Biblioteca del Congreso Nacional de Chile

Historia de la Ley

Decreto Supremo Nº 125

Promulga el Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Federativa del Brasil

Téngase presente

Esta Historia de Ley ha sido construida por la Biblioteca del Congreso Nacional a partir de la información disponible en sus archivos.

Se han incluido los distintos documentos de la tramitación legislativa, ordenados conforme su ocurrencia en cada uno de los trámites del proceso de formación de la ley.

Se han omitido documentos de mera o simple tramitación, que no proporcionan información relevante para efectos de la Historia de Ley.

Para efectos de facilitar la revisión de la documentación de este archivo, se incorpora un índice.

Al final del archivo se incorpora el texto de la norma aprobado conforme a la tramitación incluida en esta historia de ley.

Índice

1. Primer Trámite Constitucional: Senado **4**
1.1. Mensaje del Ejecutivo 4
1.2. Informe de Comisión de Relaciones Exteriores. 9
1.3. Discusión en Sala 17
1.4. Oficio de Cámara de Origen a Cámara Revisora 18

2. Segundo Trámite Constitucional: Cámara de Diputados. **19**
2.1. Informe de Comisión Relaciones Exteriores. 19
2.2. Discusión en Sala. 26
2.3. Oficio de Cámara Revisora a Cámara de Origen. 30

3. Trámite Finalización: Senado. **31**
3.1. Oficio de Cámara de Origen al Ejecutivo. 31

4. Publicación del Decreto Supremo en Diario Oficial **32**
4.1. Decreto Supremo N° 125 32

MENSAJE PRESIDENCIAL

1. Primer Trámite Constitucional: Senado

1.1. Mensaje del Ejecutivo

Mensaje de S.E. El Presidente de la República. Fecha 21 de septiembre, 2010. Cuenta en Sesión 58, Legislatura 358.

MENSAJE DE S.E. EL VICEPRESIDENTE DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA EL ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL, SUSCRITO EN SAO PAULO, BRASIL, EL 30 DE JULIO DE 2009.

_____

SANTIAGO, septiembre 21 de 2010.-

M E N S A J E Nº 248-358/

Honorable Senado:

A S.E. EL PRESIDENTE DEL H. SENADO.

Tengo el honor de someter a vuestra consideración el Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Federativa del Brasil, suscrito en Sao Paulo, Brasil, el 30 de julio de 2009.

A. ANTECEDENTES

Este Acuerdo corresponde al tipo de convenio denominado liberal, no obstante que no es específicamente de cielos abiertos. Su celebración obedece a la conveniencia de que la relación aerocomercial con un país de la importancia de Brasil tenga la certeza jurídica que otorga un acuerdo bilateral, a la necesidad de modernizar el Acuerdo vigente que data de 1947 y a la coherencia que es necesario mantener con la política aerocomercial que ha seguido nuestro país desde hace más de veinte años, con el fin 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 de tarifas y la mínima intervención de la autoridad reguladora o aerocomercial.

B. ESTRUCTURA Y CONTENIDO

El presente Acuerdo consta de un Preámbulo, donde las Partes manifiestan los propósitos que las determinaron a suscribirlo, 28 Artículos, en

los cuales se despliegan sus disposiciones normativas, y un Anexo con el Cuadro de Rutas.

Preámbulo

En el Preámbulo las Partes declaran la intención de contribuir al desarrollo de la aviación civil internacional, concluyendo un acuerdo que tiene por propósito establecer y explotar servicios aéreos entre sus respectivos territorios y más allá.

Articulado

1. Definiciones

El Artículo 1 contiene una serie de definiciones de términos y conceptos básicos del Acuerdo, con el objeto de permitir una fácil comprensión e interpretación de las disposiciones del mismo. Estas son "autoridades aeronáuticas", "Acuerdo", "capacidad", "Convenio", "línea aérea designada", "precio", "territorio", "derechos impuestos a los usuarios" y "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales".

2. Concesión de derechos

El Artículo 2 contempla, tanto los derechos de tránsito como los derechos comerciales. Los de tránsito son: el derecho de sobrevuelo (primera libertad del aire), que consiste en el derecho a volar a través del territorio de la otra Parte, y el derecho a hacer escalas para fines no comerciales (segunda libertad).

Los derechos comerciales comprenden, por su parte, el derecho a transportar pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, entre los territorios de ambas Partes (tercera y cuarta libertades); el derecho a operar comercialmente desde el territorio de la otra Parte hacia un tercer país (quinta libertad); y el derecho de prestar los servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por el propio territorio (sexta libertad).

Estos derechos se ejercerán en las regiones y rutas que se señalan en el Cuadro de Rutas y con un número de frecuencias que para la región sudamericana es ilimitado. Fuera de la región sudamericana, se ejercerán con el número de frecuencias que acuerden las autoridades aerocomerciales. Debe indicarse que las limitaciones al número de frecuencias y a los puntos a operar están establecidos en el Anexo al presente Acuerdo, el que puede ser modificado, conforme al Artículo 23.2, por medio de un acuerdo entre las autoridades aeronáuticas. Respecto al tráfico de cabotaje, vale decir, dentro del territorio de cada Parte, éste queda reservado a las empresas nacionales de cada Parte.

MENSAJE PRESIDENCIAL

3. Designación y autorización

El Artículo 3 trata de la designación de empresas, propia de los convenios liberales, y que puede ser múltiple. Asimismo prevé la adecuada celeridad administrativa en el otorgamiento de las autorizaciones. Este Acuerdo no exige que la propiedad sustancial y el control efectivo de la empresa se encuentren en manos de la Parte que designa a las líneas aéreas o de sus nacionales, facilitando así las inversiones extranjeras. Establece, en cambio, que las empresas designadas deben tener la oficina principal de sus negocios en el territorio de la Parte que las designa, que el control reglamentario de la línea aérea designada sea ejercido por la Parte que designa y que esta última cumpla las disposiciones sobre Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación establecidas en los artículos 7 y 8, respectivamente.

4. Revocación, suspensión o limitación de autorizaciones

De conformidad con el Artículo 4, un Estado Parte puede negar una autorización, o adoptar las medidas de revocación, suspensión o limitación de una autorización, si la línea aérea de la otra Parte no tiene la oficina principal de sus negocios en el territorio de la otra Parte Contratante; o el control reglamentario de la línea aérea designada no es ejercido y mantenido por aquella Parte que designa la línea aérea; o esta última Parte no cumple las disposiciones sobre Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación.

5. Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación

En el Artículo 7 las Partes se comprometen al cumplimiento de las normas de seguridad operacional (safety) dictadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); y en virtud del Artículo 8 las Partes se obligan a proteger la seguridad de la aviación civil (security) contra los actos de interferencia ilícita y a prestarse mutuamente toda la ayuda que sea necesaria en esta materia. Esta última norma se basa en una cláusula modelo, o texto de orientación sobre seguridad, elaborado por la OACI. Los Convenios internacionales sobre seguridad y actos ilícitos cometidos a bordo de las aeronaves, citados en el párrafo 1 del artículo 8, son convenios que Chile ratificó.

6. Capacidad

La capacidad se refiere al grado de libertad con que cuentan las líneas aéreas de ambos países para introducir vuelos en las rutas acordadas. El Artículo 11 establece que cada Parte permitirá que cada línea aérea designada determine la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrece, en los términos y condiciones que acuerden las Partes.

7. Tarifas

El Artículo 12 consigna la libertad tarifaria para los servicios operados entre los países de América del Sur. Ello significa que las líneas aéreas pueden cobrar las tarifas que deseen, de acuerdo a consideraciones comerciales de

mercado, y que las mismas no requieren de aprobación por parte de la autoridad. No obstante lo anterior, las tarifas cobradas en los servicios de largo recorrido, en 5ª y 6ª libertades, estarán sujetas a las reglas del país que origina dicho tráfico.

8. Competencia entre líneas aéreas

En virtud del Artículo 13 las Partes Contratantes se obligan, recíprocamente, a informar acerca de sus leyes en materia de competencia y sobre cualquier incompatibilidad que pudiera haber entre la aplicación de dichas normas o políticas sobre competencia, con la aplicación del presente Acuerdo. En todo caso se explicita que nada debe favorecer las prácticas que impidan, restrinjan o distorsionen la competencia.

9. Oportunidades comerciales

Los Artículos 14, sobre conversión de divisas y remesas de ingresos; 15, sobre venta y comercialización del transporte aéreo y sobre traer y mantener en el territorio de la otra Parte personal propio; 16, sobre operaciones conjuntas; y 17, sobre flexibilidad operacional, contienen las actividades comerciales y facilidades que normalmente se regulan en los convenios abiertos. De especial importancia es la posibilidad que se otorga a las líneas aéreas designadas, de celebrar acuerdos comerciales y realizar operaciones conjuntas, como bloqueo de espacio y códigos compartidos. Dichos acuerdos se permiten tanto entre las empresas de cualquiera de las Partes, como con empresas aéreas de terceros países que cuenten con los derechos de tráfico correspondientes.

10. Protección del medio ambiente

En virtud del Artículo 20 las Partes acuerdan proteger el medio ambiente, fomentando el desarrollo sostenible de la aviación, y cumplir las normas, métodos recomendados, políticas y orientaciones de la OACI sobre protección del medio ambiente.

11. Solución de controversias

El Artículo 22 reglamenta la solución de controversias, disponiendo al efecto que si surgen discrepancias entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, salvo las que puedan surgir con relación al Artículo 7 (Seguridad Operacional) y al Artículo 8 (Seguridad de la Aviación), las autoridades aeronáuticas tratarán, en primer lugar, de solucionarla mediante consulta y negociación directa entre ellas y si no llegan a un arreglo por esa vía, se estipula que se solucionará por vía diplomática.

12. No Discriminación

Por medio del Artículo 27, las Partes acordaron regirse en esta relación aerocomercial por el principio de la no discriminación y otorgar un tratamiento igualitario, equivalente y no discriminatorio a las líneas aéreas designadas por

cada Parte, particularmente en relación con los derechos y obligaciones establecidos en el Acuerdo.

13. Demás disposiciones

Las demás disposiciones del Acuerdo relativas a la Aplicación de las Leyes (Artículo 5); Reconocimiento de los Certificados y Licencias (Artículo 6); Derechos Impuestos a los Usuarios (Artículo 9); Derechos de Aduana (Artículo 10); Estadísticas (Artículo 18); Aprobación de Horarios (Artículo 19); Consultas (Artículo 21); Enmiendas (Artículo 23); Acuerdos Multilaterales (Artículo 24); Terminación (Artículo 25); Registro en la OACI (Artículo 26); y Entrada en Vigor (Artículo 28), son las cláusulas usuales en los convenios bilaterales de transporte aéreo de tipo liberal y corresponden a una normativa de aplicación internacional, amparada en los usos y costumbres aeronáuticos y en el Convenio de Chicago.

