

Proyecto de acuerdo, iniciado en Mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República, que aprueba el “Acuerdo de servicios aéreos entre el Reino de los Países Bajos y la República de Chile”, suscrito en Santiago, Chile, el 24 de mayo de 2021.

Santiago, 12 de noviembre de 2025

M E N S A J E N° 233-373/

Honorable Senado:

**A S.E. EL
PRESIDENTE
DEL H.
SENADO**

En uso de mis facultades constitucionales, tengo el honor de someter a vuestra consideración el “Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Reino de los Países Bajos y la República de Chile”, suscrito en Santiago, Chile, el 24 de mayo de 2021.

I. ANTECEDENTES

El reconocimiento del interés común entre el Reino de los Países Bajos y la República de Chile en materia de aviación internacional constituye una oportunidad para fortalecer la relación entre ambos países e impulsar un sistema de transporte aéreo internacional que promueva la competencia entre las aerolíneas en el mercado y ofrezca precios más bajos a los viajeros y transportistas.

El Acuerdo de Servicios Aéreos con el Reino de los Países Bajos (en adelante “Acuerdo”) 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, el Acuerdo busca garantizar el grado más elevado de seguridad operacional y de la aviación en el transporte aéreo.

II. ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL ACUERDO

1. Estructura 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, veinticuatro artículos distribuidos en siete capítulos que conforman su cuerpo principal, y un anexo.

2. Principales disposiciones

En primer término, en el artículo 1 se definen veintiún conceptos básicos con el objeto de facilitar la comprensión e interpretación del Acuerdo. Estos son: “autoridades aeronáuticas”, “servicio acordado”, “ruta”, “acuerdo”, “servicio aéreo”, “servicio aéreo internacional”, “aerolínea”, “escala para fines no comerciales”, “cambio de aeronave”, “convenio”, “aerolínea designada”, “provisiones”, “tarifa”, “territorio”, “carga al usuario”, “capacidad”, “franja horaria de aeropuerto o franja horaria”, “Estado miembro de la Unión Europea”, “Países Bajos”, “parte europea de los Países Bajos”, “parte caribeña de los Países Bajos”, “residentes de la parte caribeña de los Países Bajos”.

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 realizar paradas en el territorio de la otra Parte para tomar y dejar pasajeros y carga; y a hacer paradas en su territorio con el propósito de tomar y dejar pasajeros, carga y correo, ya sea por separado o en combinación, mientras opera rutas internacionales desde o hacia terceros países, y el derecho de tomar y dejar pasajeros, carga, y correo, ya sea por separado o en combinación en terceros países, que provenga o esté vinculado al territorio de la otra Parte Contratante, a través de su propio territorio. 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.

En el artículo 3 se establecen las reglas de designación y autorización de las líneas aéreas para operar en el marco del Acuerdo. Por un lado, cada Parte tendrá derecho a designar 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 para que cada Parte otorgue las autorizaciones de operación con un mínimo de demora administrativa, unido a mecanismos para exigir el debido cumplimiento de la normativa por las líneas aéreas designadas. Por su parte, el Acuerdo incluye un sistema diferenciado de designación de aerolíneas por cada Parte, adaptándose a los requerimientos de la normativa europea y a la condición específica de Países Bajos, ya que contempla la posibilidad de designar aerolíneas de la parte caribeña de dicho Estado. 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 complementa la regulación precedente, reconociendo la facultad de cada Estado Parte para retener, revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación concedida a las líneas aéreas por, entre otras, la infracción de las leyes y reglamentos pertinentes, así como también por incumplimiento de los requisitos señalados en el párrafo primero de este artículo.

A continuación, las disposiciones de carácter comercial refieren a la promoción de la competencia y la obtención de precios más bajos para los viajeros y transportistas. En esta línea, el artículo 5 establece la libertad tarifaria y el principio de doble desaprobación. Respecto del primero, las líneas aéreas fijarán los precios de sus servicios en consideración de las condiciones comerciales del mercado, contemplando que la intervención de los Estado Parte se limitará a prevenir prácticas o tarifas irrazonablemente discriminatorias, proteger a consumidores de tarifas excesivamente altas o restrictivas debido al abuso de una posición dominante, y a proteger a las aerolíneas de las tarifas artificialmente bajas por apoyo o subsidio gubernamental. Sobre el segundo principio, la disposición señala que una tarifa continuará en vigor, salvo que, previas consultas, ambas partes objeten y acuerden su eliminación.

