



INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES recaído en el proyecto de acuerdo, en segundo trámite constitucional, 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.

[BOLETÍN N° 17.960-10.](#)

[Objetivo](#) / [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 segundo trámite constitucional, iniciado en Mensaje de S.E. el Presidente de la República, de fecha 12 de noviembre de 2025.

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).

OBJETIVO DEL PROYECTO

Favorecer el desarrollo del transporte aéreo entre ambos territorios, de manera que propicie la expansión económica y comercial de ambos Estados.

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; el Jefe del Departamento de América del Norte, Central y el Caribe, señor Rafael Marín, y el Jefe de asesores del Gabinete, señor Diego Pérez.

- De la Junta de Aeronáutica Civil: el Secretario General, señor Martín Mackenna, y el Jefe del Departamento Legal, señor David Dueñas.

- Otros:

- De la Secretaría General de la Presidencia, la asesora señora María Lourdes Cox.

- De la Biblioteca del Congreso Nacional, la analista, Jana Abujatum.

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

- De la oficina del Senador señor Felipe Kast, el asesor legislativo señor Óscar Morales.

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

- Del Comité Unión Demócrata Independiente y Fundación Jaime Guzmán, la asesora señora Catalina Delgado.

- De la oficina del Senador señor Juan Ignacio Latorre, la asesora señora Rocío Olivares.

- De la oficina de la Senadora señora Paulina Vodanovic, el asesor señor José Poblete.

ANTECEDENTES DE HECHO

Para el debido estudio de este proyecto de acuerdo, se ha tenido en consideración el [Mensaje N° 229-373](#) de Su Excelencia el señor Presidente de la República.

I. ANTECEDENTES

El Mensaje señala que la regulación del sistema de transporte aéreo internacional plantea múltiples desafíos, constituyendo una materia que ofrece amplias oportunidades para fortalecer la relación entre diversos países en la promoción de la competencia entre las líneas aéreas, expandiendo oportunidades y facilitando a las personas una variedad de servicios con tarifas bajas.

El Convenio de transporte aéreo con el Gobierno de la República de Cabo Verde, explica, 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, esto es, el libre ingreso a los mercados, la libertad tarifaria y la mínima intervención de la autoridad en materias comerciales.

Además, expresa que el Acuerdo busca garantizar el grado más elevado de seguridad operacional y de aviación de los servicios aéreos internacionales.

II. ESTRUCTURA Y CONTENIDO 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.

En primer término, el artículo 1 define 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.

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 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 acudir por regla general al mecanismo de consulta conforme las disposiciones del mismo Acuerdo.

El artículo 5 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 dispone 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, el artículo 11 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 atingente 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 bajos 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 indica 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.

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.

- - -

ASPECTOS CENTRALES DEL DEBATE

- Política aerocomercial de cielos abiertos como política de Estado.
- Contenido y alcance de los acuerdos de servicios aéreos.
- Interés estratégico específico de los países involucrados.
- Preocupaciones y aclaraciones sobre seguridad y control de carga.

- - -

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**, en relación con la política aerocomercial, explicó que el Estado de Chile ha sostenido por más de cuatro décadas una política de cielos abiertos, la cual constituye una política de Estado orientada a posibilitar servicios aéreos de mejor calidad, mayor eficiencia y a menores costos. Esta política, informó, se encuentra plasmada en el Decreto Ley N° 2.564 del año 1979, sobre aviación comercial. Comentó que, gracias a esta política, Chile ha logrado una mejor conectividad con el resto del mundo, lo que resulta especialmente relevante considerando su ubicación geográfica distante de los principales centros globales. Además, afirmó que ello ha beneficiado, año a año, a millones de pasajeros, así como al transporte de carga, permitiendo, por ejemplo, la exportación de productos

¹ A continuación, figura el enlace de la sesión, transmitida por TV Senado, que la Comisión dedicó al estudio del proyecto: [20 de enero de 2026](#).

² [Presentación de la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales, 20 de enero de 2026](#).

pericibles como el salmón fresco hacia destinos lejanos, como China, mediante transporte aéreo.

Luego, señaló que esta política se materializa a través de la suscripción de acuerdos de servicios aéreos, los cuales constituyen tratados internacionales mediante los cuales dos o más Estados regulan el transporte aéreo de pasajeros y carga. Dichos acuerdos, precisó, son negociados por la Junta Aeronáutica Civil (JAC), en coordinación con la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales.

