemburgo.

De igual forma, permite a las líneas aéreas de ambas Partes establecer servicios utilizando cualquier punto anterior, intermedio o más allá del territorio de la otra Parte, con la única exigencia de que los servicios se presten en un punto del territorio de la Parte Contratante que hubiere designado a la respectiva línea aérea. Ello importa una limitación a los derechos de 7ª libertad, pues ésta significa que las líneas aéreas puedan operar servicios entre el territorio de la otra Parte y terceros países, sin operar en el país que designa la línea aérea.

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 entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno del Gran Ducado de Luxemburgo Relativo a Servicios Aéreos entre sus Respectivos Territorios" y su Anexo, suscritos en Luxemburgo, el 25 de febrero de 2002.".

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