**INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES** recaído en el proyecto de acuerdo, en segundo trámite constitucional, que aprueba el Acuerdo de servicios aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno del Sultanato de Omán, suscrito en Kuala Lumpur, Malasia, el 24 de octubre de 2024.

**BOLETÍN Nº 18.522-10.**

---

**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 julio 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 presentes de la Comisión (4x0).

- - -

## OBJETIVO DEL PROYECTO

Promover la mayor apertura posible de los derechos de tráfico aéreo entre ambos países, a fin de alcanzar los objetivos que orientan dicha política, esto es, el libre acceso a los mercados, la libertad tarifaria y la mínima intervención de la autoridad en materia económica.

- - -

## CONSTANCIAS

**- Normas de quórum especial:** no tiene.

**- Consulta a la Excma. Corte Suprema:** no hubo.

- - -

## ASISTENCIA

**- Representantes del Ejecutivo e invitados:**

- Del Ministerio de Relaciones Exteriores: la Directora General de Asuntos Jurídicos, señora Fernanda Garcés, y el Coordinador Legislativo, señor Gustavo Benavente. De la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales: el Director Jurídico, señor Felipe Tagle, y el Coordinador Legislativo, señor Matías Pizarro.

**- Otros:**

- De la Secretaría General de la Presidencia, el procurador señor Ignacio Vallejos.

- De la Biblioteca del Congreso Nacional, la Coordinadora Área Gobierno, Defensa y Relaciones Internacionales, señora Verónica Barrios.

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

- De la oficina del Senador señor Manuel José Ossandón, la jefa de gabinete señora María Paz King.

- De la oficina del Senador señor Vlado Mirosevic, los asesores señores Patricio Morales y Agustín Díaz.

- De la oficina del Senador señor Rodolfo Carter, el jefe de gabinete señor Guillermo Montt.

- De Ideas Republicanas, la asesora, señora Catalina Henríquez.

- - -

## ANTECEDENTES DE HECHO

Para el debido estudio de este proyecto de acuerdo, se ha tenido en consideración el Mensaje N° 118-374 de Su Excelencia el señor Presidente de la República.

### I. ANTECEDENTES

El Mensaje expresa que el Acuerdo de Servicios Aéreos con el Gobierno del Sultanato de Omán 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 orientan dicha política, esto es, el libre ingreso a los mercados, la libertad tarifaria y la mínima intervención de la autoridad en materia económica.

### II. ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL CONVENIO

El Acuerdo consta de un preámbulo, veinticinco artículos y un anexo en los cuales se tratan las materias que se detallan a continuación.

El artículo 1 define diversos términos y conceptos del Acuerdo, con el objeto de facilitar su comprensión e interpretación. Estos son: “Convenio”, “Autoridades Aeronáuticas”, “Líneas Aéreas Designadas”, “Territorio”, “Servicio Aéreo”, “Capacidad”, en relación con una aeronave y con los Servicios Acordados, “Precio”, “Cuadro de Ruta”, “Acuerdo” y “Cargos al Usuario”.

Enseguida, el artículo 2 establece que cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos para la realización de servicios de transporte aéreo por las compañías aéreas designadas por la otra Parte:

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, combinados de pasajeros, carga y correo, o exclusivos de carga, entre el territorio de ambos países).

d. 5ta libertad (derecho a prestar dichos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, directamente, en una operación originada en el país de la aerolínea).

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).

No se imponen limitaciones para que las aerolíneas designadas utilicen todas las rutas aéreas, aeropuertos internacionales y otras instalaciones en el territorio de la otra Parte Contratante, sobre bases no discriminatorias.

En el artículo 3 el Acuerdo contempla el derecho de las Partes a designar por escrito una o más líneas aéreas que podrán ejercer los derechos que el Acuerdo concede. Para ello, se establece el principio de celeridad administrativa en el otorgamiento de las autorizaciones.

Asimismo, las autoridades aeronáuticas de una Parte pueden exigir a una línea aérea designada de la otra Parte 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.

Luego, el artículo 4 establece que cada Parte tiene derecho a revocar o suspender la autorización de operación o permisos técnicos a una línea aérea designada por la otra Parte, cuando el control efectivo de dicha línea aérea no esté depositado en la Parte que la designó; si la línea aérea designada no cumple con las leyes o reglamentos de la Parte Contratante que otorgue estos derechos; o en caso de que la línea aérea no cumpla con operar según las condiciones estipuladas en el Acuerdo.