Seguidamente, el artículo 6 consigna una serie de facultades que pueden desarrollar las aerolíneas designadas, entre las que se cuenta la participación directa o discrecional en la venta de servicios de transporte u otros servicios adicionales complementarios, la posibilidad de que las líneas aéreas de las Partes ofrezcan o provean servicios mediante diferentes acuerdos de colaboración comercial, tales como códigos compartidos, bloqueos de espacios u otras formas de cooperación, entre otros.

El artículo 8 consagra el principio de competencia justa y equitativa de los servicios de transporte aéreo, compartiendo ambas Partes el interés en una compatibilidad y convergencia del derecho de competencia que permita su efectiva aplicación. Para

dicho cometido, la precitada disposición enuncia un conjunto de compromisos, entre los cuales se considera la divulgación recíproca de normas y jurisprudencia pertinentes, la limitación en la entrega de subsidios públicos o apoyos a las respectivas aerolíneas si son susceptibles de afectar la competencia en el respectivo mercado, entre otros.

En otro orden de consideraciones, el artículo 13 establece el deber de las Partes de reconocer como válidos – para efectos de operar los servicios aéreos en el marco del Acuerdo – los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias emitidas o validadas de conformidad a la normativa vigente, que aún estén vigentes. Lo anterior, con la excepción de que los mencionados documentos refieran a sus propios connacionales.

Respecto de la misma materia, y como uno de los principales propósitos del Acuerdo, los artículos 14 y 15 abordan la seguridad en la operación de los servicios aéreos. El primero de ellos, referido a la seguridad operacional, permite a cada Estado Parte la posibilidad de solicitar la realización de consultas referidas a este ámbito, junto a un procedimiento para canalizar tales inquietudes a la otra Parte y –transitoriamente o ante falta de una respuesta suficiente– de revocar las autorizaciones de no adoptarse las medidas correctivas necesarias en esta materia.

El artículo 15 aborda la seguridad de la aviación. 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 cumplir con dicho deber. Asimismo, establece distintos mecanismos preventivos y reactivos a incidentes o amenazas, que permitan poner término a tales situaciones.

El presente Acuerdo manifiesta en el artículo 16 la importancia de la protección del medio ambiente. En particular, a través de la promoción del desarrollo sustentable de la aviación y la adopción de medidas que compatibilicen el impacto ambiental ocasionado por el transporte aéreo con los derechos y obligaciones dispuestos por el derecho internacional.

En otro orden de materias, el artículo 18 aborda las consultas y enmiendas. De acuerdo con este artículo, cualquier enmienda del Anexo del presente Acuerdo podrá ser acordada por las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes, y confirmada mediante un intercambio de notas diplomáticas, y entrará en vigencia en una fecha a determinar en las notas diplomáticas

Finalmente, el artículo 19 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 la negociación bilateral 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 las Partes a acatar lo dispuesto por dicho tribunal.

3. Demás disposiciones del Acuerdo

Las demás disposiciones del Acuerdo relativas a cambio de aeronave (artículo 7), impuestos, derechos aduaneros y cargos (artículo 9), cargos al usuario (artículo 10), transferencia de fondos (artículo 11), aplicación de leyes, reglamentos y procedimientos (artículo 12), sistemas de reservas por computadora (artículo 17), terminación (artículo 20), registro ante la Organización de Aviación Civil Internacional (artículo 21), aplicación de acuerdos y convenios multilaterales (artículo 22), aplicación del Acuerdo (artículo 23) y entrada en vigencia (artículo 24), corresponden a cláusulas usuales en esta clase de

convenios de servicios 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.

Por último, el anexo del Acuerdo indica el listado de los Estados mencionados en el cuerpo principal con ocasión de las reglas de designación y autorización de las líneas aéreas.

En mérito de lo expuesto, tengo el honor de someter a vuestra consideración, el siguiente

PROYECTO DE ACUERDO :

“ARTÍCULO ÚNICO. - Apruébase el “Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Reino de los Países Bajos y la República de Chile”, suscrito en Santiago, Chile, el 24 de mayo de 2021.”.

Dios guarde a V.E.,

GABRIEL BORIC FONT
Presidente de la República

ALBERT VAN KLAVEREN STORK
Ministro de Relaciones Exteriores

JUAN CARLOS MUÑOZ ABOGABIR
Ministro de Transportes
y Telecomunicaciones