BOLETINES Nºs. 3163-10
3164-10
3165-10
3166-10
3167-10
3168-10

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES ACERCA DE LOS PROYECTOS DE ACUERDO APROBATORIOS DE LOS TRATADOS BILATERALES SOBRE TRANSPORTE AÉREO CELEBRADOS POR CHILE CON LA REPÚBLICA POPULAR CHINA, CON SUECIA, CON NORUEGA, CON LUXEMBURGO, CON BÉLGICA Y CON DINAMARCA, RESPECTIVAMENTE.

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana pasa a informar acerca de los proyectos de acuerdo aprobatorios de los tratados bilaterales y sus respectivos anexos que para regular el transporte aéreo internacional Chile ha celebrado el 3 de junio de 1996, con la República Popular China; el 27 de junio de 2001, con el Reino de Suecia; el 27 de junio de 2001, con el Reino de Noruega; el 25 de febrero de 2002, con el Gran Ducado de Luxemburgo; el 13 de septiembre de 2001, con el Reino de Bélgica, y el 27 de junio de 2001, todos sometidos a la consideración de la H. Cámara, en primer trámite constitucional, sin urgencia.

Por la analogía de compromisos, propósitos y contenido normativo que presentan estos Convenios y por razones de economía procesal ya observada en casos similares en que se han tramitado, simultáneamente, varios instrumentos internacionales de estas características, la Comisión ha acordado informarlos en un solo acto todos los proyectos de acuerdo antes señalados, sin perjuicio de las decisiones que la H. Cámara adopte respecto de cada uno, en votación única o separada.

I.- ANTECEDENTES GENERALES.

A) Principales consideraciones de mérito formuladas por los mensajes para justificar la celebración de estos Tratados.

1) El convenio celebrado con la República Popular China responde a la política de apertura de rutas y derechos de tráfico que propicia nuestro país en el Asia-Pacífico, luego de su incorporación a los Estados que integran la Cooperación Asia-Pacífico (APEC).

2) La celebración de los Acuerdos suscritos con Suecia, Noruega, Luxemburgo, Bélgica y Dinamarca, que corresponden al tipo de convenios denominados de “cielos abiertos”, 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, la celebración de estos Acuerdos representa una exitosa continuación de la política de apertura aérea entre Chile y Europa.

B) Marco normativo internacional en el que se celebran estos tratados.

Todos estos tratados bilaterales, suscritos entre países miembros de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), se orientan por los principios establecidos en la Convención de Aviación Civil Internacional, suscrita en Chicago, Estados Unidos de América, el 7 de diciembre de 1944; promulgada en el orden interno mediante el decreto supremo del Ministerio de Relaciones Exteriores Nº 509 bis, de 1958, y publicada en el Diario Oficial del 22 de enero del mismo año.

Todos son de un contenido normativo similar. Sus cláusulas son, mutatis mutandi, tradicionales en este tipo de tratados, como ocurre con las contempladas en el articulado de los tratados bilaterales en tramitación. En los últimos años, la H. Cámara ha dado su aprobación, por ejemplo, a los celebrados con Bolivia, el 15 de marzo de 1993; con Jamaica, el 24 de junio de 1994; con los Estados Unidos Mexicanos, el 14 de enero de 1997, y con Panamá, el 21 de octubre de 1997.

El último de los señalados es el primer acuerdo de cielos abiertos firmado por Chile en Latinoamérica, con derechos de 3ª, 4ª, 5ª y 6ª libertades, que ha servido de modelo en el Acuerdo sobre Transporte Aéreo a ser suscrito con Costa Rica, y en las negociaciones tendientes a la firma de un Tratado de Libre Comercio con Centroamérica, en las cuales nuestro país ha propuesto un capítulo sobre Transporte Aéreo, basado precisamente en sus normas.

Conforme a las definiciones que de dichas libertades ha hecho la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), la 3ª libertad es el derecho a embarcar pasajeros y mercancías en el territorio del Estado cuya nacionalidad posea el avión a destinación de un país extranjero; la 4ª confiere derecho a embarcar pasajeros y mercancías en territorio extranjero con destino al país de la nacionalidad del avión; la 5ª permite embarcar pasajeros y mercancías en un país extranjero con destino a un tercer país y a la inversa, y la 6ª permite las operaciones de la 5ª, pasando el avión por el país de su nacionalidad.

