

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA, RECAIDO EN EL PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA EL “CONVENIO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CABO VERDE” SUSCRITO EN BOGOTÁ, COLOMBIA, EL 8 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 “CONVENIO DE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CABO VERDE” SUSCRITO EN BOGOTA, COLOMBIA, EL 8 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 “**Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Cabo Verde**”, suscrito en Bogotá, Colombia, el 8 de

diciembre de 2021, que este corresponde a un acuerdo bilateral de transporte aéreo del tipo “cielos abiertos”, coherente con la política aerocomercial sostenida por Chile durante varios decenios, orientada a: (i) ampliar derechos de tráfico aéreo con distintos países; (ii) fomentar la competencia entre líneas aéreas; (iii) promover condiciones de acceso equitativas; (iv) reducir barreras regulatorias y favorecer la libertad tarifaria; y (v) minimizar la intervención administrativa en materias económicas.

El Mensaje presidencial destaca también que el Convenio busca garantizar el nivel más alto de seguridad operacional y de la aviación civil.

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 y veinte artículos que conforman su cuerpo principal.

2. Principales disposiciones

En primer término, en el artículo 1 se definen once conceptos básicos con el objeto de facilitar la comprensión e interpretación del Acuerdo. Estos son: “autoridades aeronáuticas”, “convenio”, “transporte aéreo”, “convención”, “OACI”, “línea aérea designada”, “tarifas”, “servicio aéreo internacional”, “territorio”, “cargos al usuario” y “código compartido”.

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; a realizar escalas en su territorio para fines no comerciales; a prestar servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros y carga, entre los territorios de ambos países; a prestar dichos servicios entre los territorios de las partes y cualquier tercer país, directamente; a prestar los mismos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por el propio territorio, así como la séptima libertad para operaciones de carga. Asimismo, las líneas aéreas tendrán derecho a utilizar las aerovías, aeropuertos y otras facilidades en el territorio de la otra Parte Contratante, entre otras facultades referidas a la prestación de los servicios aéreos.

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 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 de otorgar las autorizaciones y permisos apropiados por la otra Parte, con un mínimo de demora administrativa y con mecanismos para exigir el debido cumplimiento normativa por las líneas aéreas designadas. Asimismo, establece como requisito para la designación que las aerolíneas se encuentren constituidas y tengan su sede principal de negocios en el territorio de la parte que las designa.

Luego, el artículo 4 complementa la regulación precedente, reconociendo la facultad de cada Estado Parte para revocar, suspender o limitar la autorización de operación concedida a las líneas aéreas por incumplir los requisitos

establecidos en la misma disposición, debiendo acudirse por regla general al mecanismo de consulta conforme las disposiciones del mismo Acuerdo.

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 la otra Parte. Lo anterior, en referencia a materias atinentes al servicio aéreo internacional (regulación de aeronaves, migración, medidas sanitarias, entre otros).

En otro orden de consideraciones, el artículo 6 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. Lo anterior, con la excepción de que los mencionados documentos refieran a sus propios connacionales.

Asimismo, la precitada disposición permite a las Partes solicitar la celebración de consultas referidas a materias de seguridad relativas a la infraestructura aeronáutica y su operación por las líneas aéreas, con mecanismos que faciliten la adopción de medidas correctivas para el cumplimiento de la normativa pertinente.

Respecto de la misma materia, y como uno de los principales propósitos del Acuerdo, el artículo 7 aborda la seguridad de la aviación civil. Basándose en la cláusula modelo o texto de orientación sobre la seguridad, elaborado por la Organización de Aviación Civil Internacional ("OACI"), la precitada disposición señala 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 el cumplimiento de dicho deber. Asimismo, establece distintos mecanismos preventivos y reactivos a incidentes o amenazas, que permitan poner término a tales situaciones.

Los siguientes artículos establecen los principios y reglas necesarias para la promoción de la competencia en el servicio aéreo internacional y el acceso a precios más bajos. Así, por ejemplo, en el artículo 8 – referido a las oportunidades comerciales de las líneas aéreas – se establecen una serie de derechos para que éstas puedan realizar la prestación de sus servicios.

A continuación, en el artículo 11 se consagra el principio de competencia en la prestación de servicios aéreos, permitiendo oportunidades justas y equitativas a las líneas aéreas regidas por el presente Acuerdo. Entre otros aspectos, la precitada disposición indica el deber de cada Estado Parte para adoptar todas las medidas apropiadas para eliminar cualquier forma de discriminación o prácticas de competencia desleal en el mercado de las líneas aéreas atinente al Acuerdo.

Seguidamente, el artículo 12 establece la libertad tarifaria y el principio de doble desaprobación. Respecto del primero, las líneas aéreas determinarán los precios de sus servicios, sujetándose a la intervención de cada Estado Parte para impedir prácticas o tarifas discriminatorias, excesivamente altas o restrictivas que se originen por abuso de una posición dominante, o artificialmente bajas por apoyo o subsidio gubernamental. El segundo principio, por otro lado, impide a cada Parte actuar unilateralmente para impedir el cobro de determinadas tarifas, estableciendo un procedimiento para resolver dicha situación con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte.

En otro orden de consideraciones, el artículo 13 aborda las consultas y enmiendas, reconociendo la facultad de cada Estado Parte para solicitar la celebración de consultas.

A continuación, el artículo 14 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 la negociación entre ambas partes. En el caso de que la controversia no pueda ser resuelta de esta manera, las Partes podrán acordar someter el desacuerdo a un tribunal arbitral, estableciendo las reglas de integración de dicho órgano y comprometiéndose a acatar el procedimiento, las decisiones y el fallo dictado.

3. Demás disposiciones del Acuerdo

Las demás disposiciones del Acuerdo relativas, entre otras, a derechos aduaneros (artículo 9), cargos al usuario (artículo 10), terminación (artículo 15), acuerdo multilateral (artículo 16), registro en la OACI (artículo 17), no discriminación (artículo 18), sistemas computacionales de reserva (artículo 19) y entrada en vigor (artículo 20), corresponde 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.

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. Precisó que el Acuerdo contempla frecuencias limitadas y libertad tarifaria, y que en materia de derechos de tráfico incluyen hasta la séptima libertad. Indicó, asimismo, que Cabo Verde reviste importancia estratégica por su ubicación como punto intermedio en vuelos transatlánticos, particularmente para el transporte de carga. 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 Cabo Verde como punto de apoyo en el Atlántico para distintas operaciones aéreas.

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 al Medio Oriente, orientada a la diversificación de las exportaciones, destacando que ya existe presencia diplomática en la región y que el acuerdo de cielos abiertos con Cabo Verde 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 “Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Cabo Verde”, suscrito en Bogotá, Colombia, el 8 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 Félix.

SALA DE LA COMISION, a 25 de noviembre de 2025.

Pedro N. Muga Ramirez
Abogado, Secretario de la Comisión