

BOLETIN N° 16.445-10-1  
BOLETIN N° 16.446-10-1  
BOLETIN N° 16.447-10-1  
BOLETIN N° 16.448-10-1

INFORME DE LA COMISION DE RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACION LATINOAMERICANA, RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE ACUERDO QUE APRUEBAN EL “ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DEL ESTADO FEDERAL DE AUSTRIA”, SUSCRITO EN SANTIAGO, CHILE, EL 7 DE ABRIL DE 2022, BOLETÍN N° 16.445-10; EL “ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE ISLANDIA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE”, SUSCRITO EN OSLO, NORUEGA, EL 24 DE MARZO DE 2022, BOLETÍN N° 16.446-10; EL “ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CHILE”, FIRMADO EN CARTAGENA DE INDIAS, COLOMBIA, EL 27 DE ENERO DE 2022, BOLETÍN N°16.447-10, Y EL “ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CHILE”, FIRMADO EN CARTAGENA DE INDIAS, COLOMBIA, EL 27 DE ENERO DE 2022, BOLETÍN N°16.448-10.

---

#### HONORABLE CAMARA:

Vuestra Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana pasa a informar sobre los proyectos de acuerdo del epígrafe, que se encuentran sometidos 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:

1°) Que la idea matriz o fundamental de estos Proyectos 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 DEL ESTADO FEDERAL DE AUSTRIA**”, SUSCRITO EN SANTIAGO, CHILE, EL 7 DE ABRIL DE 2022, BOLETÍN N° 16.445-10; EL “**ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE ISLANDIA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE**”, SUSCRITO EN OSLO, NORUEGA, EL 24 DE MARZO DE 2022, BOLETÍN N° 16.446-10; EL “**ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CHILE**”, FIRMADO EN CARTAGENA DE INDIAS, COLOMBIA, EL 27 DE ENERO DE 2022, BOLETÍN N°16.447-10, Y EL “**ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CHILE**”, FIRMADO EN CARTAGENA DE INDIAS, COLOMBIA, EL 27 DE ENERO DE 2022, BOLETÍN N°16.448-10.

2º) Que estos proyectos de Acuerdo no contienen 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 los Proyectos de Acuerdo por 9 votos a favor, 0 en contra y ninguna abstención.

(Votaron a favor las diputadas señoras **Ñanco**, doña Ericka y **Ossandon**, doña Ximena, y los diputados señores **De Rementería**, don Tomás; **González**, don Félix; **Labbé**, don Cristian; **Malla**, don Luis; **Moreira**, don Cristhian; **Schubert**, don Stephan y **Undurraga**, don Alberto.)

4º) Que Diputado Informante fue designado el señor **Malla**, don Luis.

## II.- ANTECEDENTES

Señala el Mensaje, con el cual S.E. el Presidente de la República somete a consideración del Congreso Nacional estos Proyectos de Acuerdo, que con la finalidad de promover las relaciones mutuas entre nuestro país y los Gobiernos de Austria, Islandia, Ecuador y Colombia, la aviación civil constituye un espacio fundamental para reforzar sus lazos, facilitando la ampliación de oportunidades para los servicios aéreos internacionales.

Agrega que el Acuerdo sobre Servicios Aéreos con los Gobiernos de Austria e Islandia y de Transporte Aéreo con los Gobiernos de Ecuador y Colombia, corresponde al tipo de acuerdos bilaterales de transporte aéreo denominado de cielos abiertos, y su celebración obedece a la política aerocomercial impulsada por Chile desde hace varias décadas, con el fin de conseguir la mayor apertura de derechos de tráfico con los demás países, y así lograr los objetivos que informan dicha política, correspondiente al libre ingreso a los mercados, la libertad tarifaria y la mínima intervención de la autoridad en materias comerciales.

Además, añade, que los Acuerdos buscan garantizar el grado más elevado de seguridad operacional y de la aviación de los servicios aéreos internacionales.

## III.- ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL ACUERDO.

### 1. Estructura del Acuerdo

Los Acuerdos constan, en general, de un Preámbulo, en el que las Partes dan cuenta de las consideraciones y propósito que tuvieron a la vista para su celebración, y de los artículos que conforman su cuerpo principal.

### 2. Principales disposiciones

En primer término, en el Preámbulo, las Partes manifiestan su deseo de promover la competencia en el sistema de transporte aéreo internacional, ampliando las oportunidades para las líneas aéreas. Todo esto, asegurando además el más alto grado de seguridad operacional y de la aviación en el transporte aéreo internacional.

