



INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES recaído en el proyecto de acuerdo, en segundo trámite constitucional, que aprueba el Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República de Chile, firmado en Cartagena de Indias, Colombia, el 27 de enero de 2022.

[BOLETÍN Nº 16.448-10.](#)

[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 27 de noviembre de 2023.

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, que el proyecto de acuerdo resultó aprobado, en general y en particular, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión (3x0).

OBJETIVO DEL PROYECTO

Favorecer el desarrollo del transporte aéreo entre ambos territorios, propiciando la expansión económica y comercial de ambos Estados, brindando oportunidades justas y equitativas para la explotación de empresas de transporte aéreo internacional, conforme la normativa internacional pertinente, y garantizar el mayor grado de protección y seguridad en el transporte aéreo internacional.

CONSTANCIAS

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

ASISTENCIA

- Senadores y Diputados no integrantes de la Comisión:

- Honorable Senador señor Edwards.

- Representantes del Ejecutivo e invitados:

- De la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales, el Jefe del Departamento de Servicios, Inversiones y Economía Digital, señor Alejandro Buvinic, y el asesor del Gabinete, señor Diego Pérez.

- De la Junta de Aeronáutica Civil, el Jefe del Departamento Legal, señor David Dueñas.

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

- Otros:

- De la oficina del Senador señor Francisco Chahuán, el asesor, señor Cristián Carvajal.

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

- De la oficina del Senador señor Jaime Quintana, el asesor, señor Álvaro Pavez.

- De la oficina del Senador señor Juan Ignacio Latorre, la asesora legislativa, señora Rocío Olivares, y la periodista, señora Jennifer Astudillo.

- De la oficina del Senador señor José Miguel Insulza, la asesora señora Lorena Escalona.

- De la oficina del Senador señor Rojo Edwards, el asesor, señor Diego González.

- - -

ANTECEDENTES DE HECHO

Para el debido estudio de este proyecto de acuerdo, se ha tenido en consideración el [Mensaje N° 237-371](#) de Su Excelencia el señor Presidente de la República.

I. ANTECEDENTES

Señala el Mensaje que una finalidad común reconocida por nuestro país y el Gobierno de la República de Colombia es favorecer el desarrollo del transporte aéreo entre ambos territorios, propiciando la expansión económica y comercial entre ambos países.

Expresa que el Acuerdo sobre Transporte Aéreo con el Gobierno de la República de Colombia corresponde al tipo de convenio bilateral de transporte aéreo 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 orientan dicha política, esto es, el libre ingreso a los mercados, la libertad tarifaria y la mínima intervención de la autoridad en materia económica.

Además, indica, el Acuerdo busca garantizar el mayor grado de protección y seguridad en el transporte aéreo internacional.

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, veintitrés artículos que conforman su cuerpo principal, y un Anexo.

En primer término, en el Preámbulo las Partes reconocen que el objeto del Acuerdo es favorecer el desarrollo del transporte aéreo entre ambos territorios, propiciando la expansión económica y comercial de ambos Estados, y brindando oportunidades justas y equitativas para la explotación de empresas de transporte aéreo internacional, conforme la normativa internacional pertinente.

A continuación, en su artículo 1 se definen o remiten a otros instrumentos trece conceptos básicos con el objeto de facilitar la comprensión e interpretación del Acuerdo. Estos son: "convenio", "acuerdo", "autoridad aeronáutica", "línea aérea designada", "territorio", "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea", "escala para fines no comerciales", "servicio aéreo exclusivo de carga", "capacidad", "tarifa" y "anexo".

Seguidamente, el artículo 2 reconoce un conjunto de derechos que cada Parte otorga a las líneas aéreas designadas por la otra Parte en las rutas especificadas en el anexo. Estos derechos corresponden a sobrevolar el territorio de la otra Parte sin aterrizar (sobrevuelo), a realizar escalas en el territorio para fines no comerciales (escala técnica), para efectuar escalas con fines comerciales en las rutas especificadas en el anexo, y los demás derechos señalados en el Acuerdo.

