BOLETÍN Nº 2.546-10.

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA SOBRE EL PROYECTO ACUERDO APROBATORIO DEL "ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA", Y SUS ANEXOS, SUSCRITOS EN SANTIAGO, EL 21 DE OCTUBRE DE 1999.

HONORABLE CÁMARA:

Vuestra Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana pasa a informaros el proyecto de acuerdo aprobatorio del tratado internacional denominado "Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de los Estados Unidos de América", y sus anexos, suscritos el 21 de octubre de 1999, sometido a la consideración de la H. Corporación en primer trámite constitucional, sin urgencia.

I. ANTECEDENTES GENERALES.

1.- El mensaje de S.E. el Presidente de la República os señala que este Acuerdo de Transporte Aéreo entre Chile y los Estados Unidos de América corresponde al tipo de Acuerdos denominados de cielos abiertos y que su celebración obedece a la política aerocomercial que ha seguido nuestro país en las últimas décadas, para conseguir la mayor apertura de cielos con los demás países y así lograr los objetivos que la informan, que son: el libre ingreso a los mercados, la libertad tarifaria y la mínima intervención de la autoridad.

Os agrega, después del comentario de su contenido normativo, que la ratificación de este instrumento internacional constituirá un trascendente paso en el cumplimiento de los objetivos de la política aerocomercial chilena, de apertura de los mercados en el transporte aéreo internacional aerocomercial. Agrega S.E. que se ha logrado un acuerdo totalmente abierto, que servirá de modelo e incentivo para otros países que aún mantienen reticencias y barreras de entrada a los operadores extranjeros, las que están afectando el desarrollo del transporte aéreo internacional.

Finalmente, destaca que el Acuerdo de Transporte Aéreo con Estados Unidos de América es el más importante de los celebrados hasta la fecha por Chile, por el volumen de negocios que representa para las líneas aéreas chilenas (el 40% de sus ventas totales), estimándose necesaria su ratificación a la mayor brevedad.

2.- En el preámbulo de este Acuerdo los Gobiernos de Chile y de los Estados Unidos de América dejan constancia de los propósitos que persiguen con su celebración, entre los cuales se consignan los siguientes:

a) El de promover un sistema de transporte aéreo internacional basado en la competencia entre las línea aéreas en el mercado, con un mínimo de interferencia y regulación gubernamental;

b) El posibilitar a las líneas aéreas poder ofrecer al público usuario y a los embarcadores una variedad de opciones de servicios a los más bajos precios que no sean discriminatorios ni representen abuso de una posición dominante, y deseando alentar a cada línea aérea a desarrollar e implementar precios innovativos y competitivos,

c) El garantizar el mayor grado de protección y seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmando su gran preocupación por los actos o amenazas en contra de la seguridad de las aeronaves que pongan en peligro a las personas o la propiedad, que perjudiquen las operaciones del transporte aéreo y socaven la confianza del público en la seguridad de la aviación civil.

3.- Chile ha celebrado convenios de este tipo con Singapur, Israel, Canadá, Uruguay, Jordania, Corea, España, Brasil, Ecuador, República Federal de Alemania, Argentina, Paraguay, Jamaica, México, Panamá, Rusia, Costa Rica y Bolivia entre otros países. Todos se orientan, mutatis mutandi, en los principios establecidos por la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), regida por la Convención de Chicago, promulgada en el país por el decreto supremo Nº 509 bis del Ministerio de Relaciones Exteriores, de 1957, publicado en el Diario Oficial del 6 de diciembre del mismo año.

Con los Estados Unidos de América, nuestro país tiene vigente el Convenio de Transporte Aéreo, suscrito el 10 de mayo de 1947, promulgado por el decreto supremo Nº 84, de 1949, del Ministerio de Relaciones Exteriores, publicado en el Diario Oficial del 12 de abril de 1949, y el Acuerdo sobre Servicios de Transporte Aéreo, celebrado mediante intercambio de notas de fechas 12 y 13 de marzo de 1997, prorrogado; promulgados en el orden interno por los decretos supremos Nºs. 434, de 1997, y Nº 16, de 1999, de la Secretaría de Estado señalada y publicados en el Diario Oficial de los días 12 de junio de 1997 y 2 de febrero de 1999; acuerdos bilaterales que serán sustituidos por el que se os informa en este acto y cuyo contenido normativo se os pasa reseñar.