A continuación, se definen doce conceptos básicos con el objeto de facilitar la comprensión e interpretación del Acuerdo. Estos son: “autoridades aeronáuticas”, “acuerdo”, “parte contratante”, “transporte aéreo”, “servicio aéreo”, “convenio”, “OACI”, “línea aérea designada”, “precio”, “auto asistencia”, “territorio”, “cargos al usuario”, “subsidios o apoyos estatales”, “tratado de la UE” y “Asociación Europea de Libre Comercio”.

Seguidamente, 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), a realizar escalas en su territorio para fines no comerciales (escala técnica), y los demás derechos señalados en el Acuerdo.

Asimismo, 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 tantas líneas aéreas como desee 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, a partir de un sistema diferenciado de designación de líneas aéreas para el Gobierno del Estado Federal de Austria y la República de Chile.

Luego, contempla 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. Para el ejercicio de dicha facultad, se establece el deber de consultar con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, a menos que el derecho reconocido a cada Parte sea esencial para prevenir nuevas infracciones normativas.

Del mismo modo 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.

Como uno de los propósitos principales del Acuerdo, se aborda más adelante, la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, respectivamente.

Del mismo modo, 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, junto a mecanismos para facilitar, entre otras, la inspección y adopción de medidas urgentes para garantizar la seguridad operacional de las líneas aéreas.

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.

A continuación, se señalan los principios y reglas necesarias para la promoción de la competencia en el servicio aéreo internacional. Así, se establece la regla de presentación y oportunidades comerciales, entre las cuales se encuentra el compromiso de cada Parte de otorgar a las líneas aéreas designadas de la otra Parte el

derecho de vender servicios de transporte aéreo, haciendo referencia a la exención de derechos de aduana y otros impuestos.

En otro orden de consideraciones, 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 también se aplicará con respecto a una línea aérea designada por el Gobierno del Estado Federal de Austria, cuyo control regulatorio sea ejercido por otro Estado Miembro de la Unión Europea.

A continuación, 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 Acuerdo establece la libertad tarifaria, 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.

En otro orden de consideraciones, 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 una vez que hayan sido confirmadas por medio del intercambio de las respectivas notas.

Asimismo, se establecen 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 la negociación directa 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 laudo dictado.

### **3. Demás disposiciones de los Acuerdos**

Las demás disposiciones de los Acuerdo relativas a tráfico en tránsito directo, cargos al usuario, entrega de estadísticas, sistemas de reservas por computadora, terminación, acuerdo multilateral, registro en la OACI, no discriminación y entrada en vigor, 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.

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

Para iniciar el estudio de los proyectos de Acuerdo referentes a servicios aéreos con Austria e Islandia y de transporte Aéreo con Ecuador y Colombia, contenidos en los Boletines N° 16.445-10, 16.446, 10, 16447-10 y 16.448-10 la Comisión recibió en audiencia en su sesión de fecha 12 de diciembre del año en curso,

al señor **Alejandro Buvinic**, Director General de Asuntos Económicos Multilaterales (S) de SUBREI, junto a los señores **Diego Pérez Alonso**, Asesor del gabinete y **Martín Mackenna**, secretario general de la Junta de Aeronáutica Civil.

El señor **Buvinic** se refirió, en primer término, a la política aerocomercial del país, señalando, al respecto, que el Estado de Chile ha sustentado por tres décadas una política aérea de cielos abiertos, que tiene como objetivo posibilitar servicios aéreos de mejor calidad, mayor eficiencia y a menor costo.

En este contexto, informó que la política aerocomercial chilena se basa en normas estables y claras, otorgando libertad a las líneas aéreas para diseñar sus servicios aéreos. Lo anterior, ha permitido que nuestro país se conecte de la mejor forma con el resto del mundo, beneficiando año a año a millones de pasajeros y también al transporte de carga. Gracias a ello, Chile posee la tasa de viajes por habitante más alta de la región.

Esta política, continuó, se traduce en la suscripción de Acuerdos de Servicios Aéreos (ASA) que son tratados internacionales a través de los que dos o más Estados regulan el transporte aéreo de pasajeros y cargas entre sus territorios.

Los ASA, precisa, son negociados por la Junta Aeronáutica Civil (JAC) en coordinación con la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales y la red de embajadas de nuestro país.

En cuanto al contexto general de los ASA, hizo presente que, a la fecha, Chile mantiene 48 Acuerdos de Servicios Aéreos. De igual modo, respecto a los acuerdos regionales, comunicó que el año 1996 los Gobiernos de las Repúblicas de Chile, Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay suscribieron, en Fortaleza, Brasil, el Acuerdo sobre Servicios Aéreos Subregionales.