14. Cuadro de Rutas

El Anexo sobre Cuadro de Rutas tiene tres partes. La primera contiene las rutas y puntos que podrán operar las líneas aéreas designadas por el Gobierno de Brasil y la segunda, las rutas y puntos que podrán operar las líneas aéreas designadas por el Gobierno de Chile. Según ello, las líneas aéreas de ambos países pueden operar puntos anteriores, cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte, vía puntos intermedios y puntos más allá. Por otra parte, se distingue entre las rutas regionales, que son las de América del Sur y las rutas de largo recorrido, que son aquellas fuera de la región sudamericana. La tercera parte del Anexo agrega ciertas medidas de flexibilidad operacional y se elimina la posibilidad de operar séptimas libertades, al exigirse que siempre se sirva por lo menos un punto en el territorio de la Parte que designa la empresa.

En mérito de lo expuesto y atendido que este Acuerdo se enmarca plenamente con los objetivos de la política aérea chilena, solicito a Vuestras Señorías aprobar el siguiente

PROYECTO DE ACUERDO:

"**ARTÍCULO ÚNICO.-** Apruébase el "Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Federativa del Brasil", suscrito en Sao Paulo, Brasil, el 30 de julio de 2009.".".

Dios guarde a V.E.,

RODRIGO HINZPETER KIRBERG
Vicepresidente de la República

ALFREDO MORENO CHARME
Ministro de Relaciones Exteriores

1.2. Informe de Comisión de Relaciones Exteriores.

Senado. Fecha 22 de marzo, 2011. Cuenta en Sesión 05. Legislatura 359.

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, recaído en el proyecto de acuerdo, en primer trámite constitucional, aprobatorio del "Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Federativa de Brasil", suscrito en Sao Paulo, el 30 de julio de 2009.

BOLETÍN Nº 7.228-10

_____

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Relaciones Exteriores tiene el honor de informaros el proyecto de acuerdo de la referencia, en segundo trámite constitucional, iniciado en Mensaje de S.E. el Vicepresidente de la República, de fecha 21 de septiembre de 2010.

Se dio cuenta de esta iniciativa ante la Sala del Honorable Senado en sesión celebrada el 6 de octubre de 2010, donde se dispuso su estudio por la Comisión de Relaciones Exteriores.

A la sesión en que se analizó el proyecto de acuerdo en informe asistieron, especialmente invitados, el Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Jaime Binder, y el Jefe del Departamento Legal de dicha Institución, señor Guillermo Novoa, y de la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales (DIRECON), la Jefa (s) del Departamento de Servicios, Inversiones y Transporte Aéreo, señora Daniela Montañola.

- - -

Cabe señalar 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 en particular a la vez.

- - -

ANTECEDENTES GENERALES

1.- Antecedentes Jurídicos.- Para un adecuado estudio de esta iniciativa, se tuvieron presentes las siguientes disposiciones constitucionales y legales:

a) Constitución Política de la República. En su artículo 54, Nº 1), entre las atribuciones exclusivas del Congreso Nacional, el constituyente establece la de "Aprobar o desechar los tratados internacionales que le presentare el Presidente de la República antes de su ratificación.".

b) Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados, promulgada por decreto supremo Nº 381, de 5 de mayo de 1981, del Ministerio de Relaciones Exteriores, publicado en el Diario Oficial del 22 de junio de 1981.

c) Convenio de Chicago, promulgado por el decreto supremo N° 509 bis, del Ministerio de Relaciones Exteriores, de fecha 28 de abril de 1947 y publicado en el Diario Oficial de 6 de diciembre de 1957.

2.- Mensaje de S.E. el Vicepresidente de la República.- El Mensaje señala que este Acuerdo corresponde al tipo de convenio denominado liberal, no obstante que no es específicamente de cielos abiertos. Añade que su celebración obedece a la conveniencia de que la relación aerocomercial con un país de la importancia de Brasil tenga la certeza jurídica que otorga un acuerdo bilateral, a la necesidad de modernizar el Acuerdo vigente, que data de 1947, y a la coherencia que es necesario mantener con la política aerocomercial que ha seguido nuestro país desde hace más de veinte años, con el fin 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 de tarifas y la mínima intervención de la autoridad reguladora o aerocomercial.

Precisa el Ejecutivo que los Convenios internacionales sobre seguridad y actos ilícitos cometidos a bordo de las aeronaves, citados en el párrafo 1 del artículo 8, han sido ratificados por Chile.

3.- Instrumento Internacional.- El Acuerdo consta de un preámbulo, 28 artículos, y un Anexo con el cuadro de rutas.

En el Preámbulo las Partes declaran la intención de contribuir al desarrollo de la aviación civil internacional, concluyendo un acuerdo que tiene por propósito establecer y explotar servicios aéreos entre sus respectivos territorios y más allá.

El artículo 1 contiene una serie de definiciones de términos y conceptos básicos del Acuerdo, con el objeto de permitir una fácil comprensión e interpretación de las disposiciones del mismo. Estas son “autoridades aeronáuticas”, “Acuerdo”, “capacidad”, “Convenio”, “línea aérea designada”, “precio”, “territorio”, “derechos impuestos a los usuarios” y

“servicio aéreo”, “servicio aéreo internacional”, “línea aérea” y “escala para fines no comerciales”.

Por su parte, el artículo 2 contempla, tanto los derechos de tránsito como los derechos comerciales. Los de tránsito son: el derecho de sobrevuelo (primera libertad del aire), que consiste en el derecho a volar a través del territorio de la otra Parte, y el derecho a hacer escalas para fines no comerciales (segunda libertad).

Los derechos comerciales comprenden, por su parte, el derecho a transportar pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, entre los territorios de ambas Partes (tercera y cuarta libertades); el derecho a operar comercialmente desde el territorio de la otra Parte hacia un tercer país (quinta libertad); y el derecho de prestar los servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por el propio territorio (sexta libertad).

Estos derechos se ejercerán en las regiones y rutas que se señalan en el cuadro de rutas y con un número de frecuencias que para la región sudamericana es ilimitado. Fuera de la región sudamericana, se ejercerán con el número de frecuencias que acuerden las autoridades aerocomerciales. Debe indicarse que las limitaciones al número de frecuencias y a los puntos a operar están establecidos en el Anexo al presente Acuerdo, el que puede ser modificado, conforme al artículo 23.2, por medio de un acuerdo entre las autoridades aeronáuticas. Respecto al tráfico de cabotaje, vale decir, dentro del territorio de cada Parte, éste queda reservado a las empresas nacionales de cada Parte.

El artículo 3 trata de la designación de empresas, propia de los convenios liberales, y que puede ser múltiple. Asimismo prevé la adecuada celeridad administrativa en el otorgamiento de las autorizaciones. Este Acuerdo no exige que la propiedad sustancial y el control efectivo de la empresa se encuentren en manos de la Parte que designa a las líneas aéreas o de sus nacionales, facilitando así las inversiones extranjeras. Establece, en cambio, que las empresas designadas deben tener la oficina principal de sus negocios en el territorio de la Parte que las designa, que el control reglamentario de la línea aérea designada sea ejercido por la Parte que designa y que esta última cumpla las disposiciones sobre Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación establecidas en los artículos 7 y 8, respectivamente.

De conformidad con el artículo 4, un Estado Parte puede negar una autorización, o adoptar las medidas de revocación, suspensión o limitación de una autorización, si la línea aérea de la otra Parte no tiene la oficina principal de sus negocios en el territorio de la otra Parte Contratante; o el control reglamentario de la línea aérea designada no es

ejercido y mantenido por aquella Parte que designa la línea aérea; o esta última Parte no cumple las disposiciones sobre Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación.

A continuación, los artículos 5 y 6 regulan la aplicación de las leyes y el reconocimiento de certificados y licencias, respectivamente.

En el artículo 7 las Partes se comprometen al cumplimiento de las normas de seguridad operacional dictadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

En virtud del artículo 8 las Partes se obligan a proteger la seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita y a prestarse mutuamente toda la ayuda que sea necesaria en esta materia.

A su vez, los artículos 9 y 10 tratan sobre los derechos impuestos a los usuarios y los derechos de aduana, respectivamente.

El artículo 11 establece que cada Parte permitirá que cada línea aérea designada determine la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrece, en los términos y condiciones que acuerden las Partes.

Luego, el artículo 12 consigna la libertad tarifaria para los servicios operados entre los países de América del Sur. Ello significa que las líneas aéreas pueden cobrar las tarifas que deseen, de acuerdo a consideraciones comerciales de mercado, y que las mismas no requieren de aprobación por parte de la autoridad. No obstante lo anterior, las tarifas cobradas en los servicios de largo recorrido, en 5ª y 6ª libertades, estarán sujetas a las reglas del país que origina dicho tráfico.

El artículo 13 regula que las Partes Contratantes se obligan, recíprocamente, a informar acerca de sus leyes en materia de competencia y sobre cualquier incompatibilidad que pudiera haber entre la aplicación de dichas normas o políticas sobre competencia, con la aplicación del presente Acuerdo. En todo caso se explicita que nada debe favorecer las prácticas que impidan, restrinjan o distorsionen la competencia.

Los artículos 14, sobre conversión de divisas y remesas de ingresos; 15, sobre venta y comercialización del transporte aéreo y sobre traer y mantener en el territorio de la otra Parte personal propio; 16, sobre operaciones conjuntas; y 17, sobre flexibilidad operacional, contienen las actividades comerciales y facilidades que normalmente se regulan en los convenios abiertos. De especial importancia es la posibilidad que se otorga a las líneas aéreas designadas, de celebrar acuerdos comerciales y realizar

operaciones conjuntas, como bloqueo de espacio y códigos compartidos. Dichos acuerdos se permiten tanto entre las empresas de cualquiera de las Partes, como con empresas aéreas de terceros países que cuenten con los derechos de tráfico correspondientes.

A su vez, el artículo 18 se refiere a las estadísticas que las autoridades aeronáuticas de cada Parte deben proporcionar o hacer proporcionar a la otra Parte.

El artículo 19 dispone que las líneas aéreas designadas someterán sus horarios de vuelos previstos a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte.

En virtud del artículo 20, las Partes acuerdan proteger el medio ambiente, fomentando el desarrollo sostenible de la aviación, y cumplir las normas, métodos recomendados, políticas y orientaciones de la OACI sobre protección del medio ambiente.

El artículo 21 regula el procedimiento de consultas sobre la interpretación, aplicación, puesta en práctica o enmienda al Acuerdo.