II. RESEÑA DEL CONTENIDO NORMATIVO DEL ACUERDO INTERNACIONAL.

Este instrumento internacional consta diecisiete artículos y tres anexos, en los que se regulan los derechos que, recíprocamente, se otorgan las Partes Contratantes y las obligaciones que en el mismo contraen los Gobiernos de Chile y de los Estados Unidos de América; además de los derechos

que se confieren a las líneas aéreas designadas para realizar el transporte aéreo internacional de conformidad a este Acuerdo, y las cláusulas finales del tratado, que disponen, en lo sustancial, su registro en la OACI; su vigencia a partir del intercambio de los instrumentos de ratificación, y la sustitución de los tratados bilaterales en actual aplicación.

El anexo I, relativo al transporte aéreo regular, contempla disposiciones relativas a rutas; flexibilidad operativa y cambio de material; el anexo II, se refiere al transporte aéreo de fletamento, y el anexo III establece los principios de no discriminación entre los sistemas de reservas por computadora, normas que garantizan, en este ámbito, según lo señala el mensaje, la igualdad de condiciones para competir.

A) Principales derechos que se otorgan las Partes.

Para que sus líneas aéreas realicen transporte aéreo internacional al amparo de este Acuerdo, los Gobiernos de Chile y de los Estados Unidos de América se conceden los derechos siguientes:

1) El de volar a través del territorio de la otra Parte sin aterrizar, reconocido en la actividad como el derecho de 1ª libertad del aire (letra a) del artículo 2);

2) El de hacer escalas en el territorio de la otra Parte para fines no comerciales, reconocido como el derecho de 2ª libertad, y los demás derechos estipulados en el Acuerdo.

Estos otros derechos son, al tenor del mensaje, los derechos aerocomerciales, consagrados en el Cuadro de Rutas, sección 1 del anexo I del Acuerdo, que comprenden los derechos de 3ª y 4ª libertades; esto es, el de operar entre los territorios de ambas Partes Contratantes; el derecho de 5ª libertad, que equivale al derecho a operar desde el territorio de la otra Parte Contratante hacia un tercer país, y el derecho de 6ª libertad, consistente en el derecho de ejercer la 5ª libertad, pasando por su propio territorio, si lo desea (letras b. y c. del Nº 1 del artículo 2).

Conforme lo destaca el mensaje, en la sección 2 del Cuadro de Rutas se establece la flexibilidad operativa, que permitirá a las líneas aéreas designadas de cada Parte, la posibilidad de operar cualquier servicio con la mayor apertura, siempre que tal servicio sirva un punto situado en el territorio de la Parte que designó a la línea aérea, salvo para los vuelos cargueros, los que podrán ser operados aún sin este requisito, calificado como derecho de 7ª libertad.

3) El derecho a designar a cuantas líneas aéreas desee para realizar el transporte aéreo internacional de conformidad con este Acuerdo y a retirar o alterar dichas designaciones; lo que será comunicado a la otra Parte vía diplomática, precisando si la línea aérea en cuestión es autorizada para realizar el transporte aéreo regular o el transporte aéreo de

fletamento, o ambos, regulados en los anexos I y II del Acuerdo, respectivamente (Nº 1 de artículo 3).

El transporte aéreo regular podrá ser efectuado entre puntos de las siguientes rutas, precisadas en la sección 1 del anexo I:

== Las rutas para la línea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos, comprenden puntos anteriores a los Estados Unidos, vía los Estados Unidos, y puntos intermedios, a un punto o puntos situados en Chile y más allá. En el servicio o los servicios exclusivos de carga, entre Chile y cualquier punto o puntos.

