



**INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES**, recaído en el proyecto de acuerdo, en segundo trámite constitucional, que aprueba el “Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Finlandia”, suscrito en Nairobi, el 11 de diciembre de 2018.”.

**BOLETÍN N° 14.183-10**

---

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 Presidente de la República, de fecha 5 de abril de 2021.

Se dio cuenta de esta iniciativa ante la Sala del Honorable Senado en sesión celebrada el 5 de mayo de 2021, 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, del Ministerio de Relaciones Exteriores: la Ministra (s), señora Carolina Valdivia; el Director de Asuntos Jurídicos, señor Franco Devillaine; la Jefa de la División de Servicios y Economía Digital de la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales, señora María Helena Lee, y el asesor de esa repartición, señor Salvador Bonilla.

De la Junta de Aeronáutica Civil: el Fiscal, señor David Dueñas.

De LATAM Airlines Group: el Gerente de Asuntos Corporativos, señor David Harry, y el Gerente de Derecho de Tráfico, señor José Miguel Valenzuela.

De la oficina del Senador señor Ricardo Lagos, la asesora legislativa, señora Valeska Ponce.

- - -

Asimismo, 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, N° 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 el Derecho de los Tratados, promulgada por decreto supremo N° 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.-** El Mensaje señala que el Acuerdo de Servicios Aéreos entre Chile y Finlandia, fue suscrito en Nairobi, el 11 de diciembre de 2018.

Agrega que corresponde a un Acuerdo bilateral de servicios aéreos cuya celebración obedece a la política aerocomercial de cielos abiertos impulsada por Chile desde hace varias décadas y que tiene como fin conseguir la mayor apertura con los demás países, en especial en lo relacionado con los derechos de tráfico, libre ingreso a los mercados, libertad tarifaria y mínima intervención de la autoridad.

**3.- Tramitación ante la Honorable Cámara de Diputados.-** Se dio cuenta del Mensaje Presidencial, en sesión de la Honorable Cámara de Diputados, del 21 de abril de 2021, donde se dispuso su análisis por parte de la Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana.

Dicha Comisión estudió la materia en sesión de fecha 27 de abril de 2021, y aprobó el proyecto por la unanimidad de sus integrantes presentes.

Finalmente, la Sala de la Honorable Cámara de Diputados, en sesión realizada el día 4 de mayo de 2021, aprobó el proyecto, en general y en particular, por 141 votos a favor y 1 en contra.

**4.- Instrumento Internacional.-** El Convenio consta de un Preámbulo, 19 artículos y un anexo, que se reseñan a continuación.

En el Preámbulo las Partes manifiestan que la celebración de este Acuerdo tiene por objeto contribuir al progreso de la aviación civil internacional, garantizando el grado más elevado de seguridad operacional y de la aviación en el transporte aéreo internacional.

El artículo 1 define una serie de términos y conceptos del Acuerdo, con el objeto de facilitar la comprensión e interpretación de las disposiciones del mismo.

Seguidamente, el artículo 2 contempla los derechos de tráfico de 1ra libertad (sobrevuelo), 2da libertad (escala técnica), 3ra y 4ta libertades (derecho a prestar servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros, carga y correo o exclusivos de carga, entre los territorios de ambos países); la 5ta libertad (prestar dichos servicios entre los territorios de la contraparte y cualquier tercer país, directamente); la 6ta libertad (prestar los mismos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por su propio territorio); la 7ma libertad (prestar servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, sin pasar por su propio territorio); la 8va libertad (prestar servicios entre puntos del territorio de la contraparte como continuación de un vuelo internacional); y la 9na libertad (prestar servicios entre puntos del territorio de la contraparte, sin pasar por su propio territorio). Asimismo, no impone limitaciones a los servicios aéreos en cuanto a rutas, frecuencias ni material de vuelo, sea propio o arrendado, los que pueden prestarse con la mayor flexibilidad de operación.

El artículo 3 se refiere al derecho de cada Parte para designar tantas líneas aéreas como desee y para retirar o modificar tales designaciones, las cuales serán transmitidas a la otra Parte por escrito por la vía diplomática. También hace alusión al principio de celeridad administrativa en el otorgamiento de las autorizaciones y mínima demora administrativa.

Este artículo prescribe, además, los requisitos diferenciados respecto de las condiciones que deben cumplir las empresas designadas por cada una de las Partes. En el caso de las empresas designadas por Finlandia, se exige que la propiedad sustancial y el control efectivo de las empresas aéreas se encuentren en manos de un Estado Miembro de la Comunidad Europea o de Suiza, Islandia, Noruega o Liechtenstein, o de los nacionales de estos países. Por su parte, las empresas designadas por Chile deben estar legalmente constituidas y tener la oficina principal de sus negocios en el territorio chileno, lo que favorece la inversión extranjera. Además, para ambos Estados, la empresa debe encontrarse establecida en su territorio y también la Parte que designa debe ejercer y mantener el control regulatorio efectivo de la compañía aérea que ha designado o, en caso de Finlandia, puede ser ejercido por otro Estado Miembro de la Comunidad Europea o de Suiza, Islandia, Noruega o Liechtenstein.