Por su parte, el artículo 22 reglamenta la solución de controversias, disponiendo al efecto que si surgen discrepancias entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, salvo las que puedan surgir con relación al artículo 7 (seguridad operacional) y al artículo 8 (seguridad de la aviación). Señala que las autoridades aeronáuticas tratarán, en primer lugar, de solucionarla mediante consulta y negociación directa entre ellas y si no llegan a un arreglo por esa vía, se estipula que se solucionará por vía diplomática.

Luego, los artículos 23, 24, 25 y 26 norman las enmiendas; los acuerdos multilaterales; la terminación, y el registro en la OACI, respectivamente. Cláusulas que son usuales en los Convenios bilaterales de transporte aéreo.

El artículo 27 dispone que las Partes acuerdan regirse en esta relación aerocomercial por el principio de la no discriminación, de manera de otorgar un tratamiento igualitario, equivalente y no discriminatorio a las líneas aéreas designadas por cada Parte, particularmente en relación con los derechos y obligaciones establecidos en el Acuerdo.

Por último, el artículo 28 regula la entrada en vigor.

El Anexo sobre Cuadro de Rutas tiene tres partes. La primera contiene las rutas y puntos que podrán operar las líneas aéreas designadas por el Gobierno de Brasil y la segunda, las rutas y puntos que

podrán operar las líneas aéreas designadas por el Gobierno de Chile. Según ello, las líneas aéreas de ambos países pueden operar puntos anteriores, cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte, vía puntos intermedios y puntos más allá. Por otra parte, se distingue entre las rutas regionales, que son las de América del Sur y las rutas de largo recorrido, que son aquellas fuera de la región sudamericana. La tercera parte del Anexo agrega ciertas medidas de flexibilidad operacional y se elimina la posibilidad de operar séptimas libertades, al exigirse que siempre se sirva por lo menos un punto en el territorio de la Parte que designa la empresa.

DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR

El Presidente de la Comisión puso en discusión el proyecto.

El Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Jaime Binder, señaló que el Convenio en estudio es similar a otros aprobados con anterioridad. Añadió que, sin embargo, tiene un anexo con cuadro de rutas, el cual permite negociar derechos de tráfico aéreo.

Explicó que se consiguió obtener beneficios hasta la sexta libertad en pasajeros y carga, en las regiones y rutas que se señalan en el cuadro de rutas y con un número de frecuencias ilimitado para la región sudamericana, fuera de ella, se ejercerán con el número de frecuencias que acuerden las autoridades aerocomerciales.

El Honorable Senador señor Tuma preguntó de qué forma afecta la fusión entre Lan y TAM a los vuelos entre ambos países.

El señor Binder contesto que, según tiene entendido, las compañías seguirán operando con sus propios nombres, por lo que las empresas mantendrán, en principio, los derechos en cada país.

Explicó que el Acuerdo permitirá que puedan operar también otras compañías nacionales como PAL y SKY, sin necesidad de hacer una licitación de frecuencias como era antes.

Por su parte, el Honorable Senador señor Pizarro solicitó que se explique en que consisten la sexta y séptima libertades.

El señor Binder respondió que la sexta libertad permite el transporte aéreo entre países que no son el de la aerolínea, pero pasando por el país de la misma, por ejemplo, una compañía nacional puede volar entre Buenos Aires y Montevideo, pero pasando por Santiago.

INFORME COMISIÓN RELACIONES EXTERIORES

En relación a la séptima libertad señaló que permite el transporte entre países que no son el de la aerolínea, pero sin tocar el país de la compañía, por ejemplo, que una empresa nacional pueda operar una ruta Montevideo - Buenos Aires directamente.

A continuación, el Honorable Senador señor Letelier se refirió a los derechos de cabotaje, esto es la posibilidad de operar vuelos internos. Al respecto, consultó sobre la posibilidad de abrir dicha operación a otros competidores foráneos, de manera de bajar las tarifas, sobre todo en las zonas extremas o Isla de Pascua.

El señor Binder indicó que la compañía uruguaya Pluna realizó operaciones hacia el sur del país, las que en definitiva no continuaron.

Agregó que la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) tiene facultades para autorizar este tipo de operaciones, las que en todo caso deben ser acompañadas por el principio de reciprocidad.

Puesto en votación, el proyecto de acuerdo fue aprobado, en general y en particular, por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Larraín, Kuschel, Letelier, Pizarro y Tuma.

En consecuencia, vuestra Comisión de Relaciones Exteriores tiene el honor de proponeros que aprobéis el proyecto de acuerdo en informe, en los mismos términos en que lo presentó el Ejecutivo, cuyo texto es el siguiente:

PROYECTO DE ACUERDO

"Artículo único.- Apruébase el “Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Federativa del Brasil”, suscrito en Sao Paulo, Brasil, el 30 de julio de 2009.”.”.

Acordado en sesión celebrada el día 22 de marzo de 2011, con asistencia de los Honorables Senadores señores Eugenio Tuma Zedán (Presidente), Hernán Larraín Fernández, Carlos Ignacio Kuschel Silva, Juan Pablo Letelier Morel y Jorge Pizarro Soto.

Sala de la Comisión, a 22 de marzo de 2011.
JULIO CÁMARA OYARZO
Secretario

INFORME COMISIÓN RELACIONES EXTERIORES

RESUMEN EJECUTIVO

_____

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, recaído en el proyecto de acuerdo, en primer trámite constitucional, aprobatorio del "Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Federativa de Brasil", suscrito en Sao Paulo, el 30 de julio de 2009.
(Boletín Nº 7.228-10)

I. PRINCIPAL OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: modernizar el Acuerdo aerocomercial vigente con Brasil, que data de 1947.

II. ACUERDO: aprobado en general y en particular por la unanimidad de los miembros de la Comisión (5x0).

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: artículo único que aprueba el Acuerdo, que a su vez, consta de un preámbulo, 28 artículos, y un Anexo con el cuadro de rutas.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no tiene.

V. URGENCIA: no tiene.

_____

VI. ORIGEN INICIATIVA: Mensaje de S.E. el Vicepresidente de la República, enviado al Senado.

VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: primero.

VIII. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS: no tiene.

IX. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 6 de octubre de 2010.

X. TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe. Pasa a la Sala.

XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA: Convenio de Chicago, promulgado por el decreto supremo N° 509 bis, del Ministerio de Relaciones Exteriores, de fecha 28 de abril de 1947 y publicado en el Diario Oficial de 6 de diciembre de 1957.

Valparaíso, a 22 de marzo de 2011.

JULIO CÁMARA OYARZO
Secretario

DISCUSIÓN SALA

1.3. Discusión en Sala

Senado Legislatura 359. Sesión 06. Fecha 05 de abril, 2011. Discusión Única. Se aprueba.

ACUERDO ENTRE GOBIERNOS DE CHILE Y BRASIL SOBRE SERVICIOS AÉREOS

El señor GIRARDI (Presidente).- Proyecto de acuerdo, en primer trámite constitucional, que aprueba el "Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Federativa del Brasil", suscrito en Sao Paulo el 30 de julio de 2009, con informe de la Comisión de Relaciones Exteriores.

--Los antecedentes sobre el proyecto (7228-10) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de acuerdo:

En primer trámite, sesión 58ª, en 6 de octubre de 2010.

Informe de Comisión:

Relaciones Exteriores: sesión 5ª, en 23 de marzo de 2011.

El señor GIRARDI (Presidente).- Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor LABBÉ (Secretario General).- El objetivo de este instrumento internacional es modernizar el acuerdo aerocomercial vigente con Brasil, que data desde 1947. Contiene un anexo con un cuadro de rutas que permite negociar derechos de tráfico aéreo.

La Comisión aprobó el proyecto de acuerdo por la unanimidad de sus integrantes, Senadores señores Kuschel, Larraín (don Hernán), Letelier, Pizarro y Tuma.

El señor GIRARDI (Presidente).- En discusión general y particular.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

En votación.

El señor LABBÉ (Secretario General).- ¿Algún señor Senador no ha emitido su voto?

El señor GIRARDI (Presidente).- Terminada la votación.

--Se aprueba en general y en particular el proyecto de acuerdo (21 votos afirmativos).

Votaron las señoras Allende, Alvear y Rincón y los señores Coloma, Espina, Frei (don Eduardo), García, Girardi, Horvath, Kuschel, Larraín (don Hernán), Larraín (don Carlos), Letelier, Muñoz Aburto, Novoa, Orpis, Pizarro, Prokurica, Sabag, Tuma y Walker (don Ignacio).

OFICIO LEY

1.4. Oficio de Cámara de Origen a Cámara Revisora

Oficio de Ley a la Cámara de Diputados. Comunica texto aprobado. Fecha 05 de abril, 2011. Cuenta en Sesión 10. Legislatura 359. Cámara de Diputados.

Nº 401/SEC/11

A S.E. el
Presidente de la
Honorable
Cámara de
Diputados

Valparaíso, 5 de abril de 2011.

Tengo a honra comunicar a Vuestra Excelencia que, con motivo del Mensaje, informe y antecedentes que se adjuntan, el Senado ha dado su aprobación al siguiente

PROYECTO DE ACUERDO:

"Artículo único.- Apruébase el "Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Federativa del Brasil", suscrito en Sao Paulo, Brasil, el 30 de julio de 2009.".

- - -

Dios guarde a Vuestra Excelencia.

GUIDO GIRARDI LAVÍN
Presidente del Senado

MARIO LABBÉ ARANEDA
Secretario General del Senado

2. Segundo Trámite Constitucional: Cámara de Diputados.

2.1. Informe de Comisión Relaciones Exteriores.

Cámara de Diputados. Fecha 10 de mayo, 2011. Cuenta en Sesión 29. Legislatura 359.

BOLETÍN N° 7228-10-(S)

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA SOBRE EL PROYECTO DE ACUERDO APROBATORIO DEL "ACUERDO SOBRE SERVICIOS AEREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL", SUSCRITO EN SAO PAULO, EL 30 DE JULIO DE 2009.

HONORABLE CÁMARA:

Vuestra Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana pasa a informar sobre el proyecto de acuerdo del epígrafe, que se encuentra sometido a la consideración de la H. Cámara, en segundo trámite constitucional, sin urgencia, y de conformidad con lo establecido en los artículos 32, N° 15 y 54, N° 1, de la Constitución Política de la República.

I.- <u>CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS</u>.

Para los efectos constitucionales, legales y reglamentarios correspondientes, y previamente al análisis de fondo de este instrumento, se hace constar lo siguiente:

1°) Que la idea matriz o fundamental de este proyecto de acuerdo, como su nombre lo indica, es aprobar el "Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Federativa del Brasil", suscrito en Sao Paulo, el 30 de julio de 2009, cuya intención es contribuir al desarrollo de la aviación civil internacional y tiene por propósito establecer y explotar servicios aéreos entre sus respectivos territorios y más allá de ellos.

2°) Que este tratado o convención internacional no contiene normas de carácter orgánico constitucional o de quórum calificado, ni requiere ser conocido por la Comisión de Hacienda, de acuerdo con lo

dispuesto por el inciso segundo del artículo 17 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional.