== Las rutas para la línea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de Chile, comprenden puntos anteriores a Chile, vía Chile, y puntos intermedios a un punto o puntos situados en los Estados Unidos y más allá. En el servicio o los servicios exclusivos de carga, entre los Estados Unidos y cualquier punto o puntos (letra A y B de sección 1 de anexo I).

El transporte aéreo de fletamento de pasajeros (y de su equipaje acompañado) y/o de carga (incluyendo entre otros, los fletamentos de expedidores de mercancías, los fletamentos parciales y los fletamentos combinados (pasajeros/carga), podrá efectuarse entre cualquier punto o puntos designados en el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea y cualquier punto o puntos en el territorio de la otra parte, y entre cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte y cualquier punto o puntos en terceros países, siempre que a excepción de los vuelos de fletamento de carga, dicho servicio constituya parte de una operación continua, con o sin cambio de aeronave, que comprenda servicios al país de origen a fin de efectuar tráfico local entre el país de origen y el territorio de la otra Parte (Inciso primero de sección 1 de anexo II).

Las autorizaciones de operación y los permisos técnicos a las líneas aéreas designadas serán otorgados por la otra Parte con una mínimo de demora administrativa, siempre que:

== La propiedad substancial y el control efectivo de la línea aérea pertenezca a la Parte que la designe, a los nacionales de ella o a ambas;

== La línea aérea designada esté capacitada para cumplir las condiciones impuestas según las leyes y reglamentos normalmente aplicados en la operación del transporte aéreo internacional por la Parte que deba pronunciarse sobre la solicitud o solicitudes, y

== La parte que designe la línea aérea cumpla y aplique las normas de seguridad operacional y de seguridad de la Aviación contempladas en los artículos 6 y 7.

En el caso de la seguridad operacional, en lo sustancial, se trata de acreditar, mediante las certificaciones correspondientes,

las condiciones de aeronavegabilidad, de competencia y licencias exigidas por la OACI, según el Convenio de Chicago.

En el caso de la seguridad de la Aviación, las Partes reiteran su compromiso de actuar conforme a las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio, el 14 de septiembre de 1963; el convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya, el 16 de diciembre de 1970; el convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación civil, firmado en Monreal, el 23 de septiembre de 1971, y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten servicios a la Aviación civil Internacional, hecho en Montreal, el 24 de febrero de 1998. Estos Convenios rigen en el país como ley de la República, en virtud de que Chile se ha hecho parte y ha procedido a incorporarlos al orden jurídico interno.

4) El derecho a revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte cuando esta no tenga la propiedad sustancial o el control efectivo de la línea aérea o ésta no cumpla con las disposiciones legales que la Parte autorizante ha establecido sobre la operación y navegación de aeronaves o con las condiciones de seguridad operacional exigibles de acuerdo con la OACI (artículos 4, en relación con artículos 5 y 6).

5) El derecho a solicitar la celebración de consultas acerca del Acuerdo, las que deberán dentro de 30 días si ellas se solicitan para impedir un daño inminente e irreparable a una línea o líneas aéreas (artículo 13).

6) El derecho someter a los procedimientos de solución de controversias previstos en el Acuerdo cualquier diferencia que surja con motivo de su aplicación de Acuerdo. Estos procedimientos serán consultas oficiales, el sometimiento a la decisión de alguna persona u organismo o al arbitraje, si en los dos primeros no se logrado acuerdo entre las Partes. El tribunal arbitral estará compuesto de tres árbitros, de los cuales cada Parte designará uno y el terceros lo designarán de común acuerdo, y si éste acuerdo no se produce, cualquiera de las Partes podrá pedir que la designación sea hecha por el Presidente del Consejo de la OACI.

El cumplimiento de cualquier resolución o laudo del tribunal arbitral deberá ser compatible con la legislación interna de la Parte respectiva (artículo 14).

B) **Principales obligaciones para las Partes Contratantes**.