Para entregar un contexto general, indicó que Chile ha celebrado acuerdos bilaterales y regionales con más de 80 países, estableciendo las condiciones para la provisión de servicios aéreos. Explicó que las negociaciones de estos acuerdos se rigen por una estrategia definida por la Secretaría General de la JAC, cuyos criterios incluyen, entre otros, el foco en países de la región, destinos de interés para los operadores nacionales, la mejora de acuerdos con restricciones previas y el fortalecimiento de la conectividad con grandes polos de pasajeros o carga. Asimismo, aclaró que la JAC negocia con países que presentan afinidad con la política aerocomercial chilena, aun cuando mantengan posiciones relativamente restrictivas en materia de transporte aéreo.

Explicó que este tipo de acuerdos regula, entre otros aspectos, los derechos de tráfico o libertades aéreas, la cantidad de frecuencias entre los países, la designación de las aerolíneas operadoras, las políticas tarifarias, los acuerdos de código compartido, otras disposiciones sobre oportunidades comerciales, y los asuntos relacionados con la seguridad operacional y la seguridad de la aviación frente a actos de interferencia ilícita.

Precisó que los tres acuerdos en estudio contemplan libertades aéreas desde la primera hasta la sexta y que, en el caso de Cabo Verde, incluso se incluye la séptima libertad, lo que permite no solo operar vuelos entre ambos territorios, sino también transportar pasajeros hacia terceros mercados. Destacó que no se establecen límites cuantitativos de frecuencias, las cuales quedan determinadas por las condiciones del mercado y la capacidad de los operadores. Asimismo, indicó que las aerolíneas deben ser designadas por la autoridad del Estado de origen y cuentan con libertad tarifaria, pudiendo celebrar acuerdos comerciales y fijar tarifas conforme a las condiciones del mercado.

Luego, manifestó que el respecto del Acuerdo con Cabo Verde reviste un interés estratégico debido a su ubicación geográfica en el océano Atlántico, entre la costa occidental de África y América, lo que lo convierte en un punto intermedio relevante para vuelos transatlánticos, especialmente para el transporte de carga, permitiendo escalas técnicas para reabastecimiento de combustible en rutas hacia destinos lejanos, como el Medio Oriente.

Por último, afirmó que el tratado no genera impacto fiscal ni incidencia presupuestaria.

El **Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Martín Mackenna**, señaló que, si bien estos acuerdos responden al objetivo general de la política aerocomercial chilena de mejorar la conectividad de Chile con el resto del mundo y facilitar un mayor acceso a los mercados internacionales, cada uno de ellos presenta además intereses particulares.

Especialmente, respecto de Cabo Verde, destacó su carácter de punto estratégico en el océano Atlántico, el cual puede ser utilizado como escala técnica y de abastecimiento para los operadores aéreos, especialmente considerando el transporte de carga.

A su turno, la **Honorable Senadora señora Vodanovic** señaló que, si bien comprende el contexto de las relaciones comerciales involucradas, manifestó su preocupación desde el punto de vista de la seguridad, particularmente en relación con los mecanismos de control existentes sobre la carga que podría transitar por los países comprendidos en estos acuerdos.

Indicó que le preocupa que estos tratados o las facilidades derivadas de la apertura comercial puedan eventualmente convertir a Chile en un país de tránsito para actividades de comercio ilícito. En ese sentido, consultó si se dispone actualmente de información relativa a dichos controles.

Finalmente, señaló que, en caso de no contarse con dicha información, podría solicitarse a las autoridades competentes, en particular al Servicio Nacional de Aduanas, a fin de obtener información oficial que permita, con independencia de la aprobación de los acuerdos, realizar un adecuado seguimiento de esta materia.

El **Director de Asuntos Jurídicos de la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales, señor Alejandro Buvinic**, afirmó que los propios acuerdos de transporte aéreo incorporan un concepto de seguridad, en particular a través de disposiciones relativas a la seguridad de la aviación frente a actos de interferencia ilícita.

Además, indicó que, con independencia de dichas disposiciones, existen múltiples regulaciones adicionales que abordan estas materias, incluso en el marco de organismos y estándares internacionales, las cuales se refieren específicamente a la prevención y control del comercio ilícito, tales como el tráfico de drogas, estupefacientes, armas, entre otros. No obstante, consideró pertinente que el Secretario General de la Junta Aeronáutica Civil profundizara en la respuesta.