3°) *Que la Comisión aprobó el proyecto de acuerdo por la unanimidad de la Diputada y Diputados presentes señora* ***Molina****, doña Andrea, y señores* ***Bauer****, don Eugenio;* ***Cerda****, don Eduardo;* ***Delmastro****, don Roberto;* ***Edwards****, don José Manuel;* ***Jarpa****, don Carlos Abel;* ***Moreira****, don Iván;* ***Núñez****, don Marco Antonio;* ***Saffirio****, don René,* ***Tarud****, don Jorge, y* ***Teillier,*** *don Guillermo.*

4º) Que Diputado informante fue designado el señor Guillermo Teillier Del Valle.

II.- ANTECEDENTES

Este acuerdo, como lo señala el propio Mensaje que lo acompaña, corresponde al tipo de convenio denominado liberal, no obstante que no es específicamente de cielos abiertos. Su celebración obedece a la conveniencia de que la relación aéreo-comercial con un país de la importancia de Brasil tenga la certeza jurídica que otorga un acuerdo bilateral, a la necesidad de modernizar el Acuerdo vigente que data de 1947 y a la coherencia que es necesario mantener con la política aéreo-comercial que ha seguido nuestro país desde hace más de veinte años, con el fin 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 de tarifas y la mínima intervención de la autoridad reguladora o aéreo-comercial.

III.- PRINCIPALES DISPOSICIONES DEL CONVENIO APROBADO POR EL SENADO

El Acuerdo consta de un preámbulo, 28 artículos, y un Anexo con el cuadro de rutas.

En el Preámbulo las Partes declaran la intención de contribuir al desarrollo de la aviación civil internacional, concluyendo un acuerdo que tiene por propósito establecer y explotar servicios aéreos entre sus respectivos territorios y más allá.

El artículo 1 contiene una serie de definiciones de términos y conceptos básicos del Acuerdo, con el objeto de permitir una fácil comprensión e interpretación de las disposiciones del mismo. Estas son “autoridades aeronáuticas”, “Acuerdo”, “capacidad”, “Convenio”, “línea aérea designada”, “precio”, “territorio”, “derechos impuestos a los usuarios” y “servicio aéreo”, “servicio aéreo internacional”, “línea aérea” y “escala para fines no comerciales”.

Por su parte, el artículo 2 contempla, tanto los derechos de tránsito como los derechos comerciales. Los de tránsito son: el derecho de

sobrevuelo (primera libertad del aire), que consiste en el derecho a volar a través del territorio de la otra Parte, y el derecho a hacer escalas para fines no comerciales (segunda libertad).

Los derechos comerciales comprenden, por su parte, el derecho a transportar pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, entre los territorios de ambas Partes (tercera y cuarta libertades); el derecho a operar comercialmente desde el territorio de la otra Parte hacia un tercer país (quinta libertad); y el derecho de prestar los servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por el propio territorio (sexta libertad).

Estos derechos se ejercerán en las regiones y rutas que se señalan en el cuadro de rutas y con un número de frecuencias que para la región sudamericana es ilimitado. Fuera de la región sudamericana, se ejercerán con el número de frecuencias que acuerden las autoridades aéreo-comerciales. Debe indicarse que las limitaciones al número de frecuencias y a los puntos a operar estan establecidos en el Anexo al presente Acuerdo, el que puede ser modificado, conforme al artículo 23.2, por medio de un acuerdo entre las autoridades aeronáuticas. Respecto al tráfico de cabotaje, vale decir, dentro del territorio de cada Parte, éste queda reservado a las empresas nacionales de cada Parte.

El artículo 3 trata de la designación de empresas, propia de los convenios liberales, y que puede ser múltiple. Asimismo prevé la adecuada celeridad administrativa en el otorgamiento de las autorizaciones. Este Acuerdo no exige que la propiedad sustancial y el control efectivo de la empresa se encuentren en manos de la Parte que designa a las líneas aéreas o de sus nacionales, facilitando así las inversiones extranjeras. Establece, en cambio, que las empresas designadas deben tener la oficina principal de sus negocios en el territorio de la Parte que las designa, que el control reglamentario de la línea aérea designada sea ejercido por la Parte que designa y que esta última cumpla las disposiciones sobre Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación establecidas en los artículos 7 y 8, respectivamente.

De conformidad con el artículo 4, un Estado Parte puede negar una autorización, o adoptar las medidas de revocación, suspensión o limitación de una autorización, si la línea aérea de la otra Parte no tiene la oficina principal de sus negocios en el territorio de la otra Parte Contratante; o el control reglamentario de la línea aérea designada no es ejercido y mantenido por aquella Parte que designa la línea aérea; o esta última Parte no cumple las disposiciones sobre Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación.

INFORME COMISIÓN RELACIONES EXTERIORES

A continuación, los artículos 5 y 6 regulan la aplicación de las leyes y el reconocimiento de certificados y licencias, respectivamente.

En el artículo 7 las Partes se comprometen al cumplimiento de las normas de seguridad operacional dictadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

En virtud del artículo 8 las Partes se obligan a proteger la seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita y a prestarse mutuamente toda la ayuda que sea necesaria en esta materia.

A su vez, los artículos 9 y 10 tratan sobre los derechos impuestos a los usuarios y los derechos de aduana, respectivamente.

El artículo 11 establece que cada Parte permitirá que cada línea aérea designada determine la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrece, en los términos y condiciones que acuerden las Partes.

Luego, el artículo 12 consigna la libertad tarifaria para los servicios operados entre los países de América del Sur. Ello significa que las líneas aéreas pueden cobrar las tarifas que deseen, de acuerdo a consideraciones comerciales de mercado, y que las mismas no requieren de aprobación por parte de la autoridad. No obstante lo anterior, las tarifas cobradas en los servicios de largo recorrido, en 5ª y 6ª libertades, estarán sujetas a las reglas del país que origina dicho tráfico.

El artículo 13 regula que las Partes Contratantes se obligan, recíprocamente, a informar acerca de sus leyes en materia de competencia y sobre cualquier incompatibilidad que pudiera haber entre la aplicación de dichas normas o políticas sobre competencia, con la aplicación del presente Acuerdo. En todo caso se explicita que nada debe favorecer las prácticas que impidan, restrinjan o distorsionen la competencia.

Los artículos 14, sobre conversión de divisas y remesas de ingresos; 15, sobre venta y comercialización del transporte aéreo y sobre traer y mantener en el territorio de la otra Parte personal propio; 16, sobre operaciones conjuntas; y 17, sobre flexibilidad operacional, contienen las actividades comerciales y facilidades que normalmente se regulan en los convenios abiertos. De especial importancia es la posibilidad que se otorga a las líneas aéreas designadas, de celebrar acuerdos comerciales y realizar operaciones conjuntas, como bloqueo de espacio y códigos compartidos. Dichos acuerdos se permiten tanto entre las empresas de cualquiera de las Partes, como con empresas aéreas de terceros países que cuenten con los derechos de tráfico correspondientes.

A su vez, el artículo 18 se refiere a las estadísticas que las autoridades aeronáuticas de cada Parte deben proporcionar o hacer proporcionar a la otra Parte.

El artículo 19 dispone que las líneas aéreas designadas someterán sus horarios de vuelos previstos a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte.

En virtud del artículo 20, las Partes acuerdan proteger el medio ambiente, fomentando el desarrollo sostenible de la aviación, y cumplir las normas, métodos recomendados, políticas y orientaciones de la OACI sobre protección del medio ambiente.

El artículo 21 regula el procedimiento de consultas sobre la interpretación, aplicación, puesta en práctica o enmienda al Acuerdo.

Por su parte, el artículo 22 reglamenta la solución de controversias, disponiendo al efecto que si surgen discrepancias entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, salvo las que puedan surgir con relación al artículo 7 (seguridad operacional) y al artículo 8 (seguridad de la aviación). Señala que las autoridades aeronáuticas tratarán, en primer lugar, de solucionarla mediante consulta y negociación directa entre ellas y si no llegan a un arreglo por esa vía, se estipula que se solucionará por vía diplomática.

Luego, los artículos 23, 24, 25 y 26 norman las enmiendas; los acuerdos multilaterales; la terminación, y el registro en la OACI, respectivamente. Cláusulas que son usuales en los Convenios bilaterales de transporte aéreo.

El artículo 27 dispone que las Partes acuerdan regirse en esta relación aéreo-comercial por el principio de la no discriminación, de manera de otorgar un tratamiento igualitario, equivalente y no discriminatorio a las líneas aéreas designadas por cada Parte, particularmente en relación con los derechos y obligaciones establecidos en el Acuerdo.

Por último, el artículo 28 regula la entrada en vigor.

El Anexo sobre Cuadro de Rutas tiene tres partes. La primera contiene las rutas y puntos que podrán operar las líneas aéreas designadas por el Gobierno de Brasil y la segunda, las rutas y puntos que podrán operar las líneas aéreas designadas por el Gobierno de Chile. Según ello, las líneas aéreas de ambos países pueden operar puntos anteriores, cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte, vía puntos intermedios y puntos más allá. Por otra parte, se distingue entre las rutas regionales, que son las de América del Sur y las rutas de largo recorrido, que

son aquellas fuera de la región sudamericana. La tercera parte del Anexo agrega ciertas medidas de flexibilidad operacional y se elimina la posibilidad de operar séptimas libertades, al exigirse que siempre se sirva por lo menos un punto en el territorio de la Parte que designa la empresa.

IV.- DISCUSION EN LA COMISION Y DECISION ADOPTADA.

En el estudio de este Proyecto de Acuerdo la Comisión contó con la asistencia y colaboración del señor Ministro de Relaciones Exteriores, don Alfredo Moreno Charme, y de la señora Daniela Montañola, Asesora del Departamento de Servicios, Inversiones y Transporte Aéreo de esa Secretaría de Estado.

El señor Ministro de Relaciones Internacionales explicó que este Acuerdo corresponde al tipo de convenio denominado liberal, modernizando el Convenio vigente desde 1947. Su celebración obedece a la conveniencia que la relación aéreo-comercial con un país de la importancia de Brasil, tenga la certeza jurídica que otorga un acuerdo bilateral. Agregó que este Acuerdo se negoció e inicializó en el año 2008 y la apertura que se consiguió representa un aumento significativo de de derechos de tráfico desde 2007. Hizo presente, además, que por primera vez la delegación brasileña aceptó el concepto de cielos abiertos, aunque que, por ahora, limitado sólo a la región sudamericana. A su vez, se aumentó la 5ª libertad de largo recorrido en una modalidad progresiva, es decir, se contaban con 21 frecuencias que se aumentaron a 28 con efecto inmediato, a las cuales se le sumarán 28 nuevas que se irán aumentando progresivamente, alcanzándose las 56 frecuencias para cada parte a partir del año 2012.