La primera de ellas es otorgar a las líneas aéreas designadas una justa e igual oportunidad para que puedan competir en la operación del transporte aéreo internacional regido por este Acuerdo. Desde este punto de vista, cada Parte deberá:

1) Permitir que cada línea aérea designada fije la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrezca, basada en consideraciones comerciales del mercado. Conforme a este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen del tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves que tengan en servicio las líneas aéreas designadas de la otra Parte, salvo cuando se exija por razones aduaneras, técnicas, operativas o ambientales, en condiciones compatibles con las normas de la OACI.

2) No imponer a las líneas aéreas designadas de la otra Parte exigencias sobre no refutación (first-refusal requirement), una relación de equilibrio (up litf ratio), compensación por no presentar objeción, o cualquier otra exigencia con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico, que sean incompatibles con los objetivos del presente Acuerdo.

3) No exigir a las líneas aéreas de la otra parte, la presentación para su aprobación de itinerarios, programas de vuelos de fletamento o planes operacionales, salvo los que se requieran, en bases no discriminatorios, para hacer cumplir las condiciones uniformes fijadas para la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional.

La segunda obligación, regulada en el artículo 12, dice relación con la libertad tarifaria. Cada parte deberá permitir que las tarifas del transporte aéreo las fije cada línea aérea designada basada en consideraciones comerciales de mercado. En esta materia, la intervención de las Partes se limitará a evitar tarifas o prácticas injustificadamente discriminatorias; a proteger a los consumidores de tarifas que sean injustificadamente elevadas o restrictivas, debido al abuso de una posición dominante, y a proteger a las líneas aéreas contra tarifas que sean artificialmente bajas a causa de subvenciones o apoyos gubernamentales directos o indirectos.

C) Principales derechos que se otorgan a las líneas aéreas.

En marco de las oportunidades comerciales reguladas en el artículo 8, a las líneas aéreas de cada Parte se les reconoce, básicamente, los derechos siguientes:

1) El de establecer sucursales en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo;

2) El de traer y mantener en el territorio de la otra Parte, gerentes, vendedores, técnicos, operadores y otros especialistas que se requieran para la prestación del transporte aéreo, de conformidad con las leyes y reglamento de la otra Parte, relativos al ingreso, residencia y empleo;

3) El de encargarse de sus propios servicios en tierra en el territorio de la otra Parte (“servicios autónomos”) o, si lo prefiere, seleccionar

a algunos, entre los agentes que compitan, para que los proporcionen en total o parcialmente;

4) El de vender transporte aéreo en el territorio de la otra Parte, directamente, y si lo desea, a través de sus agentes, en moneda de dicho territorio o en monedas libremente convertibles, salvo que pueda estar específicamente establecido en las regulaciones sobre fletamento del país en que el charter se origina, lo relativo a la protección de los fondos del pasajero y sus derechos a cancelación y devolución;

5) El de convertir y remesar a su país, sin restricciones ni gravámenes, los ingresos locales obtenidos en exceso sobre las sumas desembolsadas localmente;

6) El de pagar los gastos incurridos en el territorio de la otra Parte, incluidas las compras de combustible, en la moneda del país, o en monedas libremente convertibles, si lo desea la línea aérea correspondiente;

7) El de concertar acuerdos de cooperación comercial, tales como bloqueo de espacio, códigos compartidos o acuerdos de arriendo, con una línea o líneas aéreas de cualquiera de las Partes, y una línea o líneas aéreas de un tercer país, siempre que dicho tercer país autorice o permita acuerdos similares entre líneas aéreas de la otra Parte y otras líneas aéreas, en los servicios hacia, desde o a través de dicho tercer país, a condición que todas las líneas aéreas cuenten con la debida autorización y cumplan con los requisitos que se aplican normalmente a dichos acuerdos;

8) El de transportar carga a depósito, por cualquier medio de transporte terrestre de carga hacia y desde cualquier puntos en los territorios de las Partes o en terceros países, según las leyes y reglamentos aplicables, y el acceso de dicha carga a los procesos e instalaciones aduaneras aeroportuarias;