El artículo 5 contiene el compromiso de cada una de las Partes de otorgar a las líneas aéreas designadas de la otra Parte la exención de todos los derechos de aduana, respecto de las aeronaves operadas en Servicios Aéreos Internacionales, así como sus suministros de combustible, lubricantes, repuestos, equipamiento regular de la aeronave y provisiones de aeronaves (incluidos alimentos, bebestibles y tabaco) sin valor comercial que sean ingresados al territorio de la otra Parte Contratante, o llevados a bordo de una aeronave en ese territorio, y cuyo objetivo sea ser utilizados exclusivamente por o en la aeronave de esa línea aérea. Asimismo, las líneas aéreas designadas estarán exentas del pago de derechos e impuestos aduaneros y otros cargos con respecto a equipo de oficina, uniformes, material publicitario, souvenirs, documentos de ingresos de las líneas aéreas, equipos en tierra y de comunicaciones destinados exclusivamente a su uso en el aeropuerto.

Por su parte, el artículo 6 señala que las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante se aplicarán en la navegación y operación de las líneas aéreas designadas durante el ingreso, permanencia, salida y sobrevuelo del territorio de la otra Parte Contratante.

Asimismo, estas normas rigen la entrada, permanencia y salida de su territorio de pasajeros, tripulación, carga y correo trasportado por las aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante.

A continuación, el artículo 7 indica que existirá una oportunidad justa e igualitaria para que las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes operen y compitan en la prestación de los servicios aéreos acordados.

La capacidad de los servicios aéreos Internacionales ofrecida por las líneas aéreas designadas será determinada libremente por cada una de ellas.

Cada Parte Contratante adoptará todas las medidas requeridas dentro de su jurisdicción para evitar discriminación o prácticas de competencia desleal.

El artículo 8 establece que cada Parte Contratante se compromete a otorgar a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, sobre la base de la reciprocidad, el derecho de abrir oficinas y mantener personal en el territorio de la otra Parte y de vender directamente sus servicios de transporte aéreo o hacerlo a través de agentes.

Por su parte, el artículo 9 contempla la facultad de las líneas aéreas designadas de realizar sus propios servicios de asistencia en tierra, celebrar acuerdos de cooperación comercial, tales como código compartido o bloqueo de espacio, entre otros, con líneas aéreas de las Partes o de un tercer país, siempre que las líneas aéreas que celebren tales acuerdos cuenten con los derechos de tráfico correspondientes y que los pasajes aéreos señalen claramente la línea aérea que efectivamente operará el tramo respectivo. Asimismo, contiene la posibilidad de que las aerolíneas designadas por cualquiera de las Partes Contratantes celebren acuerdos comerciales, tales como intercambio de aeronaves, arrendamientos sin tripulación, subarrendamientos de aeronaves, “interchange” o arrendamiento por horas y arrendamientos con tripulación, sujetos al cumplimiento de las disposiciones de seguridad operacional y de seguridad de la aviación.

En el artículo 10 se establece que las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante presentarán los itinerarios de vuelo, incluyendo los tipos de aeronaves que se utilizarán, para su aprobación o registro a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

Posteriormente, el artículo 11 establece la libertad tarifaria y el principio de doble desaprobación. La intervención de las Partes 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. Una tarifa continuará

en vigor salvo que, previas consultas, ambas Partes objeten y lleguen a un acuerdo.

El artículo 12 contiene el compromiso de cada una de las Partes de procurar que sus líneas aéreas designadas proporcionen a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, cualquier información que pueda ser necesaria para demostrar a las Autoridades Aeronáuticas que se está dando debido cumplimiento a los requerimientos del presente Acuerdo.

A continuación, el artículo 13 indica que las Partes se comprometen a reconocer como válidos los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias emitidas o convalidadas por la otra Parte, que aún estén vigentes.

En relación con la Seguridad Operacional, el artículo 14 establece que las Partes 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. En este orden de cosas, se reservan el derecho a suspender o modificar los permisos si no se adoptan las medidas correctivas necesarias en esta materia.

El artículo 15 establece que las Partes, 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.

Esta norma se basa en una cláusula modelo o texto de orientación sobre la seguridad, elaborado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Los convenios internacionales sobre seguridad y actos ilícitos cometidos a bordo de las aeronaves, citados en el artículo, son tratados ratificados por Chile.

Luego, el artículo 16 contiene el compromiso de cada una de las Partes de otorgar a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante el derecho de transferir, de acuerdo con las leyes y reglamentos aplicables, el exceso de ingresos sobre los gastos obtenidos por la línea aérea en el territorio de la primera Parte Contratante en relación con el transporte de pasajeros, correo y carga, basándose en las tasas de los tipos de cambio vigentes en el mercado para pagos corrientes.

Por su parte, el artículo 17 contiene el compromiso de que los cargos que cualquiera de las Partes Contratantes pueda imponer o permitir que se impongan a la línea aérea designada de la otra Parte Contratante para el uso de aeropuertos y otras instalaciones bajo su control no serán superiores a los que podrían pagar las líneas aéreas nacionales de la Parte Contratante que ofrezcan servicios aéreos internacionales similares por el uso de tales aeropuertos e instalaciones.

