

**INFORME DE LA COMISION DE RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACION LATINOAMERICANA, RECAIDO EN EL PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA EL “ACUERDO SOBRE SERVICIOS AEREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE LETONIA” SUSCRITO EN BOGOTA, COLOMBIA, EL 6 DE DICIEMBRE DE 2021.**

---

**HONORABLE CAMARA:**

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 consideración de la H. Cámara, en primer 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.- CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS.**

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

1º) Que la idea matriz o fundamental de este Proyecto de Acuerdo, como su nombre lo indica, es aprobar el **“ACUERDO SOBRE SERVICIOS AEREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE LETONIA” SUSCRITO EN BOGOTA, COLOMBIA, EL 6 DE DICIEMBRE DE 2021.**

2º) Que este Proyecto de Acuerdo no contiene normas de carácter orgánico constitucional o de quórum calificado. Por otra parte, se determinó que sus preceptos no deben ser conocidos por la Comisión de Hacienda por no tener incidencia en materia presupuestaria o financiera del Estado.

3º) Que la Comisión aprobó el Proyecto de Acuerdo por 12 votos a favor, 0 en contra y ninguna abstención.

(Votaron a favor las diputadas señoras **Del Real**, doña Catalina; **Muñoz**, doña Francisca; y **Ñanco**, doña Ericka, y los diputados señores; **González**, don Félix; **Labbé**, don Cristian; **Mirosevic**, don Vlado; **Moreira**, don Cristhian; **Schalper**, don Diego; **Schubert**, don Stephan; **Soto**, don Raúl; **Undurraga**, don Alberto, y **Venegas**, don Nelson.)

4º) Que Diputado Informante fue designado el señor **González**, don Félix.

**II.- ANTECEDENTES**

Señala el Mensaje, con el cual S.E. el Presidente de la República somete a consideración del Congreso Nacional el Proyecto de Acuerdo, que aprueba el **“Acuerdo sobre servicios aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el**

**Gobierno de la República de Letonia”, suscrito en Bogotá, Colombia, el 6 de diciembre de 2021**, que este corresponde a un instrumento bilateral del tipo cielos abiertos, coherente con la política aerocomercial chilena, que promueve: libre ingreso y competencia entre líneas aéreas; libertad tarifaria; mínima intervención estatal en materias comerciales; mayor conectividad internacional; elevados estándares de seguridad operacional y de la aviación.

Agrega que el Informe Financiero complementa estos antecedentes enumerando los principales derechos otorgados, tales como sobrevuelo, escalas técnicas, servicios regulares y no regulares, y servicios hacia terceros países, así como reglas para precios, seguridad y coordinación en inspecciones.

### **III. ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL ACUERDO**

#### **1. Estructura del Acuerdo**

El Acuerdo consta de un Preámbulo, en el cual las Partes dan cuenta de las consideraciones y propósito que tuvieron a la vista para su celebración, de veintisiete artículos distribuidos en siete capítulos que conforman su cuerpo principal, y un anexo.

#### **2. Principales disposiciones**

En primer término, en el artículo 1 se definen una serie de conceptos básicos con el objeto de facilitar la comprensión e interpretación del Acuerdo. Estos son: “convenio”, “autoridades aeronáuticas”, “Acuerdo”, “código compartido”, “transporte aéreo”, “línea aérea designada”, “cabotaje”, “OACI”, “transporte aéreo intermodal”, “tarifa”, “territorio”, “cargos al usuario”, “servicio aéreo”, “Estado Miembro de la UE” y “Tratados de la UE”.

Seguidamente, el artículo 2 reconoce un conjunto de derechos para la prestación de servicios aéreos internacionales que cada Parte otorga a las líneas aéreas designadas por la otra Parte. Estos derechos corresponden a sobrevolar el territorio de la otra Parte sin aterrizar (sobrevuelo); realizar escalas en su territorio para fines no comerciales (escala técnica); derecho a prestar servicios regulares y no regulares, de pasajeros, carga y correo, separados o en combinación, entre los territorios de ambos países; prestar dichos servicios entre los territorios de la contraparte y cualquier tercer país, directamente; y prestar los mismos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por su propio territorio). No se imponen limitaciones a los servicios aéreos en cuanto a rutas, frecuencias ni tipo de aeronave, sea propia o arrendada, los que pueden prestarse con la mayor flexibilidad de operación.