9) El de gozar de liberación de derechos aduaneros y gravámenes, al llegar al territorio de una Parte, en favor de las aeronaves operadas en el transporte aéreo internacional por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, su equipo ordinario, equipo de tierra, combustible, lubricantes, suministros técnicos fungibles, piezas de repuesto, suministros para la aeronave y otros objetos que se destinen o utilicen sólo en relación con el funcionamiento o conservación de las aeronaves que participen en el transporte aéreo internacional, a condición de que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave, o en depósitos francos habilitados para tal efecto, y

10) El que los cargos al usuario que impongan las autoridades u organismos impositivos competentes de cada Partes a las líneas aéreas sean justos y razonables, no discriminatorios y repartidos equitativamente entre todas las categorías de usuarios.

I. DECISIONES DE LA COMISIÓN.

A) Antecedentes y opiniones recibidas por la Comisión.

Durante su estudio, vuestra Comisión recibió antecedentes y opiniones de la Junta de Aeronáutica Civil; del Subsecretario de Transporte, y de LAN-Chile, todas favorables a la aprobación de este Acuerdo.

1) El Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Juan Pablo Langlois, mediante oficio Nº 551, de fecha 6 de septiembre de 2000, destaca la importancia que tiene para Chile este Acuerdo, ya que el 40% de los ingresos de LAN-Chile se generan hacia o desde el mercado norteamericano.

Agrega que el tráfico con Norteamérica representa el 34% del total del tráfico de pasajeros de Chile y el 55% del tráfico total de carga, mercados en que las empresas chilenas tienen el 40% y 70% de participación, respectivamente.

Informa que en la actualidad hay 3 empresas norteamericanas con 28 frecuencias semanales en total; LAN-Chile con 45 frecuencias, y 5 empresas del resto de Latinoamérica por medio de una variedad de combinaciones a través de sus países de bandera, participando en el tráfico Chile-Estados Unidos, pero las empresas norteamericanas y LAN-Chile son las únicas con servicios directos, sin escalas intermedias. Es decir, se trata de un mercado muy competitivo y abierto en que las empresas bilaterales se benefician, además, de las ventajas del Acuerdo firmado.

Añade que el Convenio Aéreo bilateral de 1947 es restrictivo, ya que el número de vuelos y los puntos a operar estaban limitados; en cambio, este de 1999, es de cielos abiertos y permite a las empresas de ambos países que puedan operar el número de vuelos que deseen, en las rutas y con los derechos de tráfico que deseen, incluyendo el tráfico entre el territorio de la Contraparte y cualquier tercer país del mundo y con las tarifas que cada una estime conveniente. Además, las empresas bilaterales podrán concertar acuerdos de código compartido entre ellas o con empresas de terceros países. El nivel de apertura de los cielos es ilimitado, salvo en el tráfico interno o cabotaje, que queda reservado a las aerolíneas nacionales de cada país. Esto debiera redundar, a juicio del Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil, en una mayor competencia, en mayores servicios y en precios más bajos. De hecho, señala, en noviembre próximo, si bien Continental se retirará de la ruta, entrará Delta con un vuelo diario.

El Subsecretario de Transportes, señor Patricio Tombolini Véliz, en la sesión que la Comisión celebró el 12 de septiembre de 2000, reiteró los argumentos de mérito que el mensaje expone para justificar la celebración de este Acuerdo y solicitar a la H. Cámara su aprobación constitucional.

El abogado de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Jorge Ansted, en la misma sesión, reafirmó, en lo sustancial, lo informado por

el Secretario General de la misma Junta, señor Langlois, sosteniendo que este Acuerdo es el mejor en su tipo de los celebrados por el país; es el más abierto suscrito por Chile, por cuanto concede todos los derechos de tráfico y de tránsito, de escalas técnicas; de transporte de pasajeros, carga, correspondencia y derechos de tráfico desde y hacia terceros países. Por ello, este Acuerdo constituye un gran escenario para las empresas chilenas. Sólo mantiene la reserva de cabotaje para las empresas de cada país, que chile permite sólo existiendo reciprocidad.