En relación con las Consultas, el artículo 18 indica que las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se comprometen a mantener consultas periódicas para asegurar la correcta implementación del Acuerdo y sus Anexos, así como para proponer enmiendas cuando sea necesario.

El artículo 19 expresa que, si surgiere alguna controversia entre las Partes en relación a la interpretación o aplicación del Acuerdo, se contempla la negociación directa entre las Partes como primera vía de solución. En caso de subsistir la discrepancia, las Partes podrán acordar someterla a alguna persona u organismo o a la decisión definitiva de un tribunal arbitral, comprometiéndose a acatar el procedimiento y la decisión adoptada por dicho tribunal.

A su vez, el artículo 20 establece que, en caso de que se celebre un convenio o acuerdo multilateral sobre transporte aéreo al que se adhieran ambas Partes Contratantes, el presente tratado se modificará para ajustarse a las disposiciones de dicho convenio o acuerdo.

Posteriormente, el artículo 21 consagra que cada Parte Contratante otorgará a la otra Parte un tratamiento igualitario y no discriminatorio respecto a las líneas aéreas designadas.

El artículo 22 dispone que, si una de las Partes Contratantes desea modificar alguna disposición del Acuerdo, incluido el Cuadro de Rutas, debe solicitar consultas, las que pueden realizarse por comunicaciones escritas. Cualquier enmienda debe ser aprobada por ambas Partes conforme a sus procedimientos legales y entrará en vigor una vez confirmada mediante un canje de notas diplomáticas.

A continuación, en el artículo 23 se establece que el presente Acuerdo y todas sus enmiendas se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

En el artículo 24 queda establecido que las Partes Contratantes podrán comunicar, en cualquier momento, por escrito y por vía diplomática, a la otra Parte Contratante, su decisión de poner término al presente Acuerdo. En dicho caso, el presente Acuerdo terminará doce meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la notificación.

Por último, el artículo 25 indica que el presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de recepción de la segunda de las dos notificaciones mediante las cuales las Partes Contratantes hayan comunicado oficialmente entre ellas que ha dado cumplimiento a sus respectivos procesos internos estipulados para estos efectos.

- - -

## ASPECTOS CENTRALES DEL DEBATE

El debate se centró en los alcances del Acuerdo de Servicios Aéreos entre Chile y el Sultanato de Omán, destacándose su incorporación a la política aerocomercial chilena de apertura de los cielos y fortalecimiento de la conectividad internacional. Se relevó que el instrumento establece el marco jurídico necesario para facilitar las operaciones de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, sin implicar necesariamente el inicio inmediato de vuelos directos entre ambos países. Asimismo, se destacaron la flexibilidad en materia de derechos de tráfico y rutas, la posibilidad de designar múltiples aerolíneas, los mecanismos de cooperación comercial, la libertad tarifaria y las garantías de competencia no discriminatoria. Finalmente, se subrayó que el Acuerdo mantiene las facultades regulatorias de ambos Estados y constituye una herramienta para ampliar las alternativas de conexión internacional, facilitando el comercio exterior y profundizando la integración de Chile con los mercados de Medio Oriente, Asia y África.

\- - -

## 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 **Director de Asuntos Jurídicos de la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales, señor Felipe Tagle Ramírez**, señaló que la política aerocomercial desarrollada por Chile durante las últimas décadas se orienta hacia una mayor apertura de los cielos, el fortalecimiento de la conectividad internacional y el establecimiento de reglas claras que faciliten la operación de los servicios aéreos. Añadió que esta política busca generar las condiciones para que pasajeros, exportadores y empresas cuenten con servicios aéreos más eficientes y competitivos, así como con mayores alternativas de conexión con el resto del mundo.

Destacó que esa política se traduce en la celebración de acuerdos de servicios aéreos de carácter esencialmente técnico, cuya negociación es desarrollada por la Junta Aeronáutica Civil, organismo especializado del país en materia aerocomercial. Indicó que dicha entidad cuenta con una estrategia de negociación que considera, entre otros factores, los intereses de los

[1] A continuación, figura el enlace de la sesión, transmitida por TV Senado, que la Comisión dedicó al estudio del proyecto: 20 de octubre de 2026.

operadores nacionales, la posibilidad de mejorar las condiciones existentes y la vinculación de Chile con grandes centros internacionales de pasajeros y carga.

A continuación, explicó que en materia de transporte aéreo internacional no existe un marco jurídico general que, por sí solo, otorgue a las líneas aéreas derechos para operar entre dos Estados. Por esa razón, los acuerdos bilaterales son los instrumentos que establecen las reglas aplicables y proporcionan la certeza jurídica necesaria para desarrollar esos servicios. Precisó que el Acuerdo con el Sultanato de Omán responde a dicho propósito.

