**INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES** recaído en el proyecto de acuerdo, en segundo trámite constitucional, que aprueba 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, suscritos en Santiago, el 21 de octubre de 1999.
**BOLETIN Nº 2.546-10**

_____

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Relaciones Exteriores tiene el honor de informaros respecto del proyecto de acuerdo individualizado en el rubro, en segundo trámite constitucional, iniciado en Mensaje de S.E. el Presidente de la República.

A las sesiones en que se consideró este asunto asistió, en representación del Ejecutivo, el Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Juan Pablo Langlois Vicuña.

- - - - - -

Cabe tener presente que por tratarse de un proyecto de artículo único, en conformidad con lo prescrito en el artículo 127 del Reglamento de la Corporación, vuestra Comisión os propone discutirlo en general y particular a la vez.

- - - - - -

## I.- OBJETIVO DEL CONVENIO CUYA APROBACIÓN SE PROPONE.

Celebrar con los Estados Unidos de América un convenio de transporte aéreo, similar a otros de este tipo, en el marco de la política de cielos abiertos que en materia aerocomercial sustenta nuestro país.

## II.- ANTECEDENTES.

1.- Mensaje Presidencial.

El Mensaje de S.E. el Presidente de la República da cuenta que el instrumento internacional de que se trata corresponde, como se dijera, al tipo de acuerdo denominado "de cielos abiertos", cuyo propósito ulterior es conseguir un libre ingreso a los mercados, libertad tarifaria y una mínima intervención de la autoridad.

Agrega este documento que el Acuerdo celebrado con los Estados Unidos constituye un transcendente paso en el cumplimiento de los objetivos de la política aerocomercial chilena, de apertura de los mercados en el transporte aéreo internacional, y que servirá de modelo e incentivo para otros países que aún mantienen reticencias y barreras de entrada a los operadores extranjeros.

Por último, señala que se trata del acuerdo más importante de esta naturaleza celebrado hasta la fecha por Chile, por el volumen de negocios que representa para las empresas chilenas (el 40% de sus ventas totales).

2.- Legales.

Corresponde tener en cuenta el artículo 50, Nº1, de la Constitución Política que, entre las atribuciones exclusivas del Congreso Nacional, incluye la de "aprobar o desechar los tratados internacionales que le presentare el Presidente de la República antes de su ratificación".

Asimismo, el "Convenio sobre Transporte Aéreo y sus Documentos Anexos que la República de Chile suscribió con los Estados Unidos de América", promulgado por decreto supremo Nº 84, del Ministerio de Relaciones Exteriores, de 1949.

3.- Descripción del Convenio.

El Acuerdo consta de un preámbulo, diecisiete artículos y tres anexos.

En el preámbulo se señalan los objetivos generales del mismo, esto es, todos aquellos que informan una política de cielos abiertos.

En su artículo 1, contempla las definiciones atinentes a la naturaleza del Convenio, como "Autoridades Aeronáuticas", "Transporte Aéreo", "Línea Aérea Designada", "Tarifa" y "Cargo al Usuario", entre otras.

Su artículo 2 establece los denominados derechos de tránsito que las partes se otorgan entre sí:

- El derecho de sobrevuelo (1ª libertad del aire), o sea el derecho de volar a través del territorio de la otra Parte sin aterrizar.

- El derecho a hacer escala para fines no comerciales en dicho territorio (2ª libertad).

- Los demás derechos estipulados en el Acuerdo.

Estos últimos son aquellos denominados aerocomerciales, que están consagrados en el Cuadro de Rutas, Sección 1 del Anexo I, y comprenden el derecho de operar entre los territorios de ambas Partes Contratantes (3ª y 4ª libertades), el derecho a operar desde el territorio de la otra Parte Contratante, hacia un tercer país (5ª libertad) y, si lo desea, pasando por su propio territorio (6ª libertad).

En la Sección 2 del Cuadro de Rutas se establece la flexibilidad operativa, que otorga 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 pueden ser operados aún sin este requisito (7ª libertad).

Respecto al tráfico de cabotaje dentro del territorio de cada Parte, el párrafo 2º de la disposición en comentario lo reserva a las empresas nacionales de cada una de ellas.

Los artículos 3 y 4 establecen la múltiple designación de empresas de transporte aéreo internacional, su procedimiento de designación y comunicación, las condiciones que deberán cumplirse para conceder las correspondientes autorizaciones y permisos y para su revocación.