En cuanto a las otras características del Acuerdo, el señor Ministro indicó que las partes acordaron diversas materias que se señalan en su texto mismo referentes a artículos característicos de un acuerdo sobre cielos abiertos, pero, además, acordaron otros que responden a características para todo acuerdo sobre servicios aéreos, tales como seguridad operacional y seguridad de la aviación, protección del medio ambiente, solución de controversias y no discriminación, entre otros.

Por último, señaló el señor Ministro, este convenio cumple con los estándares establecidos por la legislación chilena, es decir, libre ingreso a los mercados, libertad tarifaria y mínima intervención de la autoridad

Por su parte, los Diputados presentes expresaron unánimemente su decisión favorable a la aprobación de este Convenio, reconociendo la conveniencia de que la relación aéreo-comercial con un país de la importancia de Brasil tenga la certeza jurídica que otorga un acuerdo bilateral. Por ello, por 11 votos a favor, ningún voto en contra y cero abstención prestaron su aprobación al Proyecto de Acuerdo en informe, la

Diputada y Diputados presentes señora **Molina**, doña Andrea, y señores **Bauer**, don Eugenio; **Cerda**, don Eduardo; **Delmastro**, don Roberto; **Edwards**, don José Manuel; **Jarpa**, don Carlos Abel; **Moreira**, don Iván; **Núñez**, don Marco Antonio; **Saffirio**, don René, **Tarud**, don Jorge, y **Teillier,** don Guillermo.

V.- MENCIONES REGLAMENTARIAS.

En conformidad con lo preceptuado por el artículo 289 del Reglamento de la Corporación, se hace presente que el H. Senado no calificó como normas de carácter orgánico o de quórum calificado ningún precepto contenido en Proyecto de Acuerdo en informe, criterio que compartió vuestra Comisión. Asimismo, ella determinó que ninguno de sus preceptos debe ser conocido por la Comisión de Hacienda por no tener incidencia en materia presupuestaria o financiera del Estado. Por último, no existen en el texto propuesto artículos o indicaciones rechazadas por la Comisión.

Como consecuencia de los antecedentes expuestos y visto el contenido formativo del Acuerdo en trámite, la Comisión decidió por la unanimidad antes señalada recomendar a la H. Cámara aprobar dicho instrumento, para lo cual propone adoptar el artículo único del Proyecto de Acuerdo, cuyo texto es el siguiente:

PROYECTO DE ACUERDO

"ARTÍCULO ÚNICO.- Apruébase el "Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Federativa del Brasil", suscrito en Sao Paulo, Brasil, el 30 de julio de 2009."."

Discutido y despachado en sesión del 10 de mayo de 2011, celebrada bajo la presidencia del H. Diputado don Carlos Abel Jarpa Wevar, y con la asistencia de la Diputada señora Molina, doña Andrea, y los Diputados señores Bauer, don Eugenio; Cerda, don Eduardo; Delmastro, don Roberto; Edwards, don José Manuel; Moreira, don Iván; Núñez, don Marco Antonio; Saffirio, don René; Tarud, don Jorge, y Teiller, don Guillermo.

Se designó Diputado Informante al señor Guillermo Teillier Del Valle.

SALA DE LA COMISIÓN, a 10 de mayo de 2011.

Pedro N. Muga Ramírez,
Abogado, Secretario de la Comisión.

2.2. Discusión en Sala.

Cámara de Diputados Legislatura 359. Sesión 29. Fecha 12 de mayo, 2011. Discusión Única. Se aprueba.

PROYECTO APROBATORIO DEL ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS ENTRE CHILE Y BRASIL. Segundo trámite constitucional.

El señor **MELERO** (Presidente).- Corresponde tratar, en segundo trámite constitucional y con urgencia calificada de “discusión inmediata”, el proyecto de acuerdo aprobatorio del “Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Federativa de Brasil”.
Diputado informante de la Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana es el señor Guillermo Teilleir.

Antecedentes:
-Proyecto del Senado, boletín N° 7228-10, sesión 10ª, en 6 de abril de 2011. Documentos de la Cuenta N° 5.
-Informe de la Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentario e Integración Latinoamericana. Documentos de la Cuenta N° 4 de este boletín de sesiones.

El señor **MELERO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado informante de la Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana.

El señor **TEILLIER** (de pie).- Señor Presidente, en representación de la Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana, paso a informar el proyecto de acuerdo aprobatorio del "Acuerdo sobre servicios aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Federativa del Brasil", suscrito en Sao Paulo, el 30 de julio de 2009.
El proyecto se encuentra sometido a la consideración de la honorable Cámara en segundo trámite constitucional y fue calificado con urgencia de “discusión inmediata”.
De conformidad con lo establecido en los artículos 32, N° 15, y 54, N° 1, de la Constitución Política de la República y como señala el propio mensaje que lo acompaña, corresponde al tipo de convenio denominado liberal, a pesar de no ser específicamente de cielos abiertos.
Su celebración obedece a la conveniencia de que la relación arocomercial con un país de la importancia de Brasil tenga la certeza jurídica que otorga un Acuerdo bilateral, a la necesidad de modernizar el acuerdo vigente que data de 1947 y a la coherencia que es necesario mantener con la política arocomercial que ha seguido nuestro país desde hace más de veinte años, con el fin de

DISCUSIÓN SALA

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 de tarifas y la mínima intervención de la autoridad reguladora o arocomercial.
Las principales disposiciones del Convenio aprobado por el honorable Senado han sido refrendadas por vuestra Comisión y constan en el informe que tienen en su poder los honorables colegas, por lo cual omitiré su referencia.
En el estudio del proyecto de acuerdo, la Comisión contó con la asistencia y colaboración del señor ministro de Relaciones Exteriores, don Alfredo Moreno Charme, y de la señora Daniela Montañola, asesora del Departamento de Servicios, Inversiones y Transporte Aéreo de esa Secretaría de Estado.
El señor ministro de Relaciones Exteriores, además de remarcar los fundamentos de la iniciativa contenidos en el mensaje que le da origen, también hizo presente que, por primera vez, la delegación brasileña aceptó el concepto de cielos abiertos, aunque, por ahora, limitado sólo a la región sudamericana. A su vez, se aumentó la 5ª libertad de largo recorrido en una modalidad progresiva, es decir, se aumentaron en forma progresiva las veintiuna frecuencias actuales hasta cincuenta y seis frecuencias que se alcanzarán para cada Parte a partir del año 2012.
Por su parte, los diputados presentes expresaron unánimemente su decisión favorable a la aprobación del Convenio y reconocieron la conveniencia de que la relación aerocomercial con un país de la importancia de Brasil tenga la certeza jurídica que otorga un acuerdo bilateral.
Por ello, por 11 votos a favor, 0 en contra y 0 abstención, prestaron su aprobación al proyecto de acuerdo en informe.
Como consecuencia de los antecedentes expuestos, la Comisión decidió por la unanimidad señalada, recomendar a la honorable Cámara aprobar dicho instrumento, para lo cual propone adoptar el artículo único del proyecto de acuerdo.
Discutido y despachado en sesión de 10 de mayo de 2011, celebrada bajo la presidencia del honorable diputado don Carlos Abel Jarpa Wevar, y con la asistencia de la diputada señora Andrea Molina, y de los diputados señores, Eugenio Bauer, Eduardo Cerda, Roberto Delmastro, José Manuel Edwards, Iván Moreira, Marco Antonio Núñez, René Saffirio, Jorge Tarud y Guillermo Teillier, quien además fue designado diputado informante de la Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana.
He dicho.

El señor **MELERO** (Presidente).- En discusión el proyecto de acuerdo.
Tiene la palabra el diputado señor Iván Moreira.

El señor **MOREIRA**.- Señor Presidente, me siento muy grato de que el diputado informante del proyecto haya sido nada menos que el presidente del Partido Comunista y miembro de la Comisión de Relaciones Exteriores.
Por su intermedio, señor Presidente, quiero decirle al señor diputado que comparto absolutamente todos sus comentarios y el informe que ha entregado.

DISCUSIÓN SALA

Por eso, pido que el proyecto de acuerdo sea aprobado en forma unánime.
He dicho.

El señor **MELERO** (Presidente).- Sobre el proyecto, tiene la palabra el diputado señor Schilling.

El señor **SCHILLING**.- Señor Presidente, aprovechando el ánimo de unanimidad que existe en la Sala, ¿por qué no pide la aprobación de la reforma al sistema binominal?

El señor **MELERO** (Presidente).- Señor diputado, no está en tabla. Yo, encantado.
Ofrezco la palabra.
Ofrezco la palabra.
Cerrado el debate.

-Con posterioridad, la Sala se pronunció sobre el proyecto en los siguientes términos:

El señor **MELERO** (Presidente).- Corresponde votar el proyecto de acuerdo, en segundo trámite constitucional, que aprueba el Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre la República de Chile y la República Federativa de Brasil, suscrito en Sao Paulo el 30 de julio de 2009.
En votación.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 76 votos. No hubo votos por la negativa ni abstenciones.

El señor **MELERO** (Presidente).- **Aprobado**.

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:
Accorsi Opazo Enrique; Araya Guerrero Pedro; Arenas Hödar Gonzalo; Ascencio Mansilla Gabriel; Baltolu Rasera Nino; Barros Montero Ramón; Becker Alvear Germán; Bobadilla Muñoz Sergio; Browne Urrejola Pedro; Campos Jara Cristián; Cardemil Herrera Alberto; Cerda García Eduardo; Cornejo González Aldo; Cristi Marfil María Angélica; De Urresti Longton Alfonso; Delmastro Naso Roberto; Edwards Silva José Manuel; Eluchans Urenda Edmundo; Espinosa Monardes Marcos; Farías Ponce Ramón; García-Huidobro Sanfuentes Alejandro; Godoy Ibáñez Joaquín; Gutiérrez Pino Romilio; Hasbún Selume Gustavo; Hernández Hernández Javier; Hoffmann Opazo María José; Jaramillo Becker Enrique; Jarpa Wevar Carlos Abel; Jiménez Fuentes Tucapel; Kast Rist José Antonio; Lemus Aracena Luis; León Ramírez Roberto; Rosales Guzmán Joel; Lorenzini Basso Pablo; Martínez Labbé Rosauro; Melero Abaroa Patricio; Meza Moncada Fernando; Monckeberg Bruner Cristián; Monsalve Benavides Manuel; Montes Cisternas Carlos; Morales Muñoz Celso; Norambuena Farías

DISCUSIÓN SALA

Iván; Ojeda Uribe Sergio; Ortiz Novoa José Miguel; Pacheco Rivas Clemira; Pascal Allende Denise; Pérez Lahsen Leopoldo; Rincón González Ricardo; Rivas Sánchez Gaspar; Robles Pantoja Alberto; Rojas Molina Manuel; Saa Díaz María Antonieta; Sabag Villalobos Jorge; Sabat Fernández Marcela; Saffirio Espinoza René; Salaberry Soto Felipe; Sandoval Plaza David; Santana Tirachini Alejandro; Sauerbaum Muñoz Frank; Schilling Rodríguez Marcelo; Sepúlveda Orbenes Alejandra; Silber Romo Gabriel; Silva Méndez Ernesto; Tarud Daccarett Jorge; Teillier Del Valle Guillermo; Torres Jeldes Víctor; Turres Figueroa Marisol; Ulloa Aguillón Jorge; Van Rysselberghe Herrera Enrique; Vargas Pizarro Orlando; Venegas Cárdenas Mario; Verdugo Soto Germán; Vidal Lázaro Ximena; Von Mühlenbrock Zamora Gastón; Walker Prieto Matías; Zalaquett Said Mónica.