Finalmente, agrega esta disposición, que un Estado Parte puede denegar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones o permisos de una compañía aérea cuando la compañía aérea designada por el otro Estado no cumpla con los requisitos señalados precedentemente.

El artículo 5 prescribe que, para efectos de operar los servicios acordados, ambas Partes reconocerán como válidos los certificados de aeronavegabilidad, de idoneidad y las licencias emitidas o validadas por la otra Parte que se encuentren vigentes.

De igual forma, las Partes se comprometen a cumplir con las normas de seguridad de vuelo dictadas por la otra Parte y pueden solicitar consultas relativas a las normas de seguridad operacional mantenidas por la otra Parte. En este orden de cosas se reservan el derecho a revocar o modificar inmediatamente la autorización de explotación de la compañía aérea o compañías aéreas.

Conforme al artículo 6 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. Esta última norma se basa en una cláusula modelo o texto de orientación sobre la seguridad, elaborado por la OACI. Los Convenios Internacionales sobre seguridad y actos ilícitos cometidos a bordo de las aeronaves citados en el artículo, son convenios ratificados por Chile.

El artículo 7 establece que las Partes se comprometen a otorgar a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, el derecho de abrir oficinas y mantener personal en el territorio de la otra Parte, de realizar sus propios servicios en tierra o de seleccionar entre los agentes

autorizados, de vender directamente sus servicios de transporte aéreo o hacerlo a través de agentes y de celebrar acuerdos de cooperación comercial, tales como reserva de capacidad, código compartido, intercambio de aeronaves, arrendamiento de aeronaves y otros, con líneas aéreas de las Partes o de un tercer país, siempre que las líneas aéreas que celebren tales acuerdos cuenten con los derechos de tráfico correspondiente y cumplan con los requerimientos aplicables a ese tipo de arreglos.

A su vez, el artículo 8 prevé el derecho de las compañías de cada Parte a transferir libremente, siempre con arreglo a las leyes y tipo de cambio oficial, los ingresos locales por concepto de venta de transporte aéreo. Las compañías aéreas de cada Parte recibirán la aprobación para esa transferencia dentro de 30 días posteriores a la solicitud, en una moneda de libre convertibilidad, al tipo de cambio oficial para la conversión de la moneda local, a la fecha de venta.

El artículo 10 dispone que las Partes se obligan a otorgar una justa y equitativa oportunidad para que las empresas aéreas designadas compitan en el transporte aéreo autorizado en el Acuerdo y a no limitar unilateralmente el volumen de tráfico, frecuencia, regularidad del servicio o tipo de aeronave operadas por las líneas aéreas de la otra Parte, salvo que sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operativas o ambientales en condiciones uniformes compatibles con el artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Igualmente, agrega esta disposición, que ninguna de las Partes impondrá a las compañías aéreas designadas de la otra Parte, un requisito de una primera denegación, el establecimiento de un coeficiente de vuelos, las tasas para evitar objeciones, presentación de itinerarios, programas de vuelo chárter, ni planes operacionales de las compañías aéreas de la otra Parte para su aprobación.

Por otra parte, el artículo 11 señala que si una Parte exige presentaciones con fines informativos, deberá minimizar las cargas administrativas de los requisitos y trámites de presentación a los intermediarios de transporte aéreo y a las compañías aéreas designadas de la otra Parte.

Por su parte, el artículo 12 establece la libertad tarifaria, estatuye que las líneas aéreas pueden cobrar las tarifas que deseen de acuerdo a sus consideraciones comerciales de mercado por lo que la intervención de las Partes en esta materia se limitará a evitar precios o prácticas discriminatorias, precios excesivamente altos o restrictivos por abuso de una posición dominante o artificialmente bajos por subvenciones o ayuda gubernamental directa o indirecta. Una tarifa continuará en vigor salvo

que, previas consultas, ambas Partes objeten y lleguen a un acuerdo. Se notificará o registrará ante cada una de las Partes los precios que se cobren desde o hacia su territorio. No se puede tomar medidas unilaterales para evitar la inauguración o continuación de una tarifa cobrada o que se pretendía cobrar.

El artículo 14 indica que las Partes pueden modificar alguna disposición del Acuerdo mediante el mecanismo de consulta entre ambas. Enmiendas que entrarán en vigor cuando las mismas se confirmen, por intercambio de notas, que todos los procedimientos internos necesarios han sido completados.

Luego, el artículo 15 norma que en caso de surgir alguna controversia entre las Partes, relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, se aplicará la negociación directa entre ambas como vía de solución y en caso de que las Partes no logren llegar a un acuerdo, podrán, someterse ante un tribunal arbitral.

Finalmente, las demás disposiciones del acuerdo relativas a “Aplicación de las Leyes” (artículo 4); “Cargos al Usuario” (artículo 9); “Sistemas Computacionales de Reserva” (artículo 11); “Impuestos, Derechos de Aduana y Otros Cargos” (artículo 13); “Terminación” (artículo 16); “Registro en la OACI” (artículo 17); “Aplicabilidad de los Acuerdos y Convenios Multilaterales” (artículo 18); y “Entrada en Vigor” (artículo 19), representan cláusulas usuales en esta clase de Instrumentos de Servicios Aéreos y corresponden 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.

