



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

**[BOLETÍN Nº 17.958-10.](#)**

---

**[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**

Fortalecer la relación entre ambos países, 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, y garantizar el grado más elevado de seguridad operacional y de la aviación en el transporte aéreo.

---

## 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° 233-373](#) de Su Excelencia el señor Presidente de la República.

### I. ANTECEDENTES

El Mensaje expresa que 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.

Asimismo, señala que 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.

Por último, afirma, 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

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 y un anexo.

El artículo 1 define 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”, “cargo 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.

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 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.

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.

Por su parte, 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.

Luego, el artículo 14 aborda 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.

A continuación, el artículo 16 señala 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.

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.

- - -

### **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 PARTICULAR<sup>1</sup>

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 Buvinic<sup>2</sup>**, 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.

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.

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

---

<sup>1</sup> 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](#).

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

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.

A continuación, explicó de manera general el régimen de libertades aéreas. 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, bloqueos 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, los tres acuerdos contemplan hasta la quinta libertad aérea, y que en el caso de los acuerdos con los Países Bajos y Grecia se incorpora además la sexta libertad.

Además, indicó que el número de frecuencias es ilimitado en los acuerdos con los Países Bajos y Grecia.

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 el caso de los Países Bajos, destacando su relevancia como centro de conectividad.

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.

A continuación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Moreira**, estimó que, de los tres acuerdos sometidos a consideración, dos revestían especial relevancia, en particular 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, mientras que, en el caso de los Países Bajos, fue del orden de 25.000 pasajeros, siendo KLM la única

aerolínea que opera la ruta entre Chile y dicho país, en las condiciones señaladas.

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.

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 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.”.

---

### **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 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. (BOLETÍN Nº 17.958-10).**

---

**I. OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** Fortalecer la relación entre ambos países, 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, y garantizar el grado más elevado de seguridad operacional y de la aviación en el transporte aéreo.

**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)



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: 13206-c914eb en:

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