OFICIO APROBACIÓN PROYECTO

2.3. Oficio de Cámara Revisora a Cámara de Origen.

Comunica texto aprobado. Fecha 12 de mayo, 2011. Cuenta en Sesión 18. Legislatura 359. Senado.

A S. E. EL
PRESIDENTE
DEL
H. SENADO

Oficio Nº 9470

VALPARAISO, 12 de mayo de 2011

La Cámara de Diputados, en sesión de esta fecha, ha tenido a bien prestar su aprobación, en los mismos términos en que lo hiciera ese H. Senado, al proyecto de acuerdo que aprueba el Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Federativa del Brasil, suscrito en Sao Paulo, el 30 de julio de 2009 (boletín N° 7228-10).

Lo que tengo a honra decir a V.E., en respuesta a vuestro oficio Nº 401/SEC/11 de 5 de abril de 2011.

Devuelvo los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V.E.

PATRICIO MELERO ABAROA
Presidente de la Cámara de Diputados

ADRIÁN ÁLVAREZ ÁLVAREZ
Secretario General (S) de la Cámara de Diputados

OFICIO LEY AL EJECUTIVO

3. Trámite Finalización: Senado.

3.1. Oficio de Cámara de Origen al Ejecutivo.

Oficio de Ley a S. E. El Presidente de la República. Comunica texto aprobado por el Congreso Nacional. Fecha 17 de mayo de 2011.

A S.E. el
Presidente de la
República

Nº 708/SEC/11

Valparaíso, 17 de mayo de 2011.

Tengo a honra comunicar a Vuestra Excelencia que el Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente

PROYECTO DE ACUERDO:

"Artículo único.- Apruébase el "Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Federativa del Brasil", suscrito en Sao Paulo, Brasil, el 30 de julio de 2009.".

Dios guarde a Vuestra Excelencia.

GUIDO GIRARDI LAVÍN
Presidente del Senado

MARIO LABBÉ ARANEDA
Secretario General del Senado

DECRETO SUPREMO

4. Publicación del Decreto Supremo en Diario Oficial

4.1. Decreto Supremo N° 125

Tipo Norma	: Decreto 125
Fecha Publicación	: 22-01-2012
Fecha Promulgación	: 16-09-2011
Organismo	: MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
Título	: PROMULGA EL ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL
Tipo Versión	: Única De: 23-01-2012
URL	: http://www.leychile.cl

PROMULGA EL ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL

Núm. 125.- Santiago, 16 de septiembre de 2011. Vistos: Los artículos 32, N° 15, y 54, N° l), inciso primero, de la Constitución Política de la República.

Considerando:

Que con fecha 30 de julio de 2009 el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Federativa del Brasil, suscribieron, en Sao Paulo, Brasil, el Acuerdo de Servicios Aéreos.
Que el Acuerdo fue aprobado por el Congreso Nacional, según consta en el oficio N° 708/SEC/11, de 17 de mayo de 2011, del Honorable Senado.
Que se dio cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 28 del aludido Acuerdo y, en consecuencia, éste entró en vigor internacional el 2 de agosto de 2011.

Decreto:

Artículo único: Promúlgase el Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de

DECRETO SUPREMO

la República Federativa del Brasil, suscrito en Sao Paulo el 30 de julio de 2009; cúmplase y publíquese copia autorizada de su texto en el Diario Oficial.

Anótese, tómese razón, regístrese y publíquese.- SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE, Presidente de la República.- Alfredo Moreno Charme, Ministro de Relaciones Exteriores.

Lo que transcribo a US. para su conocimiento.- Ignacio Larraín Arroyo, Embajador, Director General Administrativo.

ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL

El Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Federativa del Brasil, en adelante referidos como "Partes";

Siendo Partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseando contribuir para el desarrollo de la aviación civil internacional;

Deseando concluir un acuerdo con el propósito de establecer y explotar servicios aéreos entre sus respectivos territorios y más allá;

Han acordado lo siguiente:

ARTÍCULO 1

Definiciones

Para los fines del presente Acuerdo, a menos que se disponga de otro modo, el término:

a) "autoridades aeronáuticas" significa, en el caso de la República Federativa del Brasil, la autoridad de aviación civil, representada por la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) y, en el caso de la República de Chile, la Junta de Aeronáutica Civil, o en ambos casos cualquier otra autoridad

o persona facultada para desempeñar las funciones que ahora ejercen dichas autoridades;
b) "Acuerdo” significa el presente Acuerdo, su Anexo y las correspondientes enmiendas;
c) "capacidad" significa la cantidad de servicios establecidos en el marco del Acuerdo, medida generalmente por el número de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de carga ofrecidas en un mercado (par de ciudades, o país a país) o en una ruta durante un periodo determinado, tal como diariamente, semanalmente, por temporada o anualmente;
d) "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, incluyendo los Anexos adoptados en virtud del artículo 90 de dicho Convenio, y las enmiendas de los Anexos o del Convenio en virtud de los artículos 90 y 94, en la medida en que los Anexos y las enmiendas hayan llegado a ser aplicables para ambas Partes;
e) "línea aérea designada" significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo;
f) "precio" significa los precios y cargos que deberán pagarse por el transporte aéreo de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las que se aplican estos precios, incluyendo precios y condiciones para agentes y otros servicios auxiliares, pero excluyendo la remuneración y condiciones para el transporte de carga postal;
g) "territorio", en relación a un Estado, tiene el significado a él asignado en el artículo 2 del Convenio;
h) "derechos impuestos a los usuarios" significa los precios o cargos impuestos a las líneas aéreas por las autoridades competentes, o autorizados, por éstas, para la provisión de aeropuertos o instalaciones y servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluyendo las instalaciones y los servicios conexos para sus aeronaves; tripulaciones, pasajeros y carga; e
i) "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales" tienen la significación que han recibido en el artículo 96 del Convenio.

ARTÍCULO 2

Otorgamiento de Derechos

DECRETO SUPREMO

1. Cada Parte otorga a la otra Parte los derechos indicados en el presente Acuerdo para la explotación de servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas.
2. Con sujeción a las disposiciones del presente Acuerdo, las líneas aéreas designadas por cada una de las Partes gozarán de los siguientes derechos:
a) el derecho de efectuar vuelos a través del territorio de la otra Parte sin aterrizar;
b) el derecho de efectuar escalas en el territorio de la otra Parte para fines no comerciales;
c) el derecho de efectuar escalas en los puntos de las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas del presente Acuerdo para embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo por separado o combinados; y
d) los demás derechos especificados en este Acuerdo.
3. Las líneas aéreas de cada Parte, que no sean las designadas en base al artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo, gozarán también de los derechos especificados en el párrafo 2, letras a) y b), de este artículo.
4. Ninguna disposición del párrafo 2 será considerada como una concesión a una línea aérea designada de una Parte del derecho de embarcar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, equipaje, carga y correo, a cambio de remuneración, y con destino a otro punto del territorio de la otra Parte.

ARTÍCULO 3

Designación y Autorización

l. Cada Parte tendrá el derecho de designar por nota diplomática a la otra Parte una o más líneas aéreas, para explotar los servicios convenidos de conformidad con el presente Acuerdo y retirar o modificar dicha designación.
2. Al recibir dicha designación y la solicitud de autorización de explotación de la línea aérea designada, en la forma y en el modo prescritos, cada Parte otorgará la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras de trámites, a condición de que:
a) la línea aérea designada tenga la oficina principal de sus negocios en el territorio de la Parte que la designa;

b) el control reglamentario efectivo de la línea aérea designada sea ejercido y mantenido por la Parte que designa la línea aérea;
c) la Parte que designa la línea aérea cumpla las disposiciones establecidas en el artículo 7 (Seguridad Operacional) y el artículo 8 (Seguridad de la Aviación); y
d) la línea aérea designada esté calificada para satisfacer las condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.
3. Al recibir la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2, una línea aérea designada puede en todo momento iniciar la explotación de los servicios convenidos para los cuales ha sido designada, a condición de que cumpla las disposiciones aplicables del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 4

Negativa de Otorgamiento, Revocación y Limitación de la Autorización

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte tendrán el derecho de negar las autorizaciones mencionadas en el artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por la otra Parte y de revocar y suspender dichas autorizaciones, o de imponer condiciones a las mismas, de forma temporaria o permanente, en caso de que:
a) consideren que la línea aérea designada no tiene la oficina principal de sus negocios en el territorio de la Parte designante; o
b) el control reglamentario efectivo de la línea aérea designada no sea ejercido y mantenido por la Parte que designa la línea aérea; o
c) la Parte que designa la línea aérea no cumpla las disposiciones establecidas en el artículo 7 (Seguridad Operacional) y en el artículo 8 (Seguridad de la Aviación); o
d) dicha línea aérea designada no esté calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.
2. A menos que la inmediata revocación, suspensión o imposición de las condiciones previstas en el párrafo 1 del

presente artículo sea esencial para impedir nuevas infracciones a leyes y reglamentos, o a las disposiciones de este Acuerdo, ese derecho será ejercido solamente después de la realización de consultas con la otra Parte. Dichas consultas deberán ocurrir antes de expirar el plazo de 30 (treinta) días a partir de la fecha de la solicitud por una Parte, salvo entendimiento diverso entre las Partes.

ARTÍCULO 5

Aplicación de las Leyes

1. Las leyes y los reglamentos de una Parte que rigen la entrada y salida de su territorio de aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales, o la explotación y navegación de dichas aeronaves, se aplicarán a las aeronaves de las líneas aéreas de la otra Parte mientras estén dentro de dicho territorio.
2. Las leyes y los reglamentos de una Parte relativos a la entrada, estadía y salida de su territorio de pasajeros, miembros de tripulación y carga, incluyendo correo, tales como los relativos a inmigración, aduana, moneda, salubridad y cuarentena, se aplicarán a los pasajeros, miembros de tripulación; carga y correo transportados por aeronaves de las líneas aéreas de la otra Parte mientras estén dentro de dicho territorio.
3. En la aplicación de sus reglamentos de inmigración, aduana, cuarentena y reglamentos afines, ninguna Parte concederá preferencia a sus propias líneas aéreas ni a ninguna otra respecto a las líneas aéreas de la otra Parte que se utilicen para un transporte aéreo internacional similar.
4. Los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo no estarán sujetos más que a una inspección simplificada. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares.