Hizo notar que para las empresas nacionales este Acuerdo es muy importante, no sólo por la magnitud del mercado norteamericano sino porque permite que las empresas nacionales celebren acuerdos con sus equivalente de Estados Unidos para alcanzar distintos puntos dentro de dicho país.

La Gerente de Análisis Comercial de LAN-Chile, señora Raquel Galarza, en la sesión celebrada por vuestra Comisión el 3 de octubre de 2000, explicó que el transporte aéreo de nuestro país es muy dependiente del de los Estados Unidos de América, país que tiene el 36% del tráfico aéreo del mundo, siendo de este porcentaje un 80% de tráfico doméstico.

Destacó que este Acuerdo permitirá a LAN-Chile transportar carga hacia y desde Estados Unidos, sin tocar Chile, lo que es muy importante porque esta empresa es el principal transportista de carga aérea de Estados Unidos a Sudamérica.

Agregó que esta empresa ocupa en la actualidad a 10.000 personas, nueve mil de las cuales trabajan en Chile. Reveló que LAN-Chile está invirtiendo 1.300 millones de dólares en mejorar su flota, adquiriendo modernos aviones Airbus, mediante créditos externos directos; que Chile registra un mayor movimiento aéreo doméstico que el resto de los países de Sudamérica, y que esta empresa mantiene altos niveles de eficiencia, a nivel mundial, siendo posiblemente la única empresa en este subcontinente que obtiene utilidades.

Sostiene que la celebración de un Acuerdo de cielos abiertos con Argentina potenciaría la aplicación de este Acuerdo, ya que actualmente existe un Acuerdo que no permite sacar pasajeros desde ese país hacia terceros países. Lo mismo ocurre con Perú. Además, con otros países existen límites en el números de operaciones, como sucede con Ecuador, Colombia y Canadá. Por ello, estima que se necesitan otros acuerdos de cielos abiertos con países de la Región para aprovechar adecuadamente la 7ª libertad que da el Acuerdo con los Estados Unidos de América.

Por último, destaca que la empresa seguirá creciendo, como lo ha hecho en los últimos cinco años, aumentado su personal de 1.300 a 10.000 empleados; lo que se producirá ya que la oferta de asientos kilómetros crecerá en un 15% el próximo año, lo que demandará más personal en todos los niveles técnicos de la actividad.

B) Aprobación del proyecto de acuerdo.

Por los antecedentes expuestos y los que os podrá agregar el H. Diputado Informante vuestra Comisión, por unanimidad, acordó recomendaros la aprobación del proyecto de acuerdo, con modificaciones formales de menor entidad que no se estima necesario detallar, ya que ellas se salvan con el texto del artículo único del proyecto que se os propone a continuación:

El texto que os propone vuestra Comisión es el siguiente:

"Artículo único.- Apruébanse el "Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de los Estados Unidos de América", y sus anexos I, II y III, suscritos en Santiago, el 21 de octubre de 1999.".

C) Menciones reglamentarias.

Para los efectos reglamentarios pertinentes se os hace constar que este Acuerdo internacional no contiene normas de rango orgánico constitucionales ni materias que requieran de quórum calificado.

D) Diputado Informante.

Esta nominación recayó, por unanimidad, en el H. Diputado Cristián Leay Morán.

)--------(

Discutido y despachado en las sesiones de los días 12 de septiembre y 3 de octubre de 2000, con la participación de los Diputados señores Joaquín Palma Irarrázaval (Presidente de la Comisión); Alessandri Valdés, don Gustavo; Ascencio Mansilla, don Gabriel; Allende Bussi, doña Isabel; Jarpa Wevar, don Carlos Abel; Kuschel Silva, don Carlos Ignacio; Leay Morán, don Cristián; Longton Guerrero, don Arturo; Masferrer Pellizzari, don Juan; Moreira Barros, don Iván; Reyes Alvarado, don Víctor; Riveros Marín, don Edgardo, y Urrutia Cárdenas, don Salvador.

SALA DE LA COMISIÓN, a 3 de octubre de 2000.

FEDERICO VALLEJOS DE LA BARRA,
Abogado Secretario de la Comisión.