II.- ESTRUCTURA Y CONTENIDO NORMATIVO GENERAL DE ESTOS TRATADOS BILATERALES.

A) Estructura general de estos tratados.

Todos constan de un instrumento principal y un anexo.

El instrumento principal regula, por lo general, en 20 o 21 artículos, los derechos y obligaciones de las Partes Contratantes y de las líneas aéreas designadas para prestar los servicios de transportes aéreo internacional entre los respectivos países.

Los anexos, también denominados cuadros de rutas, por lo general, determinan las rutas que podrán seguir las líneas aéreas en la prestación de sus servicios de transporte aéreo. En el caso del Acuerdo con Bélgica se agregan normas sobre flexibilidad operacional, cambio de capacidad operacional, principios de no discriminación y aplicación de sistemas computacionales de reservas de las líneas aéreas designadas.

B) Principales compromisos específicos contemplados en estos tratados.

Los principales compromisos específicos son los siguientes:

1) Las Partes Contratantes, esto es, los Gobiernos de Chile y del país con el cual se celebra el tratado bilateral, se reconocen los derechos a efectuar servicios aéreos combinados de pasajeros, carga y correo y servicios exclusivos de carga, sean regulares o no, con las libertades y en las condiciones antes señaladas, en las rutas que, en cada caso se indican en el Anexo: Cuadro de Rutas-

Los acuerdos celebrados con Suecia, Noruega, Luxemburgo y Dinamarca excluyen el derecho a cabotaje o derecho a transportar pasajeros carga y correo dentro del territorio de la otra Parte.

El suscrito con Bélgica contempla rutas totalmente abiertas, excluidos sólo los tráficos de 7ª libertad (entre dos puntos, sin servir puntos en el territorio de la Parte que designa la línea aérea).

2) Los Gobiernos adquieren el derecho de designar tantas líneas aéreas como desee para realizar transporte aéreo internacional en virtud del Convenio, y el de retirar o de alterar tales designaciones. El Gobierno que reciba la comunicación de tal designación deberá conceder, sin demora, la autorización de operación correspondiente, pudiendo solicitar a las líneas aéreas designadas que demuestren que están calificadas para cumplir, normal y razonablemente, las condiciones prescritas según las leyes y reglamentos que apliquen a la operación de servicios aéreos internacionales.

3) Cada Parte Contratante tendrá derecho de revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o los permisos técnicos de una línea aérea designada, en caso de que una parte substancial de la propiedad y el control efectivo de la línea aérea no estén en poder de la otra Parte Contratante o de nacionales de la otra Parte Contratante o de ambos, cuando no haya cumplido con las leyes y reglamentos de la Parte Contratante que regulan los servicios de transporte aéreo internacional, o cuando la empresa aérea no se conforme a las condiciones prescritas bajo este Convenio.

Este derecho deberá ser ejercido previa consulta con la otra Parte Contratante. Él no restringe el derecho a detener, limitar o condicionar el transporte aéreo de acuerdo con las normas relativas al reconocimiento de los certificados y licencias y a la seguridad de la aviación.

4) Se establece que la entrada y salida del país de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional y de los pasajeros, tripulaciones, equipaje, carga y correo, así como los trámites relativos a la migración, a las aduanas y a las medidas sanitarias, se regirán por la normativa local mientras permanezcan en el territorio nacional.

5) Se regula el reconocimiento de los certificados de aeronavegabilidad y de competencia y las licencias expedidos o convalidados por una de las Partes Contratantes y no caducados. Cada Parte se reserva el derecho de no reconocer la validez para los vuelos sobre su propio territorio, de los títulos o certificados de competencia y las licencias expedidos a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

6) Los Gobiernos se obligan a proteger, en su relación mutua, la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, incluidos los actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, para lo cual se declara formar parte del Convenio la normativa internacional pertinente adoptada en el seno de la Organización de la Aviación Civil Internacional, (OACI).