Por su parte, en el año 2001 se adoptó, en Washington, Estados Unidos de América, el Acuerdo Multilateral sobre la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional (MALIAT, por sus siglas en inglés), suscrito por Brunei Darussalam, Chile, Nueva Zelanda, Singapur y Estados Unidos de América), y en el año 2010, en el seno de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), se constituyó un Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos, integrado por Chile, Brasil, Costa Rica, Cuba, Guatemala, Panamá y República Dominicana.

En relación con el contexto particular de los 4 Acuerdos sobre Servicios Aéreos, enunció que los cuatro ASA (con Austria, Islandia, Ecuador y Colombia) en conocimiento de esta instancia legislativa, regulan cuestiones como: (i) Derechos de tráfico ("libertades del aire"); (ii) Número de frecuencias; (iv) Cuadro de rutas; (v) Designación de empresas; (vi) Política de tarifas y el compartimiento de código, y también especifican obligaciones relacionadas con la seguridad de vuelo (safety) y la seguridad de la aviación contra actos de interferencia ilícita (security).

Respecto de las libertades del aire, el señor **Buvinic** informó que son las siguientes:

- Primera libertad: sobrevuelo sin aterrizaje (por ejemplo, en ruta hacia otro país)
- Segunda libertad: aterrizaje sin fines comerciales (escala técnica).
- Tercera libertad: transporte desde el país de origen (país de la aerolínea designada) a otro país.
- Cuarta libertad: transporte desde otro país hacia el país de origen (país de la aerolínea designada).

- Quinta libertad: transportar carga y pasajeros entre dos países que son de la compañía, en vuelo originados en el país de la compañía aérea.

- Sexta libertad: transportar carga y pasajeros entre dos países que no son de la compañía, pero tocando el país de la compañía aérea.

- Séptima libertad: transporte entre países que no son el de la compañía, pero sin tocar el país de la compañía aérea.

- Octava libertad: transporte entre puntos de territorio nacional, pero como continuación de un vuelo internacional.

- Novena libertad: transporte entre puntos de territorio nacional, pero sin que sea continuación de un vuelo internacional.

En este escenario, y luego de la enunciación de las libertades del aire, a través del siguiente cuadro, se refirió al contexto particular de los cuatros Acuerdos sobre Servicios Aéreos.

ASA	Derechos de tráfico ("libertades del aire")	Número de frecuencias (ilimitadas)	Cuadro de rutas	Designación de empresas	Política de tarifas y el compartimiento de código
Chile / Austria	1ra – 2da – 3era – 4ta – 5ta – 6ta	Ilimitadas	Es una formalidad que se sigue aplicando	Se solicita que se certifique la sede principal de negocios	Se establece libertad tarifaria
Chile / Islandia	1ra – 2da – 3era – 4ta – 5ta – 6ta	Ilimitadas	Es una formalidad que se sigue aplicando	Se solicita que se certifique la sede principal de negocios	Se establece libertad tarifaria
Chile / Ecuador	1ra – 2da – 3ra – 4ta- 5ta – 6ta – 7ma (solo para servicios de carga)	Ilimitadas	Es una formalidad que se sigue aplicando	Se solicita que se certifique la sede principal de negocios	Se establece libertad tarifaria
Chile / Colombia	1ra – 2da (en el ASA) 3ra – 4ta – 5ta (a través de un MoU) (para la 5ta hay limitaciones para vuelo fuera de la región LATAM)	Ilimitadas 5ta libertad, 7 frecuencias pasajeros y 7 frecuencias cargas, fuera de la región LATAM	Es una formalidad que se sigue aplicando	Se solicita que se certifique la sede principal de negocios	Se establece libertad tarifaria

A modo de consideraciones finales, el expositor manifestó que los Acuerdo de Servicios Aéreos suscritos con el gobierno del Estado Federal de Austria, con la República de Colombia, la República del Ecuador e Islandia son convenios de cielos abiertos. Ello, en armonía con otros acuerdos liberales celebrados por Chile con diversos países del mundo, que se enmarcan en los objetivos de la política aerocomercial de nuestro país, en especial en lo relacionado con derechos de tráfico, libre ingreso a los mercados y libertad tarifaria.

Además, agregó, los ASA, hoy en tramitación legislativa, son instrumentos que vienen en apoyo a la internacionalización del país, incrementando el comercio de los servicios y apoyando el transporte de carga de nuestros productos de exportación.