En el artículo 3 se establecen las reglas de designación y autorización de las líneas aéreas para operar en el marco del Acuerdo. Por un lado, cada Parte tendrá derecho a designar por escrito las líneas aéreas para operar servicios de transporte aéreo en virtud del Acuerdo, y a retirar o cambiar tales designaciones. Por otro lado, establece el deber para que cada Parte otorgue las autorizaciones de operación con un mínimo de demora administrativa, unido a mecanismos para exigir el debido cumplimiento de la normativa por las líneas aéreas designadas.

En el mismo sentido, el Acuerdo incluye un sistema diferenciado de designación de aerolíneas, adaptándose, entre otros, a los requerimientos de la normativa europea y a la condición específica de Letonia. Asimismo, se permite que Chile designe empresas que se encuentren constituidas y que tengan su sede principal de negocios en Chile, favoreciendo la inversión extranjera en el mercado de las aerolíneas.

Luego, el artículo 4 complementa la regulación precedente, reconociendo la facultad de cada Estado Parte para revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación concedida a las líneas por, entre otras, la infracción de las leyes y reglamentos pertinentes, así como también por incumplimiento de los requisitos señalados en el párrafo primero de este artículo.

En el artículo 5 se consigna que las líneas aéreas deberán dar cumplimiento a las leyes y reglamentos de la otra Parte al momento de prestar sus servicios aéreos en el territorio de aquella.

Como uno de los propósitos principales del Acuerdo, los artículos 6 y 7 abordan la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, respectivamente.

Respecto del artículo 6, el Acuerdo reconoce la facultad de cada Parte para solicitar la celebración de consultas sobre normas de seguridad operacional adoptadas por la otra Parte en las materias objeto del Acuerdo ("safety"), junto a mecanismos para facilitar, entre otras, la inspección y adopción de medidas urgentes para garantizar la seguridad operacional de las líneas aéreas. En este orden de ideas, se reservan el derecho de revocar los permisos si no se adoptan las medidas correctivas necesarias en esta materia.

El artículo 7, basándose en la cláusula modelo o texto de orientación sobre la seguridad elaborado por la Organización de Aviación Civil Internacional ("OACI"), establece la obligación mutua de las Partes de proteger la seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita ("security") y a prestarse toda la ayuda mutua necesaria para cumplir con dicho deber.

En otro orden de consideraciones, el artículo 9 consigna el deber de las Partes de reconocer como válidos los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias emitidas o validadas por la otra Parte que se encuentren vigentes.

Los siguientes artículos señalan los principios y reglas necesarias para la promoción de la competencia en el servicio aéreo internacional. Así, el artículo 11 contempla el compromiso de cada Parte de otorgar a las líneas aéreas designadas de la otra Parte el derecho de vender servicios de transporte aéreo.

En el artículo 19 se consagra el principio de competencia justa e igualitaria en la prestación de los servicios aéreos internacionales regidos por el presente Acuerdo. Asimismo, la precitada disposición incorpora expresiones de este principio, limitando la posibilidad de que las Partes impongan exigencias adicionales a las líneas aéreas de la otra Parte en relación con la prestación de los servicios aéreos.

Seguidamente, para la determinación de los precios, el artículo 20 establece la libertad tarifaria y el principio de doble desaprobación, señalando que las líneas aéreas podrán determinar los precios sobre la base de consideraciones comerciales de mercado. Sin perjuicio de lo anterior, las Partes podrán intervenir para evitar precios o prácticas injustificadamente discriminatorias, precios excesivamente altos o restrictivos por abuso de una posición dominante o artificialmente bajos por apoyo o subsidio gubernamental. Por su parte, el principio de doble desaprobación implica que una tarifa continuará en vigor salvo que, previas consultas, ambas Partes objeten y lleguen a un acuerdo.

En otro orden de consideraciones, el Artículo 21 establece las reglas sobre consultas y enmiendas. De acuerdo con las mismas, las Partes pueden modificar alguna disposición del Acuerdo mediante el mecanismo de consultas entre ambas autoridades aeronáuticas, las cuales entrarán en vigor cuando hayan sido confirmadas por medio del intercambio de las respectivas notas una vez que todos los procedimientos internos necesarios se hayan completado por ambas Partes.

Asimismo, el artículo 22 establece las reglas de solución de controversias. Así, de surgir una controversia entre las Partes en relación con la interpretación o aplicación del Acuerdo se contempla como primera vía de solución a la consulta entre ambas Partes. En el caso de que la controversia no pueda ser resuelta de esta manera, las Partes podrán acordar someter la controversia a un tribunal arbitral, estableciendo las reglas de integración de dicho órgano y comprometiéndose las Partes a acatar el procedimiento, decisiones y fallo dictado.