7) Se reconoce a las líneas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes el derecho a desarrollar sus actividades comerciales, mediante el ejercicio, en el territorio de la otra Parte, de los derechos siguientes:

a) El de establecer oficinas para la promoción y venta de transporte aéreo y mantener personal administrativo, técnico operacional, de ventas y otro personal especializado, necesarios para la prestación de servicios de transporte aéreo.

b) El de encargarse de sus propios servicios de tierra o, si lo prefiere, efectuar una selección entre agentes competidores para llevar a cabo estos servicios.

c) El de dedicarse a la venta de transporte aéreo directamente y, si lo desea, a través de sus agentes, pudiendo cualquier persona adquirirlo, en moneda de dicho territorio o en monedas de libre conversión.

d) El de remitir a sus oficinas principales los ingresos obtenidos, una vez descontados los gastos.

e) El de operar servicios con líneas aéreas de las Partes Contratantes o con líneas aéreas de un tercer país, siempre y cuando dicho tercer país autorice o permita acuerdos equivalentes entre las líneas aéreas de la otra Parte y otras líneas aéreas en los servicios hacia y desde dicho tercer país.

8) Se establece la exención de todos los derechos aduaneros, honorarios de inspección y otros derechos o impuestos al llegar al territorio de la otra Parte Contratante, en favor de las aeronaves operadas por las líneas aéreas designadas, como asimismo de su equipo regular, piezas de repuesto, abastecimientos de combustibles, lubricantes y provisiones de la aeronave (incluyendo comidas, bebidas y tabacos) a bordo hasta su reexportación.

Igualmente estarán exentos de los mismos derechos e impuestos, con excepción de los cargos correspondientes al servicio prestado, los suministros de la aeronave embarcados en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes para su consumo a bordo; los repuestos, ingresados al territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, para la mantención o reparación de la aeronave utilizada por la línea aérea designada; los combustibles y lubricantes destinados al abastecimiento de la aeronave.

9) Se dispone que los cargos al usuario que impongan los organismos competentes a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante serán justos, razonables y no discriminatorios.

10) Las Partes Contratantes se obligan a dar oportunidades justas y equitativas a las líneas aéreas designadas para competir en el transporte aéreo internacional a que se refiere el Convenio. En ese contexto, ninguna de ellas podrá limitar unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o los tipos de aeronaves explotadas por las líneas aéreas designadas, salvo cuando sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operacionales o ambientales, de acuerdo con la Convención de la Aviación Civil Internacional, y

11) Se permite que cada línea aérea designada fije libremente las tarifas para el transporte aéreo, basadas en consideraciones comerciales de mercado. En el caso del Convenio con la República Popular China, se adopta el principio de la fijación conforme a las reglas del país de origen, reservando el derecho a la Autoridad aeronáutica del otro país a intervenir para evitar la competencia desleal.

En esta materia, la intervención de los Gobiernos se limitará a impedir prácticas o tarifas discriminatorias; a proteger a los consumidores respecto a tarifas excesivamente altas o restrictivas que se originen del abuso de una posición dominante, y a proteger a las líneas aéreas respecto a tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidio gubernamental directo o indirecto.

Las disposiciones de las cláusulas finales son propias de este tipo de tratados, en las que se conviene, principalmente, que los Gobiernos podrán celebrar, en cualquier momento, consultas relativas a la aplicación del Convenio, incluyendo su Anexo; se dispone que las controversias que pudieran surgir entre los Gobiernos en relación con la interpretación y aplicación del Convenio se resolverán por medio de negociaciones; se permite que los Gobiernos puedan dar por terminado el respectivo tratado bilateral a través de los canales diplomáticos, en cualquier momento; se ordena el registro de este instrumento en la OACI, y se dispone su vigencia a partir de su ratificación. En el caso del celebrado con la República Popular China se permite que pueda entrar en vigor a partir de la fecha de la firma, dentro de las facultades legales y administrativas que tenga las Partes para tal efecto.

III.- DECISIONES DE LA COMISIÓN.

A) Aprobación de los tratados internacionales en informe.