Los artículos 5, 6 y 7 se refieren, respectivamente, a la legislación aplicable para una Parte al entrar, permanecer o salir del territorio de la otra, en cuanto a operación y navegación de aeronaves e ingreso y salida de pasajeros, tripulantes y carga, seguridad operacional y de la aviación.

El artículo 8 desarrolla las oportunidades comerciales que ambas Partes se conceden y a las cuales tendrán derecho las líneas aéreas designadas por cada una de ellas.

Estas son el derecho a establecer sucursales (párrafo 1); mantener oficinas y personal propio en el territorio de la otra Parte (párrafo 2); prestar servicios en tierra (párrafo 3); vender pasajes (párrafo 4); remesar excedentes a sus casas matrices (párrafo 5); efectuar pagos en monedas del país (párrafo 6); celebrar acuerdos sobre operación conjunta entre empresas, en especial el código compartido (párrafo 7), y ejercer transporte intermodal (párrafo 8).

Los derechos aduaneros y gravámenes son abordados por el artículo 9. Se siguen, al efecto, los usos corrientes en este tipo de acuerdos y, sobre la base de la reciprocidad, se establecen exenciones de impuestos, gravámenes, derechos, tasas y cargos para las aeronaves y el equipamiento y suministros que se indica.

El artículo 10 se refiere a los cargos al usuario, exigiéndose que sean justos y razonables, se establezcan en base a la reciprocidad y se impongan a las líneas aéreas de la otra Parte en términos no menos favorables que los más favorables aplicados a cualquier otra línea aérea en el momento en que sean establecidos.

Se contempla en los artículos 11 y 12 un marco de competencia leal, propio de este tipo de convenios.

Así, el primero consagra la igualdad de oportunidades para competir (párrafo 1); el libre ingreso al mercado de las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante y el sistema de regulación de la capacidad, determinado por las propias líneas aéreas de acuerdo a las demandas del mercado (párrafo 2); el principio de la no discriminación (párrafo 3), y la obligación de minimizar los trámites administrativos en materia de requisitos y procedimientos (párrafo 4). Asimismo, el Acuerdo garantiza que las empresas designadas puedan operar sus servicios de pasajeros, carga y correo y exclusivos de carga, tanto regulares como no regulares, con el número de frecuencias y material de vuelo que estimen conveniente (artículo 11, párrafo 2, y anexos).

El segundo, por su parte, incluye principios destinados a precaver tarifas o prácticas injustificadamente discriminatorias y a proteger a los consumidores y líneas aéreas.

El Acuerdo con los Estados Unidos de América contempla, asimismo, cláusulas finales referentes a las siguientes materias: consultas entre las Partes (artículo 13); arreglo de controversias (artículo 14); denuncia (artículo 15); Registro en la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI (artículo 16), y entrada en vigencia (artículo 17).

En sus Anexos este Convenio trata aspectos relativos a transporte aéreo regular, rutas, flexibilidad operativa y cambio de material (Anexo I); transporte aéreo de fletamento (Anexo II), y principios de no discriminación entre los sistemas de reserva por computadora (Anexo III).

- - - - - -

## DISCUSIÓN Y VOTACIÓN

Al iniciarse la discusión del proyecto de acuerdo, y ante diversas consultas formuladas por los integrantes de vuestra Comisión, el representante de la Junta de Aeronáutica Civil destacó la importancia que el Convenio tiene para nuestro país.

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

Aportó, asimismo, por escrito, antecedentes sobre el trafico aéreo entre nuestro país y los Estados Unidos, señalando, al efecto, que hoy operan tres empresas norteamericanas, con veintiocho frecuencias semanales en total; Lan Chile, con cuarenta y cinco frecuencias, y cinco empresas del resto de Latinoamérica, que por medio de una variedad de combinaciones a través de sus países de bandera, participan en dicho tráfico.

Connotó, sin embargo, que sólo las empresas de Chile y Estados Unidos prestan servicios directos, sin escalas intermedias. En otras palabras, agregó, se trata de un mercado muy competitivo y abierto en que las empresas de cada Parte se benefician de las ventajas del Acuerdo.

Dio cuenta, asimismo, que el Acuerdo que os informamos fue firmado en Santiago el 21 de octubre de 1999, por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones de Chile y el Secretario de Transportes de Estados Unidos, con ocasión de la visita que éste hiciera a nuestro país.