### **3. Demás disposiciones del Acuerdo**

Las demás disposiciones del Acuerdo relativas a estadísticas (artículo 8), asistencia en tierra (artículo 10), conversión de moneda y remesa de utilidades (artículo 12), códigos compartidos/acuerdos de cooperación (artículo 13), arrendamiento de aeronaves (artículo 14), transporte aéreo intermodal (artículo 15), derechos de aduana (artículo 16), cargos al usuario (artículo 17), capacidad (artículo 18), terminación (artículo 23), acuerdo multilateral (artículo 24), registro en la OACI (artículo 25), no discriminación (artículo 26) y entrada en vigor (artículo 27) corresponden a cláusulas usuales en esta clase de convenios aéreos, y se refieren a la aplicación de la normativa internacional amparada en el Convenio de Aviación Civil Internacional y en los usos y costumbres de la actividad aeronáutica.

Por último, el anexo del Acuerdo indica el listado de los Estados mencionados en el cuerpo principal con ocasión de las reglas de designación y autorización de las líneas aéreas.

### **IV.- DISCUSION EN LA COMISION Y DECISION ADOPTADA.**

Para estos efectos, la Comisión recibió en audiencia, el día **25 de noviembre** del año en curso, al señor **Alejandro Buvinic**, director de Asuntos Jurídicos de la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales (SUBREI), junto al jefe de Asesores de la Subsecretaría, señor **Diego Pérez Alfonso**. Asimismo, por parte de la Junta Aeronáutica Civil (JAC), asistieron su secretario general, señor **Martín Mackenna Rueda**, y el jefe del Departamento Legal, señor **David Dueñas Santander**.

El señor **Buvinic**, en representación de la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales, expuso en primer término el marco general de la política aerocomercial de Chile, vigente por más de cuatro décadas bajo el modelo de cielos abiertos, consagrado en el D.L. N° 2.564 de 1979. Señaló que sus principios fundamentales son el libre acceso a los mercados, la libertad tarifaria, la mínima intervención estatal en materias comerciales y la liberalización de la propiedad y control de las aerolíneas, lo que ha permitido una amplia conectividad internacional tanto de pasajeros como de carga. Indicó que esta política se materializa mediante los Acuerdos de Servicios Aéreos (ASA), tratados internacionales negociados por la Junta Aeronáutica Civil en coordinación con SUBREI y la red de embajadas de Chile, y que actualmente el país mantiene acuerdos vigentes con más de 80 Estados, algunos de ellos con un alto grado de liberalización, incluso hasta la novena libertad del aire. Explicó asimismo las distintas libertades del aire y su alcance en la operación de los servicios de transporte internacional.

En relación con el acuerdo sometido a estudio, el señor **Buvinic** indicó que este regula derechos de tráfico, número de frecuencias, designación de aerolíneas, políticas tarifarias, códigos compartidos y materias de seguridad operacional y aeroportuaria. Precisoó que el Acuerdo contempla frecuencias limitadas y libertad tarifaria. Indicó, asimismo, que Letonia resulta relevante por ser un destino de la Unión Europea, que permite mejorar acuerdos previos más restrictivos y facilitar el acceso a grandes polos de conectividad. Añadió que los informes financieros de la Dirección de Presupuestos concluyen que este Acuerdo no genera impacto fiscal. Finalmente, sostuvo que este ASA fortalece la internacionalización del país, el comercio de servicios y el transporte de exportaciones, en coherencia con la política de cielos abiertos de Chile.

A continuación, el señor **Mackenna**, Secretario General de la Junta Aeronáutica Civil, señaló que dicha institución acompaña y lidera las negociaciones de estos acuerdos conforme a los lineamientos de la política aerocomercial del país. Relevó especialmente la importancia estratégica de Letonia por ser un destino de la Unión Europea, que permite mejorar acuerdos previos más restrictivos y facilitar el acceso a grandes polos de conectividad.