Las disposiciones de estos tratados son armónicas con las disposiciones del decreto ley Nº 2.564, de 1979, que dicta normas sobre Aviación Comercial. Estas permiten que los servicios de transporte aéreo, de cabotaje o internacional, puedan ser realizados libremente por empresas nacionales o extranjeras, en las condiciones técnicas y de seguridad que establezcan y controlen la Dirección Aeronáutica Civil y la Junta de Aeronáutica Civil. Sin embargo, para que las empresas extranjeras de aeronavegación puedan operar se requiere que los otros Estados otorguen condiciones similares a las empresas aéreas chilenas, cuando éstas lo soliciten. Esta reciprocidad internacional es la que formalizan los tratados en trámite, cuya aprobación parlamentaria es importante para dar estabilidad jurídica a los compromisos que los Gobiernos han contraído en beneficio del transporte aéreo internacional bilateral. Sin ella y la consiguiente ratificación de estos instrumentos, la actividad quedaría sujeta a las decisiones unilaterales de la autoridad administrativa y, expuesta, eventualmente, a discriminaciones que impidieran su desarrollo.

Además, la sanción parlamentaria de los nuevos tratados suscritos por Chile con los Reinos de Suecia, Noruega, Dinamarca y Bélgica es jurídicamente necesaria para que jurídicamente puedan reemplazar, como lo han convenido los Gobiernos, los celebrados el 27 de octubre de 1952, con los tres primeros Reinos señalados, y el 5 de noviembre de 1966 con el cuarto, ya que todos se encuentran actualmente vigentes e incorporados al orden interno.

Por lo señalado en este informe, más los antecedentes que podrá agregar el señor Diputado informante, la Comisión decidió por unanimidad recomendar a la H. Cámara que preste su aprobación, en votación única o en votaciones separadas, el artículo único de los respectivos proyectos de acuerdo, con modificaciones formales de menor entidad que no se estima necesario detallar, ya que se salvan en los textos sustitutivos siguientes:

1) Proyecto de acuerdo boletín Nº 3163-10:

"Artículo único.- *Apruébanse el "Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Popular China relacionado con el Transporte Aéreo Civil" y su anexo, suscritos en Santiago, el 3 de junio de 1996.".*

2) Proyecto de acuerdo boletín Nº 3164-10:

"Artículo único.- *Apruébanse el "Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno del Reino de Suecia" y su anexo, suscritos en Copenhague, Dinamarca, el 27 de junio de 2001.".*

3) Proyecto de acuerdo boletín Nº 3165-10:

"Artículo único.- *Apruébanse el "Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno del Reino de Noruega" y su anexo, suscritos en Copenhague, Dinamarca, el 27 de junio de 2001.".*

4) Proyecto de acuerdo boletín Nº 3166-10:

"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.".*

5) Proyecto de acuerdo boletín Nº 3167-10:

"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.".*

6)) Proyecto de acuerdo boletín Nº 3168-10:

"Artículo único.- *Apruébanse el "Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno del Reino de Dinamarca" y su anexo, suscritos en Copenhague, el 27 de junio de 2001.".*

Concurrieron a la unanimidad, los votos de los señores Diputados Allende, doña Isabel; Ibáñez, don Gonzalo; Jarpa, don Carlos Abel; Kuschel, don Carlos Ignacio; Leay, don Cristián; Riveros, don Edgardo, y Tarud, don Jorge.

B) Designación de Diputado informante.

Esta nominación recayó, por unanimidad, en el H. Diputado don Edmundo Villouta Concha.

C) Menciones reglamentarias.

Los tratados en informe no contienen disposiciones que merezcan las menciones ordenadas por los Nºs. 2 y 4 del artículo 287 del Reglamento de la H. Cámara.

)=====(

Debatidos y despachados con la asistencia de las señoras Diputadas Allende, doña Isabel; Ibáñez, doña Carmen; y González, doña Rosa; y de los Diputados señores Diputados Ibáñez, don Gonzalo; Jarpa, don Carlos Abel; Kuschel, don Carlos Ignacio; Leay, don Cristián; Masferrer, don Juan; Mora, don Waldo; Moreira, don Iván; Riveros, don Edgardo, y Tarud, don Jorge (Presidente de la Comisión).

SALA DE LA COMISIÓN, a 21 de enero de 2003.

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