



INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES recaído en el proyecto de acuerdo, en primer trámite constitucional, que aprueba el "Acuerdo sobre transporte aéreo entre la República de Chile y el Reino de España", suscrito en Montreal, Canadá, el 1 de octubre de 2022.

[BOLETÍN Nº 17.956-10.](#)

[Objetivos](#) / [Constancias](#) / [Normas de Quórum Especial](#): no tiene. / [Consulta Excma. Corte Suprema](#): no hubo. / [Asistencia](#) / [Antecedentes de Hecho](#) / [Aspectos Centrales del Debate](#) / [Discusión en General y en Particular](#) / [Votación en General y en Particular](#) / [Texto](#) / [Acordado](#) / [Resumen Ejecutivo](#).

HONORABLE SENADO:

La Comisión de Relaciones Exteriores tiene el honor de informar el proyecto de acuerdo de la referencia, en primer trámite constitucional, iniciado en Mensaje de S.E. el Presidente de la República, de fecha 12 de noviembre de 2025.

Se dio cuenta de esta iniciativa ante la Sala del Honorable Senado en sesión celebrada el 19 de noviembre de 2025, donde se dispuso su estudio por la Comisión de Relaciones Exteriores.

Se hace presente que, por tratarse de un proyecto de artículo único, en conformidad con lo prescrito en el artículo 127 del Reglamento de la Corporación, la Comisión propone discutirlo en general y en particular a la vez. Se deja constancia, asimismo, de que el proyecto de acuerdo resultó aprobado, en general y en particular, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión (4x0).

OBJETIVOS DEL PROYECTO

Promover las relaciones mutuas entre nuestro país y el Reino de España, facilitar la ampliación de oportunidades para los servicios aéreos internacionales y garantizar el grado más elevado de seguridad operacional y de la aviación de los servicios aéreos internacionales.

CONSTANCIAS

- **Normas de quórum especial:** no tiene.
- **Consulta a la Excma. Corte Suprema:** no hubo.

- - -

ASISTENCIA

- Representantes del Ejecutivo e invitados:

- De la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales: el Director de Asuntos Jurídicos, señor Alejandro Buvinic, y el jefe de asesores, señor Diego Pérez.

- De la Junta de Aeronáutica Civil: el abogado del Departamento Legal, señor Roberto Bonnassiolle.

- Otros:

- De la Secretaría General de la Presidencia, la asesora señora Vanessa Layana.

- De la Biblioteca del Congreso Nacional, la Coordinadora Área Gobierno, Defensa y Relaciones Exteriores, señora Verónica Barrios.

- De la oficina del Senador señor Iván Moreira, el asesor señor Raúl Araneda.

- De la oficina del Senador señor José Miguel Insulza, la asesora señora Lorena Escalona, y el asesor comunicacional, señor Carlos Fernández.

- De la oficina del Senador señor Juan Ignacio Latorre, los asesores señora Rocío Olivares y señor Felipe Morales.

- De la oficina del Senador señor Rojo Edwards, los asesores señor Diego González y señora Josefa de los Ríos.

- De la Fundación Jaime Guzmán, las asesora señora Catalina Delgado.

- - -

ANTECEDENTES DE HECHO

Para el debido estudio de este proyecto de acuerdo, se ha tenido en consideración el [Mensaje N° 230-373](#) de Su Excelencia el señor Presidente de la República.

I. ANTECEDENTES

El Mensaje expresa que, con la finalidad de promover las relaciones mutuas entre nuestro país y el Reino de España, la aviación civil constituye un espacio fundamental para reforzar sus lazos, facilitando la ampliación de oportunidades para los servicios aéreos internacionales.

Asimismo, señala que el Acuerdo sobre Servicios Aéreos con el Reino de España corresponde al tipo de acuerdo bilateral 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.

Por último, indica que el Acuerdo busca garantizar el grado más elevado de seguridad operacional y de la aviación de los servicios aéreos internacionales.

II. ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL ACUERDO

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

El artículo 1 define una serie de términos y conceptos básicos con el objeto de facilitar la comprensión e interpretación del Acuerdo. Estos son: “convenio”, “autoridades aeronáuticas”, “compañía aérea designada”, “territorio”, “servicio aéreo internacional”, “escala para fines no comerciales”, “acuerdo”, “rutas especificadas”, “servicios convenidos”, “tarifa”, “nacionales”, “tratados de la Unión Europea” e “interlínea”.

Seguidamente, el artículo 2 reconoce un conjunto de derechos operativos 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). Asimismo, autoriza a las compañías aéreas de cada parte a embarcar y desembarcar pasajeros, correo y carga, conjunta o separadamente,

en tráfico aéreo internacional procedente o con destino al territorio de la otra Parte Contratante o procedente o con destino al territorio de otro Estado, de acuerdo con lo establecido en el Anexo.

El artículo 3 establece 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, el Acuerdo incluye un sistema diferenciado de designación de aerolíneas por cada Parte, adaptándose a los requerimientos de la normativa europea. 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 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 disposición previa. 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.

A su vez, el artículo 7 dispone 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.

A continuación, el artículo 8 establece la regla de 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.

En otro orden de consideraciones, el artículo 12 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.

Como uno de los propósitos principales del Acuerdo, los artículos 13 y 14 abordan la seguridad operacional y la protección de la aviación, respectivamente.

Respecto del artículo 13, las Partes pueden solicitar consultas relativas a las normas de seguridad operacional, es decir, las medidas adoptadas para una operación de vuelo segura, mantenidas por la otra Parte. En este orden de cosas, se reservan el derecho a revocar los permisos si no se adoptan las medidas correctivas necesarias en esta materia. Una vez que el

Reino de España haya designado a una Aerolínea cuyo control reglamentario sea ejercido y mantenido por otro Estado Miembro de la Unión Europea, los derechos que correspondan a la otra Parte en virtud al artículo 3 del Acuerdo, se aplicarán igualmente a la adopción, ejercicio o mantenimiento de las normas de seguridad por ese otro Estado Miembro.

El artículo 14, basándose en la cláusula modelo o texto de orientación sobre protección 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.

El artículo 16 hace referencia al principio de oportunidad 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.

En otro orden de consideraciones, el artículo 18 establece las reglas sobre consultas. De acuerdo con las mismas, las Partes se consultarán de vez en cuando con espíritu de estrecha colaboración, a fin de asegurar la aplicación y cumplimiento satisfactorio de las disposiciones de este Acuerdo.

Asimismo, el artículo 20 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 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 a acatar el procedimiento, decisiones y laudo dictado.

Las demás disposiciones del Acuerdo relativas a exenciones (artículo 5), tarifas aeroportuarias (artículo 6), código compartido (artículo 9), flexibilidad operacional (artículo 10), leyes y reglamentos (artículo 11), régimen fiscal (artículo 15), estadísticas (artículo 17), modificaciones (artículos 19), registro (artículo 21), convenios multilaterales (artículo 22), denuncia (artículo 23) y entrada en vigor (artículo 24) 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.

ASPECTOS CENTRALES DEL DEBATE

- Política de cielos abiertos: Enfoque basado en libre acceso a los mercados, libertad tarifaria y mínima intervención estatal, que ha fortalecido la conectividad internacional y el comercio exterior.

- Libertades aéreas: Descripción del régimen de libertades del aire y de aquellas incorporadas en el Acuerdo.

- Contenido y finalidad del Acuerdo: Regulación de derechos de tráfico, frecuencias, designación de aerolíneas, políticas tarifarias, cooperación comercial y estándares de seguridad, con el objetivo de mejorar la conectividad, fortalecer las relaciones comerciales, sin impacto fiscal y en coherencia con la estrategia de internacionalización y liberalización del transporte aéreo.

- - -

DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR¹

El **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Moreira**, puso en discusión el proyecto de acuerdo.