Por su parte, el diputado señor **Undurraga** manifestó su aprobación al acuerdo sometido a análisis, destacando que se alinea con la trayectoria histórica del país en esta materia. Formuló una consulta al Ejecutivo respecto de si se ha estimado un impacto cuantitativo de este tratado, particularmente en términos de aumento de pasajeros o carga, señalando que, aun cuando dicho impacto no esté plenamente dimensionado, los acuerdos avanzan en la dirección correcta. Asimismo, realizó una reflexión de carácter general sobre la política de cielos abiertos en el mercado aeronáutico, indicando que la experiencia de este sector podría servir como referencia para otras políticas públicas, en especial para el ámbito de la pesca, en cuanto a la apertura condicionada de mercados y la reciprocidad en el acceso de capitales.

En respuesta, el señor **Mackenna** indicó que el impacto de los acuerdos varía según el país, existiendo antecedentes concretos en otros casos, como el de Perú, donde la ampliación de frecuencias se tradujo en un significativo aumento

de pasajeros. Agregó que Chile, tras más de 40 años de política de cielos abiertos, registra un índice de 1,4 pasajeros por habitante, casi el doble del promedio regional. En cuanto a este acuerdo específico, explicó que su impacto se proyecta principalmente en el mediano y largo plazo: por la eventual llegada, a futuro, de aerolíneas de ese país al mercado sudamericano.

El señor **Buvinic** complementó señalando que estos acuerdos se enmarcan en una estrategia más amplia de acercamiento de Chile a la Unión Europea, orientada a la diversificación de las exportaciones, destacando que ya existe presencia diplomática en la región y que el acuerdo de cielos abiertos con Letonia viene a profundizar dichas relaciones.

Finalmente, en respuesta, a una consulta del señor **Schalper** referida a temas de seguridad aérea, el señor **Mackenna** señaló que todos los acuerdos contemplan cláusulas de seguridad, las que permiten restringir operaciones cuando existan sospechas fundadas por parte de las autoridades competentes. El señor **Buvinic**, por su parte, precisó que el transporte aéreo y el control de los flujos de pasajeros son ámbitos distintos, en los que intervienen múltiples organismos, como la DGAC y las policías, y que dichas materias se abordan de manera paralela, sin que ello obste a los beneficios que generan las libertades aéreas para la ciudadanía.

Concluidas las presentaciones, los diputados presentes manifestaron su opinión favorable respecto del proyecto de acuerdo en estudio, destacando la pertinencia y oportunidad de su contenido. En mérito de lo anterior, la Comisión acordó someterlo a votación en la misma sesión.

**-- Sometido a votación, el proyecto de acuerdo fue aprobado por unanimidad, con 12 votos a favor, ninguno en contra y ninguna abstención.**

(Votaron a favor las diputadas señoras **Del Real**, doña Catalina; **Muñoz**, doña Francesca y **Ñanco**, doña Ericka, y los diputados señores **González**, don Félix; **Labbé**, don Cristián; **Mirosevic**, don Vlado; **Moreira**, don Cristhian; **Schalper**, don Diego; **Schubert**, don Stephan; **Soto**, don Raúl; **Undurraga**, don Alberto y **Venegas**, don Nelson.)

#### **V.- MENCIONES REGLAMENTARIAS.**

En conformidad con lo preceptuado por el artículo 302 del Reglamento de la Corporación, se hace presente que la Comisión no calificó como normas de carácter orgánico constitucional o de quórum calificado ningún precepto contenido en el Proyecto de Acuerdo en Informe. Asimismo, ella determinó que sus Capítulos no deben ser conocidos por la Comisión de Hacienda por no tener incidencia en materia presupuestaria o financiera del Estado.

Como consecuencia de los antecedentes expuestos y visto el contenido formativo del Acuerdo en trámite, la Comisión decidió 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

**“ARTICULO UNICO.-** Apruébase el “Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Letonia”, suscrito en Bogotá, Colombia, el 6 de diciembre de 2021.”.

---

Discutido y despachado en sesión de fecha 25 de noviembre de 2025, celebrada bajo la presidencia de la H. Diputada **Ñanco**, doña Ericka, y con la asistencia de las diputadas señoras **Del Real**, doña Catalina, y **Muñoz**, doña Francisca; y los diputados señores **González**, don Félix; **Labbé**, don Cristián; **Mirosevic**, don Vlado; **Moreira**, don Cristhian; **Schalper**, don Diego; **Schubert**, don Stephan, **Soto**, don Raúl; **Undurraga**, don Alberto, y **Venegas**, don Nelson.

Se designó como Diputado Informante, al señor **González**, don Felix.

**Pedro N. Muga Ramirez**  
Abogado, Secretario de la Comisión