Finalmente, el Acuerdo contiene un Anexo, el cual incluye una lista de Estados a que se refiere el artículo 3 del presente Acuerdo.

- - -

## **DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR**

El Presidente de la Comisión, **Honorable Senador señor Pizarro**, colocó en discusión el proyecto.

La **Ministra (s) de Relaciones Exteriores, señora Carolina Valdivia**, expuso que Chile, de conformidad con su política aerocomercial, propone a todos los países una apertura total de cielos, lo que incluye la concesión de las nueve libertades del aire, además de un

sistema de designación de empresas aéreas que favorece la inversión extranjera.

Agregó que, en la actualidad, no existe un marco jurídico que regule el transporte aéreo entre Chile y otros Estados, por lo que este tipo de acuerdos posee por objetivo aumentar la conectividad de Chile con el mundo y sentar las bases legales para el otorgamiento de derechos de carácter económico entre Estados, derivados del ofrecimiento de servicio público de transporte aéreo internacional. De esta manera, indicó que Chile permite ampliar sus redes, incluyendo no solo los vuelos directos, sino que también vuelos con escalas y a través de Acuerdos de código compartido.

Enfatizó que, con estos acuerdos, Chile refuerza una política que ha sostenido durante cuatro décadas en relación a la liberalización del transporte aéreo, permitiendo una mayor conectividad aérea, ampliando opciones a los pasajeros y a los exportadores nacionales.

Finalmente, destacó que el acuerdo con Finlandia es muy relevante, ya que es el convenio más amplio en términos de navegación aérea que se ha alcanzado con un Estado Miembro de la Unión Europea. Añadió que podría permitir llegar a un acuerdo global con la Unión Europea, razón por la cual es muy importante para Chile como antecedente.

Luego, **la Jefa de la División de Servicios y Economía Digital de la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales de la Cancillería, señora María Helena Lee**, reiteró que este acuerdo viene a ratificar la política de cielos abiertos que ha tenido Chile. Añadió que este convenio es importante porque moderniza los Acuerdos de Servicios Aéreos que posee Chile con un país de la Unión Europea, y puede ser un referente para ampliar el espacio aéreo con la misma Comunidad Europea.

Puntualizó que dicho acuerdo contempla los derechos de tráfico hasta la novena libertad, y no impone limitaciones a los servicios aéreos en cuanto a rutas, frecuencias ni tipo de aeronaves.

Enseguida, **el Gerente de Derecho de Tráfico de LATAM Airlines Group, señor José Miguel Valenzuela**, expresó que participó de las negociaciones de este acuerdo con la Junta de Aeronáutica Civil. Al respecto, destacó que la política de cielos abiertos apoya el turismo y el transporte chileno y se espera que sirva de ejemplo para el resto de Europa.

**Puesto en votación, el proyecto de acuerdo fue aprobado, en general y en particular, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Chahuán, Lagos, Moreira y Pizarro.**

---

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 hizo la Honorable Cámara de Diputados, cuyo texto es el siguiente:

#### **PROYECTO DE ACUERDO**

“Artículo único.- Apruébese el “Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Finlandia”, suscrito en Nairobi, el 11 de diciembre de 2018.”.

---

Acordado en sesión celebrada el día 20 de julio de 2021, con asistencia de los Honorables Senadores señores Jorge Pizarro Soto (Presidente), Francisco Chahuán Chahuán, Ricardo Lagos Weber e Iván Moreira Barros.

Sala de la Comisión, a 20 de julio de 2021.



**JULIO CÁMARA OYARZO**  
Secretario

## RESUMEN EJECUTIVO

**INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, recaído en el proyecto de acuerdo, en segundo trámite constituyente, que aprueba el “Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Finlandia”, suscrito en Nairobi, el 11 de diciembre de 2018.”.**

**(Boletín N° 14.183-10)**

**I. PRINCIPAL OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** continuar expandiendo la política aerocomercial de Chile de conseguir la mayor apertura con los demás países, en especial en lo relacionado con derechos de tráfico, libre ingreso a los mercados, libertad tarifaria y mínima intervención de la autoridad.

**II. ACUERDO:** aprobado en general y en particular, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión (4x0).

**III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** artículo único que aprueba el Acuerdo que consta de un Preámbulo, 19 artículos y un anexo.

**IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no tiene.

**V. URGENCIA:** no tiene.

**VI. ORIGEN E INICIATIVA:** Mensaje presidencial, Cámara de Diputados.

**VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo.

**VIII. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS:** en general y en particular, por 141 votos a favor y 1 en contra.

**IX. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** el 5 de mayo de 2021.

**X. TRÁMITE REGLAMENTARIO:** primer informe.

**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, 20 de julio de 2021.

JULIO CÁMARA OYARZO  
Secretario