MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA EL CONVENIO DE SERVICIOS AÉREOS Y SU ANEXO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ITALIANA, SUSCRITO EL 27 DE FEBRERO DE 2002.

SANTIAGO, mayo 31 de 2004.-

M E N S A J E Nº 79-351/

A S.E. EL

PRESIDENTE

DE LA H.

CAMARA DE

DIPUTADOS.

Honorable Cámara de Diputados:

Tengo el honor de someter a vuestra consideración el Convenio sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Italiana, suscrito el 27 de febrero de 2002, en Roma.

I. ANTECEDENTES.

Este Convenio corresponde al tipo denominado de cielos abiertos y su celebración obedece a la política aerocomercial que ha seguido nuestro país desde hace varios años, con el fin de conseguir la mayor apertura de cielos con los demás países y así lograr los objetivos que informan dicha política, cuales son, 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 ya con Dinamarca, Suecia, Noruega, Luxemburgo, Bélgica y otros países, el presente acuerdo representa la

continuación de la política de apertura aérea entre Chile y Europa.

II. ESTRUCTURA Y CONTENIDO.

El presente Convenio 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 de Rutas.

III. ANÁLISIS DE SUS PRINCIPALES DISPOSICIONES.

1. Definiciones.

El Artículo 1 consulta una serie de definiciones de términos y conceptos básicos del Convenio, con el objeto de permitir una fácil comprensión e interpretación de las disposiciones del mismo.

2. Concesión de Derechos.

El Artículo 2, por su parte, contempla los llamados "derechos de tránsito", que incluyen el "derecho de sobrevuelo", vale decir, el derecho a volar a través del territorio de la otra Parte (la 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, separadamente o en combinación 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 la otra Parte Contratante, no se autoriza.

De igual forma, este precepto contempla el libre acceso al mercado, al permitir a una línea aérea la operación de servicios regulares y no regulares con las frecuencias y material de vuelo que 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 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 los permisos técnicos de una línea aérea designada de la otra Parte, en ciertas circunstancias: cuando una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de dicha línea aérea no estén en poder de la otra Parte Contratante o de sus nacionales o de ambos, y si las líneas aéreas no cumplen con las leyes y reglamentación interna de dicha otra Parte, o dicha línea aérea deja de operar de acuerdo con las condiciones establecidas en el Convenio.

5. Aplicación de las leyes.

El Artículo 5 constituye una cláusula usual en todos los convenios 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 OACI. Contempla además, exigencias en materia de informaciones estadísticas, que son de común aplicación.

6. Seguridad de la aviación.

El Artículo 7 contiene una serie de disposiciones relativas a la seguridad de la aviación, las que se basan en cláusulas modelo o textos de orientación sobre seguridad de la OACI. Respecto de los Convenios que se citan en el Artículo, debe señalarse que ya se encuentran aprobados por Chile.

7. Oportunidades comerciales.

El Artículo 8 contiene todas las actividades que se contemplan en este tipo de

convenios abiertos (establecer oficinas, mantener personal propio, servicios de tierra, venta de transporte aéreo, remesas de excedentes a sus casas matrices, etc.), en especial la relacionada 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.

El Artículo 11 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 justa y equitativa oportunidad para que sus líneas aéreas designadas compitan en el transporte aéreo internacional regulado en el Convenio; a adoptar medidas adecuadas para eliminar todo tipo de discriminación o prácticas de competencia desleal que afecten adversamente su relación competitiva; y a no limitar unilateralmente el volumen de tráfico, frecuencia, regularidad del servicio o tipo de aeronaves operadas por las líneas aéreas de la otra Parte.

9. Tarifas.

El Artículo 12 establece la libertad tarifaria, 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 de 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 controversias que pudiera surgir en torno a la interpretación o ejecución del Convenio, el Artículo 14 contiene una modificación sustancial respecto de los otros convenios bilaterales suscritos por nuestro país. En efecto, se abandona el sistema de solución de controversias mediante arbitraje, por 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 negociaciones directas entre las Partes Contratantes.

11. Disposiciones finales.

Las demás disposiciones del Convenio relativas a Reconocimiento de los certificados y licencias (Artículo 6); Derechos aduaneros (Artículo 9); Cargos al usuario (Artículo 10); Consultas y enmiendas (Artículo 13); Terminación (Artículo 15); Acuerdo multilateral (Artículo 16); Registro en la OACI (Artículo 17) y sobre Entrada en vigor (Artículo 18), representan cláusulas usuales en esta clase de convenios y corresponden a una normativa de aplicación internacional, amparada en el Convenio de Chicago.

12. Anexo Cuadro de Rutas.

Este consagra el principio del libre ingreso al mercado al establecer que las líneas aéreas designadas de ambas Partes tienen derecho a operar servicios combinados de pasajeros, carga y correo y aún exclusivos de carga, sean regulares o no regulares con todos los derechos de tráfico de 3ª, 4ª, 5ª y 6ª libertades, y sin limitaciones en cuanto a puntos de operación. Por ello, el Convenio no establece un Cuadro de Rutas propiamente tal. Tampoco hay limitaciones en la frecuencia ni en el tipo de material de vuelo, por lo que se proclama la libertad de oferta.

Cabe destacar que en el Anexo se contempla una limitación temporal a los derechos de 5ª libertad. Estos se restringieron transitoriamente hasta el 31 de diciembre del año 2000, estableciéndose que a partir del 1 de enero del año 2003 las limitaciones quedarían sin efecto. De ahí que en estos momentos los derechos de 5ª libertad están plenamente abiertos.

Sin embargo, el Anexo del Convenio contempla una limitación a los derechos de 5ª libertad, que los sujeta a las restricciones que impongan en las rutas terceros países para el ejercicio de la 5ª libertad a cualquiera de las Partes. Estas restricciones están contempladas, facultativamente, dentro del DL. Nº 2.564, de 1979, Ley de Aviación Comercial, en su Artículo 2º, y fueron propuestas por Chile. Como el Anexo del Convenio pude ser objeto de modificación por simple acuerdo entre

autoridades aeronáuticas, según lo establece el Artículo 13, esta restricción podrá a futuro dejarse sin efecto, de común acuerdo entre las Partes, sin necesidad de modificar el cuerpo del Convenio.

Ahora bien, es necesario precisar que este Convenio no contempla derechos de tráfico de 7ª libertad (entre dos puntos sin servir puntos en el territorio de la Parte que designe la línea aérea), al igual que la mayoría de los convenios de cielos abiertos que se fueron negociando en los últimos años, y respecto de los cuales, esta apertura de 7ª libertad, aún no tenía una aplicación tan común como lo es en la actualidad.

Finalmente, debe señalarse que la Junta de Aeronáutica Civil expresó su plena conformidad con las disposiciones de este Convenio.

En mérito de lo 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.-** Apruébase el Convenio de Servicios Aéreos y su Anexo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Italiana, adoptado en la ciudad de Roma, el 27 de febrero de 2002.".

Dios guarde a V.E.,

RICARDO LAGOS ESCOBAR
Presidente de la República

MARÍA SOLEDAD ALVEAR VALENZUELA
Ministra de Relaciones Exteriores

JAVIER ETCHEBERRY CELHAY
Ministro de Transportes
y Telecomunicaciones