Los artículos 3 y 4 del Acuerdo establecen las reglas de designación y autorización de las líneas aéreas para operar en el marco del Acuerdo. Por un lado, el artículo 3 permite la designación de las líneas aéreas que cada Parte estime necesarias para la explotación de los servicios acordados, así

como también a retirar o cambiar tales designaciones. Por otro lado, la misma disposición establece el deber de la otra Parte de otorgar la autorización de explotación apropiada cumpliendo con las condiciones dispuestas en el Acuerdo.

A su vez, el artículo 4 complementa dichas reglas, estableciendo los casos en que las autoridades aeronáuticas de cada Parte podrán negar, revocar, suspender las autorizaciones, o bien imponer condiciones a las mismas.

En el artículo 5 se dispone el compromiso de las Partes a que las leyes y reglamentos que regulen la entrada, permanencia y salida del territorio de cada parte de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, y las que regulen los trámites relativos a las migraciones, a las aduanas y a las medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a las operaciones de las empresas designadas por la otra Parte.

Luego, el artículo 6 consigna el deber de las Partes de reconocer como válidos los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y licencias expedidos o convalidados por la otra Parte. Lo anterior, sujeto a la normativa internacional pertinente y con la excepción de que los mencionados documentos refieran a sus propios nacionales.

El artículo 7 reconoce la facultad de cada Parte para solicitar la realización de consultas sobre las normas de seguridad operacional, referidas a un conjunto de aspectos que garantizan una operación de vuelo segura. Además, reconoce una serie de mecanismos para facilitar, entre otras, la inspección y adopción de medidas urgentes para garantizar la seguridad operacional de las líneas aéreas.

Seguidamente, el artículo 8, 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.

Por su parte, los artículos 9 y 10 tratan sobre cargo o derechos impuestos a los usuarios y derechos de aduana, respectivamente.

Los siguientes artículos indican los principios y reglas necesarias para favorecer las oportunidades justas y equitativas del transporte aéreo internacional entre las Partes. Así, en el artículo 11 se consigna los principios de libertad tarifaria y de doble desaprobación. Sobre el primero, se permite que las líneas aéreas establezcan las tarifas bajo consideraciones comerciales en el mercado, sin perjuicio de la intervención de las Partes para evitar tarifas o prácticas injustificadamente discriminatorias, tarifas excesivamente altas o restrictivas por el abuso de posición dominante o artificialmente bajas por apoyo o subsidio gubernamental. Respecto del segundo principio, las tarifas

continuarán en vigor salvo que, previas consultas, ambas Partes objeten y lleguen a un acuerdo. Luego, el artículo 12 trata sobre la capacidad.

A continuación, el artículo 13 consigna que las Partes deberán informarse recíprocamente acerca de sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia o modificaciones de estas, y de cualesquiera objetivos concretos que en ellas se persigan, que puedan afectar a la explotación de los servicios de transporte aéreo con arreglo al Acuerdo, e identificarán las autoridades encargadas de su aplicación.

A su vez, el artículo 14 regula el principio de no discriminación mutua.

En otro orden de consideraciones, través de cinco numerales, el artículo 15 precisa una serie de compromisos que cada Parte deberá cumplir para la prestación de los servicios de las líneas aéreas de la otra Parte. Dichos compromisos corresponden, entre otros, a vender servicios de transporte aéreo y servicios conexos directamente o por medio de agentes u otros intermediarios, la conversión y transferencia de las divisas al extranjero, y posibilitar la celebración de acuerdos de colaboración comercial entre las líneas aéreas de las Partes, entre otros.

Los artículos 16, 17 y 18 norman sobre estadísticas; aprobación de horarios, y consulta y enmiendas, respectivamente.

A continuación, el artículo 19 establece las reglas de solución de controversias. Conforme a dicha disposición, de surgir alguna diferencia entre las Partes sobre la interpretación o aplicación del Acuerdo, la primera vía de solución corresponde a la celebración de una consulta entre ambas Partes. En el caso de que la controversia no pueda ser resuelta de esta manera, las Partes podrán acordar someterla a una persona u organismo acordado en forma mutua, o bien cualquiera de las partes podrá someterla a un tribunal arbitral, estableciéndose además las reglas de integración de dicho órgano y comprometiéndose las partes a cualquier decisión expedida conforme el mismo artículo.

Finalmente, los artículos 20, 21, 22 y 23 trata sobre acuerdos multilaterales; terminación; registro y entrada en vigor, respectivamente.

Por último, el Acuerdo contiene el anexo "Cuadro de Rutas", que complementa los derechos reconocidos a las líneas aéreas designadas por cada Parte, referido al derecho a prestar servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros, carga y correo o exclusivos de carga, entre los territorios de ambos países. Además, se reconoce el derecho de ambas Partes, a través de sus respectivas autoridades aeronáuticas, a acordar limitaciones de capacidad o de ruta para el ejercicio de los demás derechos de tráfico contemplados en el Acuerdo.

ASPECTOS CENTRALES DEL DEBATE

- Contenido del Acuerdo.
- Países con los que se tiene acuerdos similares.

- - -

DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR¹

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

El **Jefe del Departamento de Servicios de la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales, Inversiones y Economía Digital, señor Alejandro Buvinic²**, expresó que desde hace 30 años nuestro país propugna una política de cielos abiertos, la cual ha ayudado a tener servicios de mejor calidad, de mayor eficiencia y menor costo. Esta política aerocomercial chilena, continuó, se basa en normas estables y claras, otorgando libertad a las líneas aéreas para diseñar sus servicios de transporte. Consideró que 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. Añadió que, gracias a ello, Chile posee la tasa de viajes por habitante más alta de la región.

Sostuvo que esta política 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, señaló, son negociado por la Junta Aeronáutica Civil (JAC) en coordinación con la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales y la red de embajadas de nuestro país.

Luego, indicó que, a la fecha, Chile mantiene 48 Acuerdos de Servicios Aéreos y acuerdos regionales, tales como el del año 1996 con Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay sobre Servicios Aéreos Subregionales; el del año 2001 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 el del año 2010, en el seno de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), sobre Cielos Abiertos, integrado por Chile, Brasil, Costa Rica, Cuba, Guatemala, Panamá y República Dominicana.

Expuso que en este tipo de acuerdos se regulan temas como: derechos de tráfico (“libertades del aire”); número de frecuencias; cuadro de

¹ A continuación, figura el enlace de la sesión, transmitida por TV Senado, que la Comisión dedicó al estudio del proyecto: [11 de junio de 2024](#).

² [Presentación de la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales, 11 de junio de 2024](#).

rutas; designación de empresas; política de tarifas y el compartimiento de código, y se especifican obligaciones relacionadas con la seguridad de vuelo (safety) y la seguridad de la aviación contra actos de interferencia ilícita (security).

Posteriormente, explicó que existen distintos tipos de libertades del aire que van desde el sobrevuelo sin aterrizaje hasta el transporte entre distintos puntos del territorio nacional, sin que sea continuación de un vuelo internacional, es decir, cabotaje.

Mostró la siguiente tabla para ilustrar sobre las diferencias entre los cuatro acuerdos en materia de derechos de tráfico, número de frecuencias, cuadro de rutas, designación de empresas y política de tarifas y el comportamiento de código:

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

Comentó que, en relación a las libertades, estas se negocian en cada acuerdo, pero se intenta lograr hasta la séptima libertad. Puntualizó que en la mayoría de estos casos se ha logrado hasta la sexta libertad, excepto en el caso de Chile - Ecuador, ya que se logró la séptima, pero solo para carga y, en el caso de Chile - Colombia, que se llegó sólo a la quinta libertad, pues es un país que tiene un comercio más restrictivo.

En relación al número de frecuencias, precisó que con Austria, Islandia y Ecuador son ilimitadas, pero con Colombia son más específicas, tanto para pasajeros como para carga.

Además, mencionó que los cuadros de ruta son todos iguales y que son una formalidad que se sigue aplicando, y que la designación de empresas solicita que se certifique que la sede principal de negocio esté en alguno de los dos países.

Por último, señaló que la política de tarifas y el compartimiento de código establece libertad tarifaria en los cuatro acuerdos.

El **Honorable Senador señor Edwards** consultó si lo que otorga Chile es lo mismo que recibe de los otros países.

Enseguida, el **Jefe del Departamento de Servicios de la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales, Inversiones y Economía Digital, señor Alejandro Buvinic**, respondió que todos ellos operan en base al principio de reciprocidad.

Finalmente, remarcó 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, consideró, está 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, comentó, que los ASA 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.

Luego, el **Honorable Senador señor Edwards** solicitó que se aclare si es efectivo que la sexta libertad implica transporte de carga y pasajeros entre dos países que no son de la compañía, pero tocando el país de la compañía aérea, y que la séptima libertad es la que permitiría hacer una escala.

El **Jefe del Departamento Legal de la Junta de Aeronáutica Civil, señor David Dueñas**, explicó que la séptima libertad se trata de un vuelo entre dos puntos, que no son el país de origen de la línea aérea, por ejemplo, Bogotá-Miami hecho por una línea aérea chilena, sin que el vuelo tenga origen en Chile. Consideró que la figura es muy poco común, y se da más que nada en el tráfico de carga, porque la carga no regresa al país de origen, como si lo hacen los pasajeros.

Añadió que las séptimas libertades son resistidas por los países y, por lo tanto, muy difíciles de obtener.

A su turno, el **Honorable Senador señor Latorre** solicitó que se profundice sobre las formas de resolución de controversias entre las partes, pues en una primera etapa existe una negociación directa, pero, si no se resuelve, opera un mecanismo de resolución de controversias. Asimismo, solicitó ejemplos de controversias con otros países en tratados similares y la forma en que se resolvieron.

El **Jefe del Departamento de Servicios de la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales, Inversiones y Economía Digital, señor Alejandro Buvinic**, contestó que todo acuerdo internacional tiene un sistema de resolución de controversia entre Estados, por lo tanto, todos los modelos buscan las consultas políticas para ver si se llega a una solución, pero en el caso que no se encuentre solución, se puede llegar al arbitraje.

Finalmente, señaló que hasta la fecha no existen casos de arbitraje, pero si casos de consultas exitosas, como con Alemania, pues había un cuestionamiento sobre la sede real y efectiva de la empresa. Preciso que, en ese caso, se hicieron las consultas, se llegó a un acuerdo y se resolvió el problema de forma favorable para el país.

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

- - -

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 el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República de Chile”, suscrito en Cartagena de Indias, Colombia, el 27 de enero de 2022.”.

- - -

ACORDADO

Acordado en sesión celebrada el día 11 de junio de 2024, con asistencia de los Honorables Senadores señores José Miguel Insulza Salinas (Presidente), Francisco Chahuán Chahuán y Juan Ignacio Latorre Riveros.

Sala de la Comisión, a 11 de junio de 2024.

JULIO CÁMARA OYARZO
Secretario de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES RECAÍDO EN EL PROYECTO DE ACUERDO, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE EL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE, FIRMADO EN CARTAGENA DE INDIAS, COLOMBIA, EL 27 DE ENERO DE 2022. (BOLETÍN N° 16.448-10).

I. OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: Favorecer el desarrollo del transporte aéreo entre ambos territorios, propiciando la expansión económica y comercial de ambos Estados, brindando oportunidades justas y equitativas para la explotación de empresas de transporte aéreo internacional, conforme la normativa internacional pertinente, y garantizar el mayor grado de protección y seguridad en el transporte aéreo internacional.

II. ACUERDOS: Aprobado en general y en particular por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión (3x0).

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: Artículo único que aprueba el Acuerdo que consta de un Preámbulo, 23 artículos y un Anexo.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: No tiene.

V. URGENCIA: No tiene.

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

VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: Segundo.

VIII. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS: 124 votos a favor, ninguno en contra y ninguna abstención.

IX. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 13 de marzo de 2024.

X. TRÁMITE REGLAMENTARIO: Primer informe, en general y en particular. Pasa a la Sala del Senado.

XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA: Convención Sobre el Derecho de los Tratados y su Anexo, Suscrita por el Gobierno de Chile en Viena, el 23 de mayo de 1969;

Valparaíso, a 11 de junio de 2024

JULIO CÁMARA OYARZO
Secretario de la Comisión