ARTÍCULO 6

Reconocimiento de Certificados y Licencias

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por una Parte y aun vigentes serán reconocidos como válidos por la

otra Parte para explotar los servicios convenidos, a condición de que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido tales certificados y licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establezcan en cumplimiento del Convenio.
2. En caso de que los privilegios o las condiciones de las licencias y los certificados mencionados en el párrafo 1 anterior, expedidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte a una persona o a una línea aérea designada o a respecto de una aeronave utilizada en la explotación de los servicios convenidos, permitan una diferencia de las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio y que dicha diferencia haya sido notificada a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la otra Parte puede pedir que se realicen consultas entre las autoridades aeronáuticas con miras a aclarar la práctica de que se trata.
3. No obstante, cada Parte se reserva el derecho de no reconocer, por lo que respecta a los vuelos sobre su propio territorio o el aterrizaje en el mismo, las licencias otorgadas a sus nacionales por la otra Parte.

ARTÍCULO 7

Seguridad Operacional

1. Cada Parte podrá solicitar en todo momento la realización de consultas sobre las normas de seguridad operacional por la otra Parte en aspectos relacionados con las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones de vuelo, aeronaves y operaciones de aeronaves. Dichas consultas se realizarán dentro de los 30 (treinta) días de presentada dicha solicitud.
2. Si después de realizadas tales consultas una Parte llega a la conclusión de que la otra no mantiene y administra de manera efectiva, en los aspectos mencionados en el párrafo 1, que tratan de las normas de seguridad operacional que satisfagan las normas en vigor de conformidad con el Convenio, se informará a la otra Parte de tales conclusiones y de las medidas que se consideren necesarias para cumplir las normas de la OACI. La otra Parte deberá tomar entonces las medidas correctivas del caso dentro de un plazo convenido.
3. De conformidad con el artículo 16 del Convenio, queda convenido además que toda aeronave explotada por o en nombre de una línea aérea de una Parte que preste servicio hacia o desde el territorio de otra Parte podrá, cuando se encuentre

en el territorio de esta última, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte, a condición de que ello no cause demoras innecesarias a la operación de la aeronave. No obstante las obligaciones mencionadas en el artículo 33 del Convenio, el propósito de esta inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo de la aeronave y la condición de la misma son conformes a las normas en vigor establecidas en cumplimiento del Convenio.
4. Cuando sea indispensable adoptar medidas urgentes para garantizar la seguridad de las operaciones de una línea aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una o varias líneas aéreas de la otra Parte.
5. Toda medida tomada por una Parte de conformidad con el párrafo 4 anterior se suspenderá una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.
6. Por lo que respecta al párrafo 2 anterior, si se determina que una Parte sigue sin cumplir las normas de la OACI una vez transcurrido el plazo convenido, este hecho será notificado al Secretario General de la OACI. También será notificada a este último la solución satisfactoria de dicha situación.

ARTÍCULO 8

Seguridad de la Aviación

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokyo el 14 de septiembre de 1963, del Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, su Protocolo Complementario para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional,

DECRETO SUPREMO

firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, del Convenio para Marcación de Explosivos Plásticos para el Propósito de Detección, firmado el 1 de marzo de 1991, así como con todo otro convenio o protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil al que ambas Partes estén adheridas.

2. A petición, las Partes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la OACI y que se denominan Anexos al Convenio; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que estén establecidos en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación. Cada Parte notificará a la otra Parte de toda diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas de seguridad de la aviación de los Anexos. Cualquiera de las Partes podrá solicitar en todo momento la realización inmediata de consultas con la otra Parte sobre dichas diferencias.

4. Cada Parte conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3 anterior, exigidas por la otra Parte para la entrada, salida o permanencia, en el territorio de esa otra Parte. Cada Parte se asegurará de que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, las tripulaciones, los efectos personales, el equipaje, la carga y los suministros de las aeronaves antes y durante el embarque o la estiba. Cada Parte también considerará favorablemente toda solicitud de la otra Parte para que adopte medidas especiales de seguridad razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos o instalaciones y servicios de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas

apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.
6. Cada Parte tendrá el derecho, dentro de los 60 (sesenta) días siguientes a la notificación, de que sus autoridades aeronáuticas lleven a cabo una evaluación en el territorio de la otra Parte de las medidas de seguridad que aplican, o que prevén aplicar, los explotadores de aeronaves respecto a los vuelos que llegan procedentes del territorio de la primera Parte o que salen para el mismo. Las disposiciones administrativas para la realización de dichas evaluaciones se adoptarán de común acuerdo entre las autoridades aeronáuticas y se aplicarán sin demora a fin de asegurar que las evaluaciones se realicen de forma expedita. Todas las evaluaciones estarán cubiertas por un acuerdo confidencial específico.
7. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de este artículo, la primera Parte podrá solicitar la realización de consultas. Dichas consultas comenzarán dentro de los 15 (quince) días de recibida dicha solicitud de cualquiera de las Partes. En caso de que no se llegue a un acuerdo satisfactorio dentro de los 15 (quince) días a partir del comienzo de las consultas esto constituirá motivo para negar, revocar o suspender las autorizaciones de la o las líneas aéreas designadas por la otra Parte, o imponer condiciones a las mismas. Cuando una emergencia lo justifique, o para impedir que continúe el incumplimiento de las disposiciones de este artículo, la primera Parte podrá adoptar medidas provisionales en todo momento.

ARTÍCULO 9

Derechos Impuestos a los Usuarios

1. Ninguna de las Partes impondrá o permitirá que se imponga a las líneas aéreas designadas de la otra Parte tasas y demás cargos superiores a los que se impongan a sus propias líneas aéreas que exploten servicios internacionales similares.
2. Cada Parte alentará las consultas relativas a derechos impuestos a los usuarios entre sus autoridades competentes y las líneas aéreas que utilicen las instalaciones y los servicios proporcionados, cuando sea posible por medio de las organizaciones representativas de dichas líneas aéreas. Debe darse a los usuarios un aviso previo razonable sobre toda propuesta de modificación de los derechos impuestos a fin de

permitirles expresar sus puntos de vista antes de que se efectúen dichos cambios. Además, cada Parte alentará a sus autoridades competentes y a dichos usuarios a que intercambien información apropiada relativa a los derechos impuestos a los usuarios.

ARTÍCULO 10

Derechos de Aduana

Cada Parte, basándose en la reciprocidad, eximirá a una línea aérea designada de la otra Parte en el mayor grado posible en virtud de sus leyes nacionales, de las restricciones sobre importaciones, de derechos de aduana, impuestos indirectos, derechos de inspección y otros derechos y gravámenes nacionales que no se basen en el costo de los servicios proporcionados a la llegada, respecto a aeronaves, combustible, aceites lubricantes, suministros técnicos y repuestos, incluyendo motores, equipo de uso ordinario de esas aeronaves, provisiones de a bordo y otros productos tales como boletos y guías aéreas de carga impresos, todo material impreso con el logotipo de la empresa y material publicitario corriente distribuido gratuitamente por dicha línea aérea designada, destinados o utilizados únicamente con relación a la explotación o mantenimiento de las aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte que se encuentre operando los servicios convenidos.

2. Las exenciones concedidas en este artículo se aplicarán a los productos mencionados en el párrafo 1:

a) que se introduzcan en el territorio de una Parte por o en nombre de la línea aérea designada de la otra Parte;

b) que se encuentren a bordo de la línea aérea designada de una Parte a su llegada al territorio de la otra Parte o al salir del mismo; o

c) que se lleven a bordo de la aeronave de la línea aérea designada de una Parte al territorio de la otra Parte y que estén destinados para ser usados en la explotación de los servicios convenidos;

sea que dichos productos se utilicen o consuman enteramente o no dentro del territorio de la Parte que otorga la exención, a condición de que su propiedad no se transfiera en el territorio de dicha Parte.

3. El equipo ordinario de a bordo, así como los materiales y suministros que normalmente se hallan a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de cualquiera de las Partes,

sólo pueden descargarse en el territorio de la otra Parte con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En ese caso, pueden mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta que se reexporten o se tome otra disposición al respecto de conformidad con los reglamentos aduaneros.

ARTÍCULO 11

Capacidad

Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada determine la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrece en los términos y condiciones que acuerden las Partes.

ARTÍCULO 12

Precios

1. Los precios cobrados por los servicios operados con base en este Acuerdo, entre los países de América del Sur, podrán ser establecidos libremente sin estar sujetos a aprobación.
2. No obstante la disposición del párrafo 1 del presente artículo, los precios cobrados por las líneas aéreas designadas de ambas Partes, en los servicios de largo recorrido, en 5a y 6a Libertades, estarán sujetos a las reglas del país que origina dicho tráfico.
3. Las líneas aéreas designadas deberán notificar sus precios a las autoridades aeronáuticas de ambas Partes, según las condiciones establecidas por cada Parte.

ARTÍCULO 13

Competencia

1. Las Partes se informarán mutuamente acerca de sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia o modificaciones de las mismas, y de cualesquier objetivos concretos que en ellas se persigan, que puedan afectar a la explotación de los servicios de transporte aéreo con arreglo al presente Acuerdo e identificarán las autoridades encargadas de su aplicación.
2. Las Partes se notificarán mutuamente si consideran que puede haber incompatibilidad entre la aplicación de sus

leyes, políticas y prácticas sobre la competencia y las cuestiones relativas a la aplicación del presente Acuerdo.
3. Sin perjuicio de cualesquier otras disposiciones en contrario, nada de lo dispuesto en este Acuerdo deberá (i) requerir o favorecer la adopción de arreglos entre líneas aéreas, decisiones de gremios de líneas aéreas o prácticas concertadas, que impidan o distorsionen la competencia; (ii) reforzar los efectos de tales arreglos, decisiones o prácticas concertadas; o (iii) delegar a operadores económicos privados la responsabilidad de la toma de decisiones que impidan, distorsionen o restrinjan la competencia.

