



**INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES** recaído en el proyecto de acuerdo, en primer trámite constitucional, que aprueba el "Acuerdo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Helénica en materia de servicios aéreos", suscrito en Atenas, Grecia, el 27 de mayo de 2021.

**[BOLETÍN Nº 17.957-10.](#)**

---

**[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**

Facilitar la mayor apertura de derechos de tráfico, el libre ingreso a los mercados, la libertad tarifaria y la mínima intervención de la autoridad en materias comerciales, y garantizar el grado más elevado de seguridad operacional y de la aviación de los servicios aéreos internacionales.

---

## 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° 231-373](#) de Su Excelencia el señor Presidente de la República.

### I. ANTECEDENTES

Señala el Mensaje que la aviación civil, especialmente en su dimensión internacional, constituye una materia que ofrece amplias oportunidades para fortalecer la relación entre diversos países en la promoción de un sistema de transporte aéreo basado en la competencia, posibilitando una variedad de servicios al precio más bajo posible a las personas.

Luego, expresa que el Acuerdo sobre Servicios Aéreos con el Gobierno de la República Helénica (en adelante “el 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, correspondiente al libre ingreso a los mercados, la libertad tarifaria y la mínima intervención de la autoridad en materias comerciales.

Además, afirma que el Acuerdo busca garantizar el grado más elevado de seguridad operacional y de la 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, veintitrés artículos que conforman su cuerpo principal y dos anexos.

El artículo 1 define dieciséis conceptos básicos con el objeto de facilitar la comprensión e interpretación del Acuerdo. Estos son: “autoridades aeronáuticas”, “convenio”, “acuerdo”, “línea aérea designada”, “servicios acordados”, “capacidad”, “territorio”, “servicio aéreo”, “servicio aéreo internacional”, “línea aérea”, “escala para fines no comerciales”, “tarifa”, “carga a los usuarios”, “código compartido”, “transporte aéreo” y “Tratados de la Unión Europea”.

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 volar el territorio de la otra Parte sin aterrizar, a realizar escalas para fines no comerciales, así como también para desembarcar pasajeros, carga y

correspondencia en transporte internacional. Por su parte, 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, establece el derecho de cada Parte a designar e informar la o las líneas aéreas que prestarán los servicios acordados, así como también a su retiro o modificación. Por su parte, el Acuerdo incluye un sistema diferenciado de designación de aerolíneas por cada Parte, adaptándose a los requerimientos de la normativa europea. 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.

A continuación, el artículo 4 complementa la disposición precedente, contemplando la facultad de cada Estado Parte para revocar, suspender o restringir la autorización de operación otorgada a las líneas aéreas si se presenta alguna de las situaciones descritas en el mismo artículo. Para su ejercicio, se establece como regla general el deber de consulta con el otro Estado Parte, a menos que fuere esencial su ejercicio en forma inmediata para impedir violaciones a las leyes y/o reglamentos.

En otro orden de consideraciones, el artículo 6 establece 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 incluidos, en el caso de la parte europea de la República Helénica, de conformidad a leyes y reglamentos de la Unión Europea. Lo anterior, con la excepción de que los mencionados documentos refieran a sus propios connacionales.

El artículo 7 reconoce la facultad de cada Parte para solicitar la celebración de una reunión de consulta sobre normas de seguridad operacional aplicadas por la otra Parte en las materias objeto del Acuerdo, junto a mecanismos para facilitar, entre otras, la inspección y el ejercicio del derecho a revocar los permisos de no adoptarse las medidas correctivas necesarias en la materia.

A su vez, 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 colaboración necesaria para cumplir con dicho deber.

El artículo 9 establece un conjunto de derechos asociados a oportunidades comerciales, que permitan a las líneas aéreas la prestación de

sus servicios. Entre tales derechos, se contempla abrir oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de servicios de transporte aéreo, vender dicho transporte en el territorio de la otra Parte en forma directa o por intermedio de agentes, o la celebración de acuerdos de cooperación comercial entre líneas aéreas, entre otros.

A continuación, el artículo 11 consagra el principio de competencia justa y equitativa en la prestación de los servicios aéreos internacionales regidos por el presente Acuerdo. De esta manera, las Partes deberán aplicar las medidas adecuadas para eliminar prácticas discriminatorias, anticompetitivas o predatorias en el ámbito de materias del presente Acuerdo, informándose recíprocamente acerca de los instrumentos que puedan afectar la operación de los servicios de transporte aéreo, entre otras medidas.

