MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA CON EL QUE SE INICIA UN 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 AMÉRICA Y SUS ANEXOS, SUSCRITOS EN SANTIAGO, EL 21 DE OCTUBRE DE 1999.

SANTIAGO, junio 21 de 2000

M E N S A J E Nº 70-342/

Honorable Cámara de Diputados:

A S.E. EL

PRESIDENTE

DE LA H.

CAMARA DE

DIPUTADOS.

Tengo el honor de someter a vuestra consideración el Acuerdo de Transporte Aéreo, suscrito con el Gobierno de los Estados Unidos de América, y sus anexos, en Santiago, el 21 de octubre de 1999.

I. ANTECEDENTES.

Este instrumento internacional corresponde al tipo de Acuerdo denominado de cielos abiertos y 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.

II. CONTENIDO.

1. Objetivos del Acuerdo.

Los objetivos del Acuerdo están consagrados en su Preámbulo.

2. Derechos que contempla.

El artículo 2 establece los denominados derechos de tránsito que incluyen:

a. El derecho de sobrevuelo (1ª libertad del aire), vale decir el derecho de volar a través del territorio de la otra parte.

b. El derecho a hacer escala para fines no comerciales en dicho territorio (2ª libertad), y los demás derechos estipulados en el Acuerdo, que son los denominados derechos aerocomerciales. Estos últimos 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).

c. 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).

d. Respecto al tráfico de cabotaje, vale decir, dentro del territorio de cada Parte, éste queda reservado a las empresas nacionales (art. 2, párrafo 2).

Asimismo, el Acuerdo establece la múltiple designación de empresas (artículo 3), elemento básico para garantizar el libre acceso al mercado y la igualdad de oportunidades para competir.

Por otra parte, el Acuerdo garantiza que las empresas designadas pueden 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 Anexo 2 y Anexo II, Sección I).

3. Rutas.

El Cuadro de Rutas establece una total apertura de las mismas, desde puntos anteriores, intermedios y más allá del territorio de cada Parte, con la mayor flexibilidad operativa (Anexo I, Sección 1, Rutas y Sección 2, Flexibilidad Operativa).

4. Oportunidades comerciales.

El artículo 8 contempla, en una sola cláusula, las diferentes facilidades de comercialización de los servicios aerocomerciales de las líneas aéreas designadas.

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).

5. Competencia leal.

Un Acuerdo de cielos abiertos requiere, entre otras cosas, de un marco de competencia leal. Este se establece en el artículo 11. Allí se 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, que se determina por las propias líneas aéreas, acorde 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).

6. Tarifas.

El artículo 12 consagra el principio de la doble desaprobación tarifaria, que equivale prácticamente a la libertad tarifaria y es el que se contempla en los Acuerdos de cielos abiertos que Chile está celebrando.

7. Otras materias.

El Acuerdo con los Estados Unidos de América contempla, asimismo, las cláusulas usuales de todo convenio de transporte aéreo en materia de: Definiciones (artículo 1); Designación y autorización (artículo 3); Revocación de la autorización (artículo 4); Aplicación de las leyes (artículo 5); Seguridad operacional (artículo 6); Seguridad de la aviación (artículo 7); Derechos aduaneros (artículo 9); Cargos al usuario (artículo 10); Consultas (artículo 13); Arreglo de controversias (artículo 14); Denuncia (artículo 15); Registro en la OACI (artículo 16); y Entrada en vigencia (artículo 17).

8. Anexos.

a. El Anexo I, relativo al transporte aéreo regular, contempla disposiciones relativas a rutas; flexibilidad operativa y cambio de material.

b. el Anexo II se refiere al transporte aéreo de fletamento.

c. El Anexo III establece los principios de no discriminación entre los sistemas de reserva por computadora, normas que garantizan, en este ámbito, la igualdad de condiciones para competir.

Conforme a lo expuesto, la ratificación del Acuerdo celebrado con los Estados Unidos constituirá un transcendente paso en el cumplimiento de los objetivos de la política aerocomercial chilena, de apertura de los mercados en el transporte aéreo internacional aerocomercial. 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.

El Acuerdo con Estados Unidos es el más importante, celebrado hasta la fecha por Chile, por el volumen de negocios que representa para las empresas chilenas (el 40% de sus ventas totales), estimándose necesaria su ratificación a la mayor brevedad.

En mérito de lo expuesto, someto a vuestra consideración, el siguiente

P R O Y E C T O D E A C U E R D O:

"**ARTICULO UNICO.-** Apruébase 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.".

Dios guarde a V.E.,

RICARDO LAGOS ESCOBAR
Presidente de la República

MARÍA SOLEDAD ALVEAR VALENZUELA
Ministra de Relaciones Exteriores

CARLOS CRUZ LORENZEN
Ministro de Transportes
y Telecomunicaciones