Hasta ese momento, las relaciones aerocomerciales entre ambos países estaban regidas por un Acuerdo Aéreo Bilateral, de 1949, al que se ha hecho referencia en el acápite sobre antecedentes legales, de carácter restrictivo, y que se había venido aplicando a través de Acuerdos Transitorios en que el número de vuelos y los puntos a operar estaban limitados.

El nuevo Acuerdo fue negociado en 1997 en Washington, y su firma quedó supeditada, por exigencia de Chile, a que Estados Unidos otorgara inmunidad antimonopolio a alianzas entre líneas aéreas de ambos Estados signatarios.

Este reconocimiento de inmunidad, otorgado poco antes de su suscripción, permite a las empresas chilenas beneficiarse ampliamente con el Tratado, pues podrán concertar acuerdos de cooperación con empresas norteamericanas, que recogen y distribuyen el mercado dentro de Estados Unidos, y, a través de su red de rutas, al resto del mundo.

Precisó, por último, que al amparo del Convenio en análisis, las empresas de ambos países pueden operar el número de vuelos que les convenga, 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 de los Estados Partes pueden 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 uno de ellos.

Requerido por el momento de entrada en vigencia del instrumento, luego de hacer presente que ha sido ya ratificado por Estados Unidos, señaló que ello ocurrirá con el intercambio de Notas Diplomáticas que indiquen que se han cumplido los procedimientos internos necesarios de las Partes.

En mérito de lo expuesto vuestra Comisión, por la unanimidad de sus miembros, HH. Senadores señores Bombal, Gazmuri, Martínez Bush, Romero y Valdés, acogió la iniciativa que tuvisteis a bien encomendar a su estudio, en general y particular.

- - - - - -

En consecuencia, vuestra Comisión de Relaciones Exteriores tiene el honor de proponeros, **por la unanimidad de sus miembros**, **que aprobéis el proyecto de acuerdo en informe en los mismos términos en que lo hizo la Honorable Cámara de Diputados,** cuyo texto es el siguiente:

PROYECTO DE ACUERDO:

"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.".

- - - - - -

Acordado en sesión celebrada el día 20 de marzo de 2001, con asistencia de los HH. Senadores señores Sergio Romero Pizarro (Presidente), Carlos Bombal Otaegui, Jaime Gazmuri Mujica, Jorge Martínez Bush y Gabriel Valdés Subercaseaux.

Sala de la Comisión, a 20 de marzo de 2001.

M. Angélica Bennett Guzmán
Secretario de la Comisión

# Reseña

**I. BOLETIN Nº: 2.546-10.**

**II. MATERIA:** Proyecto de acuerdo que aprueba el "Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica", y sus anexos, suscritos en Santiago, el 21 de octubre de 1999.

**III. ORIGEN:** Mensaje de S.E. el Presidente de la República.

**IV. TRAMITE CONSTITUCIONAL:** Segundo.

**V. APROBACION POR LA CAMARA DE DIPUTADOS:** Por sesenta y un votos a favor.

**VI. INICIO TRAMITACION EN EL SENADO:** 19 de diciembre de 2000.

**VII. TRAMITE REGLAMENTARIO:** Primer informe.

**VIII. URGENCIA:** No tiene.

**IX. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:**

- El artículo 50, Nº1, de la Constitución Política, que entre las atribuciones exclusivas del Congreso Nacional contempla la de "aprobar o desechar los tratados internacionales que le presentare el Presidente de la República antes de su ratificación".

- El Convenio sobre Transporte Aéreo y sus Documentos Anexos que la República de Chile suscribió con los Estados Unidos de Norteamérica, promulgado por decreto supremo Nº 84, del Ministerio de Relaciones Exteriores, de 1949

**X. ESTRUCTURA DEL PROYECTO DE ACUERDO PROPUESTO:** Artículo único por el que se propone la aprobación del Convenio.

**XI. PRINCIPAL OBJETIVO DEL CONVENIO CUYA APROBACION SE PROPONE:**. Aprobar con los Estados Unidos de Norteamérica un convenio de transporte aéreo, similar a otros de este tipo, en el marco de la política de cielos abiertos que en materia aerocomercial sustenta nuestro país.

**XII. NORMAS DE QUORUM ESPECIAL:** No hay.

XIII. **ACUERDOS:** Aprobado en general y particular por la unanimidad de los miembros de la Comisión (5-0).

Valparaíso, 20 de marzo de 2001.

M. Angélica Bennett Guzmán
Secretario de la Comisión