El artículo 14 establece los principios de libertad tarifaria y doble desaprobación. Conforme al primero, las líneas aéreas autorizadas fijarán las tarifas de acuerdo con consideraciones comerciales del mercado, sujeto a la actuación de las Partes a intervenir con el objeto de evitar precios o prácticas injustificadamente discriminatorias, injustificadamente elevados o restrictivos por abuso de una posición dominante, o artificialmente bajos 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.

En otro orden de consideraciones, los artículos 18 y 19 establecen las reglas sobre consultas, modificaciones y método de solución de controversias del Acuerdo. Conforme el artículo 18, cada Parte o su respectiva autoridad aeronáutica podrá solicitar en cualquier momento la celebración de consultas.

Por otro lado, el artículo 19 señala que, 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 someter de común acuerdo la controversia a un tribunal arbitral, estableciendo las reglas de integración de dicho órgano y comprometiéndose las Partes a acatar la decisión dictada conforme tales procedimientos.

Las demás disposiciones del Acuerdo relativas la aplicación de leyes y reglamentos (artículo 5), exención de derechos de aduana e impuestos (artículo 10), cargos al usuario (artículo 12), normas sobre capacidad y aprobación de itinerarios (artículo 13), entrega de estadísticas (artículo 15), no discriminación (artículo 16), sistema computacional de reservas (artículo 17), denuncia (artículo 20), conformidad con convenios multilaterales (artículo 21), registro (artículo 22) y entrada en vigencia (artículo 23), corresponden 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.

Asimismo, el acuerdo contiene dos anexos. En el primero de estos se contempla un cuadro de rutas abierto, normas de flexibilidad operacional y de cambio de capacidad, además de facultar a las autoridades aeronáuticas para conjuntamente determinar la concesión de derechos de quinta libertad. El segundo anexo contiene un listado de otros Estados cuyas líneas aéreas pueden ser designadas por Grecia en virtud de los artículos 3 y 4 del Acuerdo.

- - -

### **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

---

<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](#).

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, relevante para determinados productos de exportación, como el salmón fresco, que llega a ciertos destinos por vía 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, con el apoyo de la red de embajadas de Chile en el exterior.

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 convenios 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 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. Asimismo, señaló que Chile negocia con países que presentan afinidad con su política aerocomercial y posiciones menos restrictivas en materia de transporte aéreo.

A continuación, explicó de manera general el régimen de libertades aéreas, desde la primera hasta la novena. 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, lo que resulta particularmente relevante en el caso de Grecia, dado que no existen vuelos directos.

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.

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. Agregó que estos instrumentos contribuyen a la internacionalización del país, al incremento del comercio de servicios y al fortalecimiento del transporte aéreo de pasajeros y carga de los productos de exportación nacionales.

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.

Señaló que estos acuerdos fueron suscritos y negociados por la Junta de Aeronáutica Civil mediante memorándums de entendimiento alcanzados con las autoridades aeronáuticas de las respectivas naciones. Indicó que se ha acordado su aplicación provisoria, lo que explica las frecuencias y vuelos que actualmente se encuentran en operación bajo dicho régimen. Destacó la importancia de concluir la tramitación legislativa de estos acuerdos, a fin de dar continuidad tanto a su implementación definitiva como a las negociaciones en curso con estos y otros países.

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, las cuales no se limitan a los acuerdos de código compartido, sino que incluyen también modalidades como el arrendamiento de aeronaves bajo esquemas *wet lease*, *dry lease* u otras.

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 entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Helénica en materia de servicios aéreos”, suscrito en Atenas, Grecia, el 27 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 ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA HELÉNICA EN MATERIA DE SERVICIOS AÉREOS", SUSCRITO EN ATENAS, GRECIA, EL 27 DE MAYO DE 2021. (BOLETÍN N° 17.957-10).**

---

**I. OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** Facilitar la mayor apertura de derechos de tráfico, el libre ingreso a los mercados, la libertad tarifaria y la mínima intervención de la autoridad en materias comerciales, y garantizar el grado más elevado de seguridad operacional y de la aviación de los servicios aéreos internacionales.

**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, 23 artículos y 2 Anexos.

**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)