A su turno, el señor **Mackenna**, expresó que los ASA con estos cuatro Estados son muy importantes para seguir desarrollando nuestra red de acuerdos comerciales, a nivel global, y fueron firmados con países que pertenecen a dos regiones que están priorizadas dentro de la estrategia de negociación de la Junta Aeronáutica Civil.

Por un lado, en la región latinoamericana, se actualizan y otorgan más alternativas a los operadores locales de los Estados de Ecuador y Colombia.

Por otra parte, señaló que Europa es una región prioritaria para la Junta Aeronáutica Civil debido al alto interés de los operadores nacionales, sobre todo en lo referido al transporte de carga.

Terminadas las exposiciones, el diputado señor **Undurraga** preguntó si estos Acuerdos permiten que las líneas aéreas de los países con quienes firmamos puedan desarrollar rutas dentro de Chile y a la inversa, líneas aéreas chilenas que puedan desarrollar rutas en estos países. Asimismo, dada la reciente aprobación por parte de esta Corporación de un proyecto de ley que libera el cabotaje marítimo entre puertos chilenos, aunque no de forma total, consultó si existen convenios similares con otros países, incluso aquellos con una sola ciudad.

Al respecto, el señor **Mackenna**, señaló que con el único país que tiene un acuerdo de esas características, en relación al cabotaje, es con Islandia. Con todo, informó que Chile ha abierto unilateralmente el transporte aéreo al cabotaje desde 2011, lo que permite a aerolíneas internacionales operar servicios dentro del país.

En este marco, explicó que una aerolínea extranjera puede operar vuelos de cabotaje en Chile siempre que cumpla con los estándares de seguridad y obtenga el Certificado de Operación Aérea (AOC) chileno, y no es necesario constituir una sociedad en el país.

**Terminada la presentación, las señoras y señores Diputados presentes en esta instancia legislativa manifestaron su opinión favorable a los Proyectos de Acuerdo, razón por la cual acordaron someterlos a votación sin mayor debate, dada la pertinencia de sus contenidos.**

**-- Sometidos a votación, los proyecto de acuerdo en estudio se aprobaron por 9 votos a favor, 0 en contra y ninguna abstención.**

(Votaron a favor las diputadas señoras **Ñanco**, doña Ericka y **Ossandon**, doña Ximena, y los diputados señores **De Rementeria**, don Tomás; **González**, don Félix; **Labbé**, don Cristian; **Malla**, don Luis; **Moreira**, don Cristhian; **Schubert**, don Stephan y **Undurraga**, don Alberto.)

#### **IV.- 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 los Proyectos 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 de los Acuerdos en trámite, la Comisión decidió recomendar a la H. Cámara la aprobación de dichos instrumentos, para lo cual propone adoptar el artículo único de cada Proyecto de Acuerdo, cuyo texto son los siguientes:

### **PROYECTO DE ACUERDO**

“**ARTICULO UNICO.-** Apruébase el “Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno del Estado Federal de Austria”, suscrito en Santiago, Chile, el 7 de abril de 2022.”.

### **PROYECTO DE ACUERDO**

“**ARTICULO UNICO.-** Apruébase el “Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de Islandia y el Gobierno de la República de Chile”, suscrito en Oslo, Noruega, el 24 de marzo de 2022.”.

### **PROYECTO DE ACUERDO**

“**ARTICULO UNICO.-** Apruébase el “Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República de Chile”, suscrito en Cartagena de Indias, Colombia, el 27 de enero de 2022.”.

### **PROYECTO DE ACUERDO**

“**ARTICULO UNICO.-** Apruébase el “Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República de Chile” suscrito Cartagena de Indias, Colombia, el 27 de enero de 2022.”.

---

Discutidos y despachados en sesión de fecha 12 de diciembre de 2023, celebrada bajo la presidencia del H. Diputado **Rementería**, don Tomás, y con la asistencia de las diputadas señoras **Del Real**, doña Catalina; **Hertz**, doña Carmen; **Ñanco**, doña Ericka y **Ossandon**, doña Ximena, y los diputados señores **González**, don Félix; **Labbé**, don Cristián; **Malla**, don Luis; **Moreira**, don Cristhian; **Schalper**, don Diego; **Schubert**, don Stephan, y **Undurraga**, don Alberto.

Se designó como Diputado Informante, al señor **Malla**, don Luis.

**SALA DE LA COMISION**, a 12 de diciembre de 2023.

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