Enseguida, el **Director de Asuntos Jurídicos de la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales, señor Alejandro Buvinic²**, expresó que el Estado de Chile ha sostenido por más de cuatro décadas una política de cielos abiertos, cuyo objetivo es posibilitar servicios aéreos de mejor calidad, mayor eficiencia y menores costos. Señaló que dicha política se encuentra plasmada en el Decreto Ley N.º 2.564, de 1979, y que sus principios fundamentales son el libre acceso a los mercados, la libertad de precios, la mínima intervención de las autoridades en materias comerciales y la liberalización de la propiedad y el control de las líneas aéreas.

Indicó que esta política ha permitido que el país se conecte de manera óptima con el resto del mundo, destacando que, dada la ubicación geográfica de Chile, el transporte aéreo resulta crucial. Añadió que ello beneficia anualmente a millones de ciudadanos y, además, apoya de manera significativa al comercio exterior, especialmente en materia de carga aérea, relevante para determinados productos de exportación, como el salmón fresco, que llega a ciertos destinos por vía aérea.

¹ A continuación, figura el enlace de la sesión, transmitida por TV Senado, que la Comisión dedicó al estudio del proyecto: [16 de diciembre de 2025](#).

² [Presentación del Director de Asuntos Jurídicos de la Subrei, 16 de diciembre de 2025](#).

Explicó que esta política se materializa a través de la suscripción de Acuerdos de Servicios Aéreos (ASA), los cuales son tratados internacionales mediante los cuales dos o más Estados regulan el transporte aéreo de pasajeros y carga entre sus territorios. Preciso que dichos acuerdos son negociados por la Junta de Aeronáutica Civil, en conjunto con la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales, con el apoyo de la red de embajadas de Chile en el exterior.

Señaló que, en el ámbito bilateral y regional, Chile ha concertado a la fecha acuerdos con más de 80 países, los cuales presentan diversa naturaleza, forma y grados de liberalización. Indicó que estos acuerdos abarcan desde aquellos que contemplan únicamente el transporte bilateral básico hasta otros que incluyen libertades aéreas más amplias, como la novena libertad, relativa al cabotaje, evidenciando así la amplitud del régimen chileno en esta materia.

Agregó que las negociaciones de los ASA se rigen por la estrategia de negociación presentada en su momento por el Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil, la cual prioriza, entre otros criterios, países de la región sudamericana, destinos de interés para operadores locales, la mejora de acuerdos con restricciones y grandes polos de conectividad de pasajeros y carga. Indicó que estos últimos criterios son aplicables a los tres acuerdos sometidos a consideración de la Comisión. Asimismo, señaló que Chile negocia con países que presentan afinidad con su política aerocomercial y posiciones menos restrictivas en materia de transporte aéreo.

A continuación, explicó de manera general el régimen de libertades aéreas, desde la primera hasta la novena. Indicó que la primera libertad corresponde al derecho de sobrevuelo sin aterrizaje; la segunda, al aterrizaje sin fines comerciales; la tercera y cuarta, al transporte aéreo entre los territorios de las partes contratantes; la quinta libertad, de especial interés para Chile, consiste en el derecho a prestar servicios aéreos entre los territorios de las partes y un tercer país; la sexta libertad corresponde al derecho a prestar servicios entre la contraparte y un tercer país, pasando por el propio territorio; la séptima libertad permite operar entre el territorio de la contraparte y un tercer país sin pasar por el territorio propio; la octava libertad, denominada cabotaje sucesivo, corresponde al transporte entre puntos del territorio nacional como continuación de un vuelo internacional, y finalmente, la novena libertad consiste en el cabotaje propiamente tal, es decir, el transporte entre dos puntos dentro del territorio de un Estado del cual la aerolínea no es nacional.

Señaló que los acuerdos de servicios aéreos, con el Reino de los Países Bajos, la República Helénica y el Reino de España, sometidos a consideración, regulan materias tales como los derechos de tráfico, el número de frecuencias, la designación de empresas aéreas, las políticas tarifarias y las oportunidades comerciales, así como las obligaciones relativas a la seguridad

operacional (safety) y a la seguridad contra actos de interferencia ilícita (security).

Luego, presentó la siguiente tabla:

ASA	Derechos de tráfico ("libertades del aire")	Número de frecuencias (ilimitadas)	Designación de empresas	Política de tarifas y el compartimiento de código
Chile / Países Bajos	1ra – 2da – 3era – 4ta – 5ta – 6ta	Ilimitadas	Se permite que Chile designe empresas que se encuentren constituidas y que tengan su sede principal de negocios en nuestro país.	Se establece libertad tarifaria. Posibilidad de que las líneas aéreas designadas ofrezcan o provean servicios mediante diferentes acuerdos de colaboración comercial, como códigos compartidos, bloques de espacios u otras formas de cooperación.
Chile / Grecia	1ra – 2da – 3era – 4ta – 5ta – 6ta	Ilimitadas	Se permite que Chile designe empresas que se encuentren constituidas y que tengan su sede principal de negocios en nuestro país.	Se establece libertad tarifaria. Se permite a las líneas aéreas designadas que celebren acuerdos de cooperación comercial y usen aeronaves arrendadas, con o sin tripulación.
Chile / España	1ra – 2da – 3era – 4ta – 5ta	Ilimitadas para 1ra, 2da, 3era y 4ta libertades 21 vuelos semanales para 5ta libertad	Se permite que Chile designe empresas que se encuentren constituidas y que tengan su sede principal de negocios en nuestro país.	Se establece libertad tarifaria. Las líneas aéreas designadas podrán celebrar acuerdos de cooperación comercial, tales como bloqueo de espacio (<i>blocked space</i>) o código compartido.

Explicó que, de acuerdo con el análisis comparativo presentado, el Acuerdo con España contempla hasta la quinta libertad aérea. Además, indicó que, en relación al número de frecuencias, en este Acuerdo las libertades primera, segunda, tercera y cuarta no tienen limitación de frecuencias, pero la quinta libertad contempla un máximo de 21 vuelos semanales.

Por otro lado, señaló que, en los tres acuerdos, la designación de empresas permite a Chile designar aerolíneas constituidas y con sede principal de negocios en el país. Añadió que, en materia de políticas tarifarias y compartimiento de código, los tres acuerdos contemplan disciplinas similares, permitiendo a las aerolíneas designadas ofrecer servicios mediante distintos mecanismos de cooperación comercial.

Indicó que los tres países forman parte de la Unión Europea, lo que justifica la celebración de estos acuerdos conforme a los lineamientos estratégicos previamente expuestos, especialmente en lo relativo a destinos de interés para operadores locales, mejora de acuerdos previos y grandes polos de conectividad. Destacó, en particular, el caso de España, señalando que el acuerdo fortalece los servicios aéreos directos entre ambos países, refuerza los lazos históricos y fomenta las relaciones comerciales.

En materia de impacto fiscal, indicó que, conforme al informe financiero elaborado por la Dirección de Presupuestos y acompañado a los respectivos mensajes, los tres acuerdos de servicios aéreos sometidos a consideración de la Comisión no tendrán incidencia en el presupuesto fiscal.

Finalmente, señaló que los acuerdos de servicios aéreos suscritos con el Reino de los Países Bajos, la República Helénica y el Reino de España se enmarcan en la política de cielos abiertos de Chile y son coherentes con otros acuerdos liberales celebrados por el país, especialmente en lo relativo a derechos de tráfico, libre acceso a los mercados y libertad tarifaria. Agregó que estos instrumentos contribuyen a la internacionalización del país, al incremento del comercio de servicios y al fortalecimiento del transporte aéreo de pasajeros y carga de los productos de exportación nacionales.

A continuación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Moreira**, estimó que, de los tres acuerdos sometidos a consideración, dos revestían especial relevancia, los suscritos con el Reino de España y con el Reino de los Países Bajos, por cuanto se trata de dos de los cuatro países europeos con los cuales Chile mantiene actualmente vuelos directos. Indicó que dichas conexiones se realizan a través de aerolíneas como Iberia, KLM y la línea de bajo costo Level, lo que representa un avance significativo.

Para complementar la exposición del Director de Asuntos Jurídicos de la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales, el **abogado del Departamento Legal de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Roberto Bonnassiolle**, indicó que la Junta de Aeronáutica Civil, en ejercicio del mandato conferido por sus miembros, tiene a su cargo la misión de negociar estos acuerdos, conforme a las prioridades previamente expuestas. Preciso que, en el caso de España, el tráfico aéreo durante el año 2024 alcanzó aproximadamente los 370.000 pasajeros.

Señaló que estos acuerdos fueron suscritos y negociados por la Junta de Aeronáutica Civil mediante memorándums de entendimiento alcanzados con las autoridades aeronáuticas de las respectivas naciones. Indicó que se ha acordado su aplicación provisoria, lo que explica las frecuencias y vuelos que actualmente se encuentran en operación bajo dicho régimen. Destacó la importancia de concluir la tramitación legislativa de estos acuerdos, a fin de dar continuidad tanto a su implementación definitiva como a las negociaciones en curso con estos y otros países.

Agregó que, la Junta de Aeronáutica Civil procura que, aun cuando no existan operaciones directas con Chile, se otorguen a las aerolíneas las posibilidades necesarias para considerar dichos países como destinos, ya sea mediante acuerdos de código compartido u otras medidas de flexibilidad operacional. Señaló que uno de los mandatos principales de la Junta en materia de negociación es precisamente obtener las mayores condiciones posibles de flexibilidad operacional, las cuales no se limitan a los acuerdos de código compartido, sino que incluyen también modalidades como el arrendamiento de aeronaves bajo esquemas *wet lease*, *dry lease* u otras formas similares.

Comentó, en particular, que en el caso de España estas disposiciones han permitido que una empresa española dedicada al arrendamiento de aeronaves, Wamos RSA, pueda proveer aviones en arriendo a empresas chilenas para el desarrollo de sus operaciones.

Finalmente, reiteró que todos estos acuerdos se enmarcan en el propósito de la Junta de Aeronáutica Civil, en su calidad de autoridad aeronáutica del país, de obtener la mayor cantidad posible de frecuencias y vuelos, no solo en beneficio de los pasajeros, sino también de todos los usuarios del transporte aéreo, incluyendo de manera especial el transporte de carga.

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 Edwards, Insulza, Latorre y Moreira.

TEXTO DEL PROYECTO

A continuación, se transcribe literalmente el texto del proyecto de acuerdo que la Comisión de Relaciones Exteriores propone aprobar en general y en particular:

PROYECTO DE ACUERDO:

“Artículo único.- Apruébase el “Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre la República de Chile y el Reino de España”, suscrito en Montreal, Canadá, el 1 de octubre de 2022.”.

ACORDADO

Acordado en sesión celebrada el día 16 de diciembre de 2025, con asistencia de los Honorables Senadores señores Iván Moreira Barros (Presidente), Rojo Edwards Silva, José Miguel Insulza Salinas y Juan Ignacio Latorre Riveros.

Sala de la Comisión, a 16 de diciembre de 2025.

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES RECAÍDO EN EL PROYECTO DE ACUERDO, EN PRIMER TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE APRUEBA EL "ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE LA REPÚBLICA DE CHILE Y EL REINO DE ESPAÑA", SUSCRITO EN MONTREAL, CANADÁ, EL 1 DE OCTUBRE DE 2022. (BOLETÍN Nº 17.956 -10).

I. OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: Promover las relaciones mutuas entre nuestro país y el Reino de España, facilitar la ampliación de oportunidades para los servicios aéreos internacionales y garantizar el grado más elevado de seguridad operacional y de la aviación de los servicios aéreos internacionales.

II. ACUERDOS: aprobado en general y en particular por 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, 24 artículos y un Anexo.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no tiene.

V. URGENCIA: no tiene.

VI. ORIGEN E INICIATIVA: Mensaje de S.E. el señor Presidente de la República.

VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: primero.

VIII. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 19 de noviembre de 2025.

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

X. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA: Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, año 1969.
Valparaíso, a 16 de diciembre de 2025.

Julio Cámara Oyarzo
Secretario de la Comisión
(documento firmado electrónicamente)