A continuación, el **Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Martín Mackenna**, explicó que cada uno de los acuerdos de servicios aéreos contiene distintos capítulos. Precisó que, si bien los principales aspectos abordados en la exposición se relacionan con el transporte aéreo

propiamente tal y con los derechos que se otorgan a los operadores de los Estados que suscriben estos acuerdos bilaterales, estos instrumentos también incluyen cláusulas que reconocen la importancia de la legislación interna en materias específicas.

En particular, señaló que los acuerdos establecen que cada Estado mantiene plena soberanía para fijar y aplicar sus propios requisitos en ámbitos tales como aduanas, migración y seguridad. En este contexto, comentó, intervienen los servicios nacionales competentes, como el Servicio Nacional de Aduanas, la Policía de Investigaciones para efectos migratorios, el Servicio Agrícola y Ganadero, así como otros organismos públicos con atribuciones vinculadas al transporte aéreo.

Agregó que, si bien estos servicios no se encuentran individualmente mencionados en cada uno de los acuerdos, se consagra expresamente la existencia de autoridades locales con competencias específicas, cuyas facultades pueden prevalecer sobre el principio de libre tránsito, siempre que las medidas adoptadas sean de carácter general, no discriminatorias y no constituyan una barrera encubierta al comercio. Señaló que este equilibrio es precisamente el que se resguarda en los acuerdos de servicios aéreos.

El **Honorable Senador señor Edwards** expresó que Chile cuenta con un número considerable de este tipo de acuerdos y que, en términos generales, estos resultan muy similares entre sí. Además, indicó que se trata de una política que se ha mantenido por un largo período, y solicitó únicamente una confirmación por parte del Gobierno en cuanto a la continuidad y consistencia de dicha política.

En respuesta, el **Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Martín Mackenna**, señaló que Chile mantiene acuerdos que regulan sus relaciones aerocomerciales con más de 80 Estados. Precisó que algunos de estos instrumentos son de carácter multilateral, lo que reduce el número total de acuerdos suscritos. Indicó que todos ellos se basan en el modelo propuesto por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la cual establece un modelo de tratado que define los capítulos y materias que deben ser abordados.

Explicó que, si bien en las negociaciones puede existir cierto margen de discusión respecto del grado de apertura, ello depende de las políticas de apertura comercial y, en particular, de apertura aerocomercial de cada Estado. No obstante, destacó que todos los aspectos relativos a la seguridad operacional (safety), entendida como la seguridad de la aviación para prevenir accidentes, y a la seguridad frente a actos de interferencia ilícita (security), se encuentran ampliamente estandarizados a nivel de la OACI.

Finalmente, subrayó que dicha estandarización constituye una ventaja significativa, ya que permite que los operadores chilenos puedan operar

en el resto del mundo sin inconvenientes, y que, a su vez, los operadores extranjeros puedan operar en Chile bajo estándares definidos y aceptados a nivel internacional.

En complemento de su intervención anterior, la **Honorable Senadora señora Vodanovic** aclaró que su inquietud apunta a un enfoque más práctico. Manifestó que entiende el marco general expuesto, considerando además su experiencia previa como Subsecretaria para las Fuerzas Armadas, cargo en el cual le correspondió abordar materias relativas a la aviación, así como trabajar directamente con la autoridad aeronáutica y conocer aspectos vinculados a la normativa sobre interferencias ilícitas, tales como la regulación DAR-17, asociadas a situaciones como la toma de aeronaves o ataques a estas.

En ese contexto, señaló que su consulta no se refiere a ese tipo de riesgos, sino a aspectos operativos concretos. Indicó que desconoce la realidad específica de países como Letonia, Cabo Verde o Arabia Saudita, y que, si bien comprende que los órganos internos de cada Estado continúan ejerciendo sus funciones, planteó la necesidad de clarificar cuáles son los estándares de control que aplican dichas autoridades, en particular en materia aduanera.

Señaló que, si bien la Aduana chilena realiza las revisiones correspondientes, su inquietud se refiere a los controles que se aplican en el país de origen o de tránsito de una aeronave. Por lo anterior, consultó cuál es el tipo de revisión o estándar que trae consigo una aeronave proveniente de Arabia Saudita, Cabo Verde y Letonia. Asimismo, planteó la interrogante respecto de si dichos países cuentan con estándares similares a los de Chile, si existe un trabajo coordinado o mecanismos de supervisión, y quién se encarga de vigilar el cumplimiento de dichos estándares, especialmente en los casos en que Chile actúa como país de tránsito y no como destino final.

En respuesta, el **Director de Asuntos Jurídicos de la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales, señor Alejandro Buvinic**, señaló que resulta necesario distinguir entre el control aplicable a las personas y aquel aplicable a la carga, dado que se rigen por mecanismos distintos. Explicó que, en el caso de las personas, opera todo el sistema de control migratorio y policial, que permite verificar, entre otros aspectos, el cumplimiento de los requisitos de ingreso al país, tales como la exigencia de visa cuando corresponda, así como la revisión de los antecedentes disponibles de los pasajeros.

En relación con la carga, indicó que esta puede corresponder tanto al equipaje de los pasajeros como a carga comercial transportada por vía aérea. Preciso que, en este último caso, pueden tratarse de envíos en contenedores o paquetes que incluso tengan como destino final un tercer país, utilizando a Chile como punto de tránsito. En tales situaciones, afirmó, el Servicio Nacional de Aduanas tiene el deber de fiscalizar tanto la carga en tránsito como aquella que tiene como destino final el país.

Agregó que, en muchos casos, se exige la presentación de certificaciones específicas para permitir el ingreso de la carga a Chile, ya sea en el marco de la aplicación de un tratado de libre comercio —por ejemplo, mediante certificados de origen— o incluso en ausencia de dichos tratados, cuando la autoridad aduanera estime necesario verificar la naturaleza y contenido de la mercancía. En consecuencia, sostuvo que el control efectivo se ejerce por parte del Estado de Chile respecto de toda carga que ingrese o transite por su territorio, con independencia de su país de procedencia, ya sea Cabo Verde, Arabia Saudita, Letonia u otros Estados.

A continuación, el **Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Martín Mackenna**, añadió que las normas generales aplicables a estas materias se encuentran contenidas en el Convenio de Chicago y sus anexos. En particular, indicó que los aspectos relativos a la facilitación del transporte de pasajeros y carga están regulados en el Anexo 9 de dicho convenio, el cual establece estándares comunes a nivel internacional.

No obstante, precisó que, sobre la base de esos estándares, cada Estado aplica su propia legislación interna. Señaló que, por regla general, se trata de medidas de carácter transversal, no diferenciadas por país de origen. A modo de ejemplo, mencionó que, en el caso de los pasajeros, Chile ha establecido mediante reglamento la exigencia de contar con información anticipada de pasajeros (API/PNR), lo que permite que las autoridades nacionales reciban información automática sobre la identidad de los pasajeros, la cantidad de equipaje y otros antecedentes relevantes con antelación al arribo del vuelo —48 horas, 24 horas, 12 horas antes y al cierre del vuelo—.

Indicó que dicha información es recibida por distintas autoridades competentes, tales como el Servicio Nacional de Aduanas y la Policía de Investigaciones, lo que permite adelantar los procesos de análisis y control mientras la aeronave aún se encuentra en vuelo.

Finalmente, subrayó que todas estas medidas son aplicables de manera uniforme a los vuelos provenientes de cualquier país, y que los acuerdos de servicios aéreos no establecen disposiciones diferenciadas o excepcionales en función del Estado de origen.

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 señora Vodanovic y señores Edwards, 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 “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.”.

- - -

ACORDADO

Acordado en sesión celebrada el día 20 de enero de 2026, con asistencia de los Honorables Senadores señores Iván Moreira Barros (Presidente), señora Paulina Vodanovic Rojas (en remplazo del Honorable Senador señor José Miguel Insulza Salinas), y señores Rojo Edwards Silva y Juan Ignacio Latorre Riveros.

Sala de la Comisión, a 20 de enero de 2026.

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES RECAÍDO EN EL PROYECTO DE ACUERDO, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, 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. (BOLETÍN N° 17.960-10).

I. OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: Favorecer el desarrollo del transporte aéreo entre ambos territorios, de manera que propicie la expansión económica y comercial de ambos Estados.

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 y 20 artículos.

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: segundo.

VIII. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 7 de enero de 2026.

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 20 de enero de 2026.

[Firma manuscrita]
I. MORALAN

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

[Firma manuscrita]
P. VOĐANOVIC

[Firma manuscrita]
L. STANIS



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N° 19.799

Para verificar la integridad y autenticidad de este documento ingrese el código de verificación: 13473-a0577a en:

<https://firma.senado.cl/verificador/docinfo>