Aclaró que el instrumento no supone que necesariamente vayan a comenzar a operar vuelos entre Santiago y Mascate, capital de Omán. Su finalidad previa y fundamental es crear las condiciones jurídicas para que las líneas aéreas puedan desarrollar operaciones entre ambos países y ampliar las alternativas de conexión, ya sea mediante vuelos directos, escalas, transporte de carga o mecanismos de cooperación comercial, como los acuerdos de código compartido.

Hizo presente que lo anterior resulta especialmente relevante debido a la posición de Omán como punto de conexión entre Medio Oriente, Asia y África, circunstancia que puede contribuir a ampliar las alternativas de conectividad internacional para nuestro país.

En cuanto a su contenido, informó que se trata de un convenio amplio y moderno, que reconoce derechos de tráfico aéreo para servicios de pasajeros, carga y correo; permite la designación de múltiples líneas aéreas; otorga flexibilidad respecto de las rutas y los aeropuertos internacionales, y contempla hasta la séptima libertad para los servicios exclusivos de carga.

Asimismo, detalló que el Acuerdo facilita distintas modalidades de cooperación comercial entre las líneas aéreas, entre ellas los acuerdos de código compartido, y establece reglas relativas al reconocimiento de certificados y licencias, la seguridad operacional y la seguridad de la aviación.

Puntualizó que este marco de apertura no implica una ausencia de regulación. El instrumento resguarda las facultades regulatorias de ambos Estados, permite exigir el cumplimiento de las condiciones establecidas para operar y contempla mecanismos para suspender o revocar autorizaciones cuando corresponda.

Agregó que el Acuerdo establece principios de competencia libre, justa e igualitaria, condiciones no discriminatorias y libertad tarifaria, y permite que las decisiones comerciales sean adoptadas principalmente por las propias líneas aéreas, dentro del marco regulatorio establecido por ambas partes.

Sostuvo que el instrumento debe entenderse como parte de una política de Estado que Chile ha desarrollado de manera consistente para

facilitar el transporte aéreo internacional y fortalecer su conectividad con el mundo. Añadió que su aprobación permitiría disponer de nuevas herramientas para la conectividad de pasajeros y carga, facilitar el comercio exterior y ampliar las posibilidades de integración de Chile con los mercados internacionales.

Por último, señaló que Chile ha celebrado más de cuarenta acuerdos de transporte aéreo y mantiene relaciones aerocomerciales con alrededor de ochenta países. Añadió que el Acuerdo con el Sultanato de Omán continúa esa trayectoria y se suma a los instrumentos celebrados con otros países del Consejo de Cooperación del Golfo, entre ellos Emiratos Árabes Unidos, Kuwait, Qatar y Arabia Saudita.

**Puesto en votación, el proyecto de acuerdo fue aprobado, en general y en particular, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorable Senadora señora Carvajal y Honorables Senadores señores Carter, Mirosevic y Ossandón (unanimidad, 4x0).**

\- - -

## 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 Gobierno de la República de Chile y el Gobierno del Sultanato de Omán", suscrito en Kuala Lumpur, Malasia, el 24 de octubre de 2024.".

\- - -

## ACORDADO

Acordado en sesión celebrada el día 20 de octubre 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 y Vlado Mirosevic Verdugo.

Sala de la Comisión, a 20 de octubre de 2026.

**Manuel José Ossandón Irarrázabal**
**(Presidente)**

**María Loreto Carvajal Ambiado**

**Rodolfo Carter Fernández**

**Vlado Mirosevic Verdugo**

**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 ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DEL SULTANATO DE OMÁN, SUSCRITO EN KUALA LUMPUR, MALASIA, EL 24 DE OCTUBRE DE 2024. (BOLETÍN Nº 18.522-10).**

---

**I. OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** promover la mayor apertura posible de los derechos de tráfico aéreo entre ambos países, a fin de alcanzar los objetivos que orientan dicha política, esto es, el libre acceso a los mercados, la libertad tarifaria y la mínima intervención de la autoridad en materia económica.

**II. ACUERDOS:** aprobado en general y en particular por unanimidad de los miembros presentes de la Comisión (unanimidad, 4x0).

**III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** artículo único que aprueba el Acuerdo que consta de un preámbulo, 25 artículos y un anexo.

**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:** 131 votos a favor, 1 en contra y 1 abstención.

**VIII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo.

**IX. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** 29 de septiembre 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.

Valparaíso, a 20 de octubre de 2026.

**JULIO CÁMARA OYARZO**
**Abogado 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: 17130-96895a en:
https://firma.senado.cl/verificador/docinfo