ARTÍCULO 14

Conversión de Divisas y Remesa de Ingresos

1. Cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, a petición, convertir y transferir al extranjero todos los ingresos locales provenientes de la venta de servicios de transporte aéreo y de actividades conexas directamente vinculadas al transporte aéreo, y que excedan de las cantidades gastadas localmente, permitiéndose su rápida conversión y transferencia sin restricciones, discriminación ni cobro de impuestos sobre los mismos, a la tasa de cambio aplicable en la fecha de la solicitud de conversión y transferencia.
2. La conversión y la remesa de tales ingresos serán permitidas de conformidad con la legislación vigente, y no estarán sujetas a cualquier cobro administrativo o banquero, excepto los normalmente cobrados por los bancos para su ejecución.
3. Las disposiciones del presente artículo no exoneran a las líneas aéreas de ambas Partes de los impuestos, tasas y contribuciones a que estén sujetas.
4. En caso que exista un acuerdo especial entre las Partes para evitar la doble tributación, o en el caso que un acuerdo especial regule la transferencia de fondos entre las Partes, dichos acuerdos prevalecerán.

ARTÍCULO 15

Actividades Comerciales

DECRETO SUPREMO

1. Cada Parte otorgará a las líneas aéreas designadas de la otra Parte el derecho de vender y comercializar en su territorio servicios de transporte aéreo internacional, directamente o por medio de agentes u otros intermediarios, a discreción de la línea aérea, incluyendo el derecho de establecer sus propias oficinas, tanto como empresa operadora como no operadora.
2. Cada línea aérea tendrá el derecho de vender servicios de transporte en la moneda de ese territorio o sujeto a las leyes y regulaciones nacionales, en monedas de libre convertibilidad de otros países, y cualquier persona podrá adquirir dichos servicios de transporte en monedas aceptadas por esa línea aérea.
3. Las líneas aéreas designadas de una Parte podrán, en base a la reciprocidad, traer y mantener en el territorio de la otra Parte sus representantes y funcionarios comerciales, operacionales y técnicos necesarios en la operación de los servicios convenidos.
4. Esas necesidades de personal pueden, según criterio de las líneas aéreas designadas de una Parte, ser satisfechas con personal propio o utilizando los servicios de cualquier otra organización, compañía o línea aérea que opere en el territorio de la otra Parte, autorizada a prestar esos servicios para otras líneas aéreas.
5. Los representantes y los funcionarios estarán sujetos a las leyes y reglamentos en vigor de la otra Parte y de acuerdo con tales leyes y reglamentos:
a) cada Parte deberá conceder, sobre la base de la reciprocidad y con un mínimo de demora, las autorizaciones de empleo, las visas de visitantes u otros documentos similares necesarios para los representantes y los auxiliares mencionados en el párrafo 3 de este artículo; y
b) ambas Partes deberán facilitar y dar celeridad a las autorizaciones de empleo necesarias al personal que desempeñe ciertos servicios, temporales que no excedan 90 (noventa) días.

ARTÍCULO 16

Código Compartido

1. Las líneas aéreas designadas de ambas Partes podrán operar u ofrecer servicios utilizando las modalidades de código compartido, bloqueo de espacio y otras formas de operación conjunta: i) con líneas aéreas de cualquiera de las Partes y

ii) 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.
2. Todas las líneas aéreas que concierten estos acuerdos deben contar con los derechos de tráfico correspondientes y cumplir con los requisitos que normalmente se apliquen a dichos acuerdos.
3. Para la realización de códigos compartidos, se deberá cumplir con los siguientes requisitos: (a) Si involucran a una empresa aérea de la otra Parte, el código compartido podrá ser ejercido hasta el total del número de frecuencias de ambas empresas aéreas designadas; (b) si involucran a una empresa de un tercer país, el código compartido estará limitado al número de frecuencias autorizado para la empresa aérea designada de la Parte interesada; y (c) los billetes de pasaje aéreo y/o guías aéreas establezcan claramente al comprador o usuario del respectivo servicio, cuál es la línea aérea que efectivamente operará cada tramo del servicio y con cuál línea aérea tendrá una relación comercial-contractual.

ARTÍCULO 17

Flexibilización Operacional

Las líneas aéreas de cada Parte podrán realizar transporte aéreo de pasajeros, carga y correo utilizando sus propias aeronaves o aeronaves y tripulación que sean arrendadas a líneas aéreas de Partes, como asimismo a líneas aéreas de terceros países, sujeto a que la o las aeronaves que se utilicen para estos efectos y las respectivas tripulaciones, cumplan con los requisitos y estándares de seguridad y operación establecidos por cada Parte.

ARTÍCULO 18

Estadísticas

Las autoridades aeronáuticas de cada Parte deberán proporcionar o deberán hacer que sus líneas aéreas designadas proporcionen a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, a petición, informes periódicos de estadísticas, o de otro tipo, que puedan ser razonablemente requeridos.

ARTÍCULO 19

Aprobación de Horarios

1. Las líneas aéreas designadas de cada Parte someterán sus horarios de vuelos previstos a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, por lo menos 30 (treinta) días antes de explotar los servicios convenidos. El mismo procedimiento se aplicará a toda modificación de los horarios.
2. Para los vuelos de refuerzo que la línea aérea designada de una Parte desee explotar en los servicios convenidos fuera del cuadro de horarios aprobado, dicha línea aérea deberá solicitar la autorización previa de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. Tales solicitudes deberán ser presentadas por lo menos con 15 (quince) días de anticipación de la operación de tales vuelos.

ARTÍCULO 20

Protección del Medio Ambiente

Las Partes respaldan la necesidad de proteger el medio ambiente fomentando el desarrollo sostenible de la aviación. Con respecto a las operaciones entre sus respectivos territorios, las Partes acuerdan cumplir las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 16 de la OACI y las políticas y la orientación vigentes de la OACI sobre protección del medio ambiente.

ARTÍCULO 21

Consultas

1. Cualquiera de las Partes puede en cualquier momento solicitar que se realicen consultas sobre la interpretación, aplicación, puesta en práctica o enmienda a este Acuerdo o al cumplimiento de este Acuerdo.
2. Dichas consultas, que pueden llevarse a cabo mediante reuniones o por correspondencia, se iniciarán dentro del plazo de 60 (sesenta) días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud por escrito, a menos que las Partes hayan convenido otra cosa.

ARTÍCULO 22

DECRETO SUPREMO

Solución de Controversias

1. Si surge una controversia entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, salvo las que puedan surgir con relación al artículo 7 (Seguridad Operacional) y al artículo 8 (Seguridad de la Aviación), las autoridades aeronáuticas tratarán, en primera instancia, de solucionarla mediante consultas y negociaciones.
2. Si las Partes no llegan a un acuerdo mediante negociaciones, la controversia se solucionará por vía diplomática.

ARTÍCULO 23

Enmiendas

1. Cualquier enmienda de este Acuerdo convenida entre las Partes, en conformidad con el Artículo 21 (Consultas), entrará en vigencia en fecha a ser determinada mediante intercambio de notas diplomáticas, indicando que todos los procedimientos internos necesarios fueron completados por las Partes.
2. Cualquier enmienda del Anexo de este Acuerdo podrá ser acordada por escrito entre las autoridades aeronáuticas de las Partes y entrará en vigor por intercambio de notas diplomáticas.

ARTÍCULO 24

Acuerdos Multilaterales

Si un acuerdo multilateral relativo al transporte aéreo entra en vigor respecto a ambas Partes, el presente Acuerdo se enmendará a fin de cumplir las disposiciones de dicho acuerdo multilateral.

ARTÍCULO 25

Terminación

Cualquiera de las Partes puede, en todo momento, notificar a la otra Parte, por vía diplomática, su intención de poner fin al presente Acuerdo. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la OACI. El presente Acuerdo expirará a medianoche, horario local de la Parte que recibe la

notificación, inmediatamente antes del primer aniversario de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte, a menos que se retire dicha notificación mediante acuerdo antes de concluir dicho plazo. Si la otra Parte no acusa recibo, se considerará que la notificación ha sido recibida 14 (catorce) días después de su recepción por la OACI.

ARTÍCULO 26

Registro en la OACI

El presente Acuerdo y toda enmienda al mismo serán registrados, después de su firma, en la OACI por la Parte en cuyo territorio haya sido firmado, o de acuerdo con lo convenido entre las Partes.

ARTÍCULO 27

No Discriminación

Las Partes entienden que el presente Acuerdo está basado en el principio de no discriminación mutua, en términos que cada Parte otorgará a la otra Parte un tratamiento igualitario, equivalente y no discriminatorio respecto a las Líneas Aéreas Designadas por cada Parte, particularmente en relación con los derechos y obligaciones establecidos en el presente Acuerdo.

ARTÍCULO 28

Entrada en Vigor

El presente Acuerdo entrará en vigor en una fecha a ser notificada mediante intercambio de notas diplomáticas, confirmando que todos los procedimientos constitucionales internos requeridos fueron completados por las Partes. Al entrar en vigor, este Acuerdo revocará y sustituirá el Acuerdo sobre Transportes Aéreos firmado en Río de Janeiro, el 4 de julio de 1947.

En testimonio de que los abajo firmantes, estando debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firmaron el presente Acuerdo.

DECRETO SUPREMO

Hecho en Sao Paulo, el 30 de julio de 2009, en idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Por el Gobierno de la República de Chile.- Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil

ANEXO CUADRO DE RUTAS
Rutas Brasileñas
Rutas Regionales
Anteriores: puntos en América del Sur
Puntos en Brasil
Vía: puntos en América del Sur
Para: puntos en Chile
Más allá: puntos en América del Sur
Rutas de Largo Recorrido
Anteriores: cualesquier puntos
Puntos en Brasil
Vía: cualesquier puntos
Para: puntos en Chile
Más allá: cualesquier puntos
Rutas Chilenas
Rutas Regionales
Anteriores: puntos en América del Sur
Puntos en Chile
Vía: puntos en América del Sur
Para: puntos en Brasil
Más allá: puntos en América del Sur
Rutas de Largo Recorrido
Anteriores: cualesquier puntos
Puntos en Chile
Vía: cualesquier puntos
Para: puntos en Brasil
Más allá: cualesquier puntos
NOTA:
Las empresas aéreas designadas por cada Parte Contratante podrán, en cualquier o en todos los vuelos, omitir escalas en sus respectivas rutas especificadas y podrán servir más de un punto en la misma ruta y en cualquier orden, a condición de que sirvan por lo menos un punto en el territorio de la Parte que designa la empresa y que no se caractericen derechos de 7a Libertad. Adicionalmente, las empresas aéreas designadas por cada Parte podrán:
a) Efectuar vuelos en cualquier dirección o en ambas.

DECRETO SUPREMO

b) Combinar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave.

c) Transferir el tráfico de pasajeros, carga y/o correspondencia desde una aeronave a otra distinta o a varias aeronaves distintas de aquella(s) utilizada(s) sobre la misma ruta antes de dicha escala, sea que esta(s) aeronave(s) sea(n) propia(s) u operada(s) bajo alguna otra forma permitida en este Acuerdo.
d) Servir puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y poder ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos.