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 Costa Rica, suscrito en Lima, Perú, el 13 de diciembre de 2023.

BOLETÍN Nº 18.301-10.

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 mayo de 2026.

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 de la Comisión (5x0).

- - -

OBJETIVO DEL PROYECTO

Fortalecer y dar continuidad a la política aerocomercial de Chile, promoviendo una mayor apertura de los derechos de tráfico aéreo, con el propósito de facilitar el libre acceso a los mercados internacionales, garantizar la libertad tarifaria y consolidar un marco regulatorio basado en la mínima intervención.

- - -

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:

- Del Ministerio de Relaciones Exteriores, el Ministro, señor Francisco Pérez Mackenna; el Director Jurídico de la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales, señor Felipe Tagle; el asesor de la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales, señor Matías Pizarro; el asesor, señor Juan José Lagorio, y el Coordinador Legislativo, señor Gustavo Benavente.

- Otros:

- De la Secretaría General de la Presidencia, la asesora, señora Sofia Rojas.

- De la Biblioteca del Congreso Nacional, la asesora, señora Bárbara Horzella.

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

- De la oficina del Senador señor Manuel José Ossandón, el periodista, señor Rodrigo Labrin.

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

- Del Comité Unión Demócrata Independiente, la asesora de comunicaciones, señora Cristina Pinochet.

- Del Comité Renovación Nacional, la asesora, señora Elisa Ríos.

- De la Fundación Jaime Guzmán, la asesora, señora Dominique Echeverría.

- - -

ANTECEDENTES DE HECHO

Para el debido estudio de este proyecto de acuerdo, se ha tenido en consideración el Mensaje N° 046-374 de Su Excelencia el señor Presidente de la República.

El Mensaje señala que el Convenio de Transporte Aéreo con el Gobierno de la República de Costa Rica corresponde al tipo de acuerdo bilateral de transporte aéreo de cielos abiertos, cuya 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 orientan dicha política, esto es, el libre ingreso a los mercados, la libertad tarifaria y la mínima intervención de la autoridad en materia económica.

A continuación, indica que el Convenio consta de un Preámbulo y de veintiún artículos.

En el Preámbulo, las Partes Contratantes declaran que desean promover un transporte aéreo internacional basado en la competencia entre aerolíneas con mínima intervención gubernamental, facilitando así su expansión, ofreciendo a los usuarios opciones variadas y tarifas más bajas, estimulando la implementación de tarifas innovadoras y competitivas sin que ellas sean discriminatorias o representen abuso de poder dominante.

Enseguida, el artículo 1 define trece conceptos del Convenio, con el objeto de facilitar su comprensión e interpretación. Estos son: “Autoridades Aeronáuticas”, “Convenio”, “Transporte Aéreo”, “Convención”, “Línea aérea designada”, “Tarifas”, “Transporte aéreo internacional”, “Escala para fines no comerciales” “Territorio”, “Cargos al usuario”, “Código Compartido", “Enmiendas al anexo” y “OACI”.

El artículo 2 establece que cada Parte Contratante concede a la otra Parte los siguientes derechos para la operación de servicios de transporte aéreo por las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante:

a. 1ra libertad del aire (sobrevuelo pacífico).

b. 2da libertad del aire (escala técnica).

c. 3ra y 4ta libertades (derecho a prestar servicios regulares y no regulares, de pasajeros, carga y correo, separados o en combinación, entre los territorios de ambos países).

d. 5ta libertad (derecho a prestar dichos servicios entre los territorios de las Partes Contratantes y cualquier tercer país, directamente).

e. 6ta libertad (derecho a prestar los mismos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por su propio territorio).

f. 7ma libertad en servicios exclusivos de carga (transporte entre países que no son el de la compañía, pero sin tocar el país de esta última).

Añade que no se imponen limitaciones a los servicios aéreos en cuanto a rutas, frecuencias ni tipo de aeronave, sea propio o arrendado, los que pueden prestarse con la mayor flexibilidad de operación.

Luego, el artículo 3 contempla el derecho de las Partes a designar tantas empresas aéreas como desee para realizar transporte aéreo internacional en virtud del acuerdo, la necesidad de designarlas por escrito y el principio de celeridad administrativa en el otorgamiento de las autorizaciones.

Asimismo, las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante pueden exigir a una línea aérea designada de la otra Parte Contratante que demuestre que está bajo el control normativo efectivo del Estado que la designa y que se encuentra calificada para cumplir con las condiciones establecidas por las leyes y reglamentos normalmente aplicados por dichas autoridades en la operación de servicios aéreos comerciales.

El artículo 4 dispone que cada Estado Parte Contratante tiene derecho a revocar, suspender o limitar la autorización de operación o permisos técnicos a una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, cuando ésta no esté constituida ni tenga su oficina principal en el territorio del país que la designa o si su control regulatorio efectivo no está en poder de nacionales de la otra Parte Contratante o si dicha línea aérea no está calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación del transporte aéreo internacional.

Posteriormente, el artículo 5 señala que las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante que rigen la entrada, permanencia y salida de su territorio de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, y las que regulen los trámites relativos a la migración, aduanas y medidas sanitaria, se aplicarán en dicho territorio a las operaciones de las aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante mientras se encuentren dentro de dicho territorio.

Con relación a la seguridad operacional y reconocimiento de los certificados y licencias, el artículo 6 consagra que las Partes Contratantes 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 Contratante. En este orden de cosas, se reservan el derecho a suspender o modificar los permisos o suspender un vuelo determinado si no se adoptan las medidas correctivas necesarias en esta materia.

El artículo 7 señala que las Partes Contratantes, de acuerdo con los derechos y obligaciones derivados del derecho internacional, reafirman su obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita y a prestarse mutuamente toda la ayuda que sea necesaria en esta materia.

Por su parte, el artículo 8 norma el compromiso de cada una de las Partes Contratantes de otorgar a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante el derecho de vender y comercializar servicios aéreos internacionales y productos relacionados en su territorio (directamente o a través de agentes u otros intermediarios a elección de la línea aérea designada), incluido el derecho a establecer oficinas; convertir y transferir libremente divisas al extranjero; contratar su propio personal y realizar su propia asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte Contratante.

A continuación, el artículo 9 establece el compromiso de cada una de las Partes Contratantes de otorgar a las líneas aéreas designadas de la otra la exención de todos los derechos de aduana a su equipo y suministros, siempre que éstos sean utilizados únicamente en relación con la operación o servicio de aeronaves de dicha(s) línea(s) aérea(s) designada(s).

Además, estarán exentos de tales derechos, con excepción de los cargos basados en el costo del servicio prestado:

a. Las provisiones de a bordo embarcados en el territorio de una Parte Contratante, dentro de los límites fijados por las autoridades competentes de dicha Parte Contratante para uso a bordo de la aeronave;

b. Los repuestos ingresados al territorio de una Parte Contratante para el mantenimiento o reparación de aeronaves utilizadas por la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante en los servicios convenidos;

c. Combustible y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves operadas por la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante en los servicios convenidos, aun cuando dichos suministros hayan de ser utilizados en la parte del trayecto que se realice sobre el territorio de la primera Parte Contratante en el cual sean embarcados.

Respecto a los cargos al usuario, el artículo 10 establece que los cargos al usuario que impongan los organismos recaudadores competentes a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante serán justos, razonables y no discriminatorios.

Luego, el artículo 11, sobre competencia entre líneas aéreas, consagra el principio de justa y equitativa oportunidad de competir en la prestación de los servicios de transporte aéreo y de regulación de la oferta por parte de las propias líneas aéreas de cada Parte Contratante, contemplando que cada Parte Contratante adoptará todas las medidas apropiadas para eliminar cualquier forma de discriminación o prácticas de competencia desleal.

Agrega que ninguna de las Partes Contratantes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, frecuencia o regularidad del servicio o tipo de aeronave explotadas por las líneas aéreas de la otra Parte Contratante, salvo que sea necesario por razones aduaneras, técnicas, de seguridad operacional o medioambientales, de acuerdo a condiciones uniformes compatibles con el artículo 15 de la Convención de Chicago.

El artículo 12 establece la libertad tarifaria y el principio de doble desaprobación. La intervención de las Partes Contratantes en esta materia se limitará a evitar precios o prácticas injustificadamente discriminatorias, tarifas excesivamente altas o restrictivas por abuso de una posición dominante o artificialmente bajas por apoyo o subsidio gubernamental. Añade que una tarifa continuará en vigor salvo que, previas consultas, ambas Partes Contratantes objeten y lleguen a un acuerdo.

En relación con las consultas y enmiendas, el artículo 13 indica que las Partes Contratantes pueden solicitar la celebración de consultas para modificar las disposiciones del Convenio, enmiendas que entrarán en vigor en la fecha de la última notificación por la que cualquiera de las Partes Contratantes comunique a la otra, por la vía diplomática, que se ha cumplido con los procedimientos jurídicos internos necesarios.

A su vez, el artículo 14 expresa que, si surgiere alguna controversia entre las Partes Contratantes con relación a la interpretación o aplicación del Convenio, se contempla la negociación directa entre ellas como primera vía de solución. En caso de subsistir la discrepancia, las Partes Contratantes podrán acordar someterla a la decisión definitiva de un tribunal arbitral, comprometiéndose a acatar el procedimiento y el fallo adoptado.

El artículo 15 establece que cualquiera de las Partes Contratantes podrá comunicar, en cualquier momento, por escrito y por vía diplomática, a la otra Parte Contratante, su decisión de poner término al presente Convenio. Así, el Acuerdo terminará doce meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la notificación.

Posteriormente, el artículo 16 señala que las Partes Contratantes estipulan que, si entra en vigor un acuerdo multilateral aceptado por ambas Partes Contratantes, con respecto a cualquier asunto a que se refiera el presente Convenio, este se modificará conforme a las disposiciones del acuerdo multilateral.

Asimismo, en el artículo 17 establece que el presente Convenio y todas sus enmiendas se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional y el artículo 18 consagra el principio de no discriminación, en términos que cada Parte Contratante otorgará a la otra Parte Contratante un tratamiento igualitario, equivalente y no discriminatorio respecto a las líneas aéreas designadas.

El Convenio contempla, en el artículo 19, que las Partes Contratantes aplicarán en su territorio el Código de conducta para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora, de la OACI, en armonía con otros reglamentos y otras obligaciones aplicables con relación a los sistemas de reserva por computadora.

El artículo 20 permite a las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante utilizar, en conexión con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie a/o desde cualquier punto en los territorios de las Partes Contratantes o de terceros países. Agrega que las líneas aéreas designadas podrán elegir realizar su propio transporte de superficie o proporcionarlo mediante acuerdos, incluso de código compartido, con otros transportistas de superficie.

Por último, el artículo 21 establece que el Convenio entrará en vigor en la fecha de la última notificación por la que cualquiera de las Partes Contratantes comunique a la otra, por la vía diplomática, que se han cumplido todos los procedimientos jurídicos necesarios para estos efectos.

Con la entrada en vigor de este Convenio queda derogado el Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Costa Rica, de 6 de abril de 1999 y cualquier otro documento que sobre la misma materia hayan celebrado ambas Partes Contratantes.

- - -

ASPECTOS CENTRALES DEL DEBATE

- La aprobación del convenio con Costa Rica moderniza el marco jurídico vigente desde 1999 y contribuye a fortalecer la conectividad aérea

internacional de Chile, favoreciendo el turismo, el comercio exterior, la inversión y la integración económica.

- El convenio amplía los derechos de tráfico aéreo y elimina restricciones sobre rutas, frecuencias y tipos de aeronaves, junto con establecer libertad tarifaria y promover una competencia libre, justa y orientada por las condiciones del mercado.

- El acuerdo amplía las oportunidades comerciales para las aerolíneas de ambos países, manteniendo al mismo tiempo las facultades regulatorias de los Estados en materias como seguridad, navegación aérea y protección de los consumidores.

- - -

DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR[1]

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

Enseguida, el **Ministro de Relaciones Exteriores, señor Francisco Pérez**, expresó que la aprobación del convenio de transporte aéreo entre la República de Chile y la República de Costa Rica constituye un paso importante para continuar fortaleciendo la conectividad internacional del país.

Explicó que la política aerocomercial de nuestro país se ha caracterizado históricamente por promover una amplia apertura de los derechos de tráfico aéreo, procurando reducir las restricciones que puedan limitar el desarrollo de los servicios de transporte aéreo internacional, sobre la base del principio de reciprocidad.

En este sentido, señaló que la legislación chilena reconoce el derecho de empresas chilenas y extranjeras a realizar servicios de transporte aéreo y otras actividades de aeronavegación comercial, sujeto al trato recíproco por parte de los demás Estados. Agregó que esta política de apertura ha contribuido al crecimiento sostenido del transporte internacional de pasajeros y de carga y, al mismo tiempo, se ha convertido en una herramienta relevante para la inserción económica internacional del país.

Indicó que, para una economía abierta y geográficamente distante de los principales mercados mundiales como la chilena, contar con servicios de transporte competitivos, eficientes y expeditos es especialmente importante.

---

[1] A continuación, figura el enlace de la sesión, transmitida por TV Senado, que la Comisión dedicó al estudio del proyecto: 11 de agosto de 2026.

Expresó que una mayor conectividad facilita el turismo y el movimiento de personas, pero también fortalece el comercio exterior y genera mejores condiciones para los sectores exportadores que requieren cadenas logísticas rápidas y eficientes. Precisó que, precisamente bajo esta perspectiva, Chile negocia sus acuerdos de servicios aéreos.

Luego, manifestó que el objetivo consiste en establecer marcos jurídicos modernos que permitan a las líneas aéreas desarrollar sus operaciones de acuerdo con consideraciones de mercado y que, al mismo tiempo, aseguren el debido espacio regulatorio de los Estados en materias fundamentales como la seguridad, la navegación aérea y la protección de los consumidores. Al respecto, señaló que el convenio de transporte aéreo con Costa Rica responde plenamente a estos principios y a los lineamientos de la política aeronáutica chilena.

Explicó que el instrumento que se encuentra en tramitación permitirá reemplazar el acuerdo vigente desde 1999 por un marco jurídico moderno, acorde con los actuales estándares internacionales y con la necesidad de conectividad de ambos países. En particular, indicó que el nuevo convenio establece altos estándares en materia de derechos de tráfico aéreo y elimina limitaciones respecto de rutas, frecuencias y tipos de aeronaves, otorgando una amplia flexibilidad para el desarrollo de las operaciones.

Agregó que, al mismo tiempo, el convenio resguarda adecuadamente las facultades regulatorias de ambos Estados. Señaló que Chile mantendrá la potestad de designar las líneas aéreas autorizadas para operar los servicios contemplados en el convenio, así como de modificar o retirar dichas designaciones cuando así corresponda.

Asimismo, indicó que el convenio amplía las oportunidades comerciales para las empresas aéreas de ambas partes. Entre otras disposiciones, reconoció el derecho de las líneas aéreas designadas a establecer oficinas en los respectivos territorios para la promoción y venta de servicios aéreos internacionales, generando condiciones favorables para el desarrollo de nuevas operaciones y también para la inversión.

Señaló, además, que el instrumento consagra un principio fundamental para la política aerocomercial de Chile: la existencia de una competencia libre, justa y sin distorsiones. Explicó que, bajo este principio, son las propias líneas aéreas las que determinan la oferta de servicios de acuerdo con las condiciones del mercado, evitando restricciones innecesarias respecto de la capacidad o frecuencia de las operaciones.

De igual manera, indicó que el convenio establece la libertad tarifaria y contempla el principio de doble desaprobación, permitiendo que las líneas aéreas determinen sus tarifas de acuerdo con las consideraciones comerciales

y de mercado, sin perjuicio de las facultades que correspondan a las autoridades de ambos países.

Posteriormente, destacó que este convenio no debe entenderse como un instrumento aislado, sino que forma parte de una política más amplia destinada a fortalecer la conectividad internacional de Chile y a consolidar al país como un nodo relevante para el transporte aéreo de carga y de pasajeros. Agregó que, para Chile, una mayor conectividad significa también mayor comercio, más turismo, nuevas oportunidades de inversión y una mejor integración con el mundo. Además, la modernización del marco jurídico de los servicios aéreos con Costa Rica entrega mayores certezas a los operadores, favorece la competencia y genera las condiciones necesarias para que las decisiones sobre nuevas rutas, frecuencias y servicios respondan fundamentalmente a las oportunidades que ofrece el mercado.

Por último, estimó que, por estas razones, la aprobación de este convenio contribuirá directamente a la competitividad de la economía chilena, al desarrollo de la conectividad del país y también a su proyección internacional.

Puesto en votación, el proyecto de acuerdo fue aprobado, en general y en particular, por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorable Senadora señora Carvajal y Honorables Senadores señores Carter, Mirosevic, Moreira y Ossandón (unanimidad, 5x0).

\- - -

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 Costa Rica”, suscrito en Lima, Perú, el 13 de diciembre de 2023.”.

\- - -

ACORDADO

Acordado en sesión celebrada el día 11 de agosto de 2026, con asistencia del Honorable Senador señor Manuel José Ossandón Irarrázabal (Presidente), Honorable Senadora señora María Loreto Carvajal Ambiado y Honorables Senadores señores Rodolfo Carter Fernández, Vlado Mirosevic Verdugo e Iván Moreira Barros.

Sala de la Comisión, a 11 de agosto de 2026.

Manuel José Ossandón Irarrázabal (Presidente)

María Loreto Carvajal Ambiado

Rodolfo Carter Fernández

Vlado Mirosevic Verdugo

Iván Moreira Barros

JULIO CÁMARA OYARZO
Abogado Secretario de la Comisión

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 COSTA RICA, SUSCRITO EN LIMA, PERÚ, EL 13 DE DICIEMBRE DE 2023. (BOLETÍN Nº 18.301-10).

I. OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: fortalecer y dar continuidad a la política aerocomercial de Chile, promoviendo una mayor apertura de los derechos de tráfico aéreo, con el propósito de facilitar el libre acceso a los mercados internacionales, garantizar la libertad tarifaria y consolidar un marco regulatorio basado en la mínima intervención.

II. ACUERDOS: aprobado en general y en particular por unanimidad de los miembros de la Comisión (unanimidad, 5x0).

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: artículo único que aprueba el Acuerdo que consta de un Preámbulo y 21 artículos.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no tiene.

V. URGENCIA: no tiene.

VI. ORIGEN E INICIATIVA: Cámara de Diputadas y Diputados. Mensaje de S.E. el señor Presidente de la República.

VII. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS: 135 votos a favor, ninguno en contra y ninguna abstención.

VIII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo.

IX. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 22 de julio de 2026.

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

XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA: Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, año 1969, y Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Costa Rica, de 6 de abril de 1999.

Valparaíso, a 11 de agosto de 2026.

JULIO CÁMARA OYARZO
Abogado Secretario de la Comisión

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: 16238-342df6 en:
https://firma.senado.cl/verificador/docinfo