BOLETÍN Nº 18.522-10-1

INFORME DE LA COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE ACUERDO 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 LAMPUR, MALASIA, EL 24 DE OCTUBRE DE 2024.

HONORABLE CAMARA:

Vuestra Comisión de Relaciones Exteriores, Asuntos Interparlamentarios e Integración Latinoamericana pasa a informar sobre el proyecto de acuerdo del epígrafe, que se encuentra sometido a consideración de la H. Cámara, en primer trámite constitucional, sin urgencia, y de conformidad con lo establecido en los artículos 32, N° 15 y 54, N° 1 de la Constitución Política de la República.

I.- CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS.

Para los efectos constitucionales, legales y reglamentarios correspondientes, y previamente al análisis de fondo de este instrumento, se hace constar lo siguiente:

1°) Que la idea matriz o fundamental de este Proyecto de Acuerdo es aprobar el **"ACUERDO DE SERVICIOS AEREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DEL SULTANATO DE OMAN", SUSCRITO EN KUALA LAMPUR, MALASIA, EL 24 DE OCTUBRE DE 2024.**

2°) Que este proyecto de Acuerdo no contiene normas de carácter orgánico constitucional ni normas que deban ser aprobadas por quórum calificado.

3°) Que la Comisión aprobó el Proyecto de Acuerdo por 10 votos a favor, ninguno en contra y una abstención.

(Votaron a favor la diputada señora **Del Real**, doña Catalina; y los diputados señores **Araya**, don Cristián; **Beltrán**, don Juan Carlos; **Díaz**, don Jorge; **Martínez**, don Cristóbal; **Ramírez**, don Guillermo; **Schubert**, don Stephan; **Soto**, don Raúl; **Venegas**, don Nelson, y **Winter**, don Gonzalo. Se abstuvo la diputada señora **Parisi**, doña Zandra).

4°) Que se designó como Diputado Informante al señor **SCHUBERT**, don Stephan.

II. ANTECEDENTES

Señala el Mensaje, con el cual S.E. el Presidente de la República somete a consideración del Congreso Nacional este Proyecto de Acuerdo, que el Acuerdo de Servicios Aéreos con el Gobierno del Sultanato de Omán (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 orientan dicha política, esto es, el libre ingreso a los mercados, la libertad tarifaria y la mínima intervención de la autoridad en materia económica.

III. ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL CONVENIO

El Acuerdo consta de un preámbulo, en el cual las Partes dan cuenta de las consideraciones y propósitos que tuvieron a la vista para celebrarlo, veinticinco artículos y un Anexo en los cuales se tratan las materias que se detallan a continuación.

1. Definiciones (artículo 1)

Contiene la definición de 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”.

2. Otorgamiento de derechos (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.

3. Designación de las líneas aéreas (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.

4. Revocación o suspensión de las autorizaciones de operación (artículo 4)

De conformidad con el Acuerdo, 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.

5. Exención de derechos de aduana y de otros derechos (artículo 5)

El Acuerdo 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.

6. Aplicación de las leyes y reglamentos (artículo 6)

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 transportado por las aeronaves de la Línea Aérea Designada de la otra Parte Contratante.

7. Principios que rigen el funcionamiento de los servicios acordados (artículo 7)

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.

8. Representantes de las Líneas Aéreas (artículo 8)

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.

9. Oportunidades Comerciales (artículo 9)

El Acuerdo 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.

10. Aprobación de los itinerarios (artículo 10)

El Acuerdo 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.

11. Precios (artículo 11)

El Acuerdo 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.

12. Intercambio de información (artículo 12)

El Acuerdo 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.

13. Reconocimiento de certificados y licencias (artículo 13)

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.

14. Seguridad Operacional (artículo 14)

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.

15. Seguridad de la aviación (artículo 15)

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 (“security”) 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.

16. Transferencias de utilidades (artículo 16)

El Acuerdo 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.

17. Cargos al usuario (artículo 17)

El Acuerdo 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.

18. Consultas (artículo 18)

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.

19. Solución de controversias (artículo 19)

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.

20. Acuerdos Multilaterales (artículo 20)

En caso de que se celebre un convenio o acuerdo multilateral sobre transporte aéreo al que se adhieran ambas Partes Contratantes, el presente Acuerdo se modificará para ajustarse a las disposiciones de dicho convenio o acuerdo.

21. No discriminación mutua (artículo 21)

El Acuerdo consagra explícitamente este principio, en términos de que cada Parte Contratante otorgará a la otra Parte un tratamiento igualitario y no discriminatorio respecto a las Líneas Aéreas Designadas.

22. Enmiendas (artículo 22)

El Acuerdo 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.

23. Registro ante la OACI (artículo 23)

El presente Acuerdo y todas sus enmiendas se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

24. Terminación (artículo 24)

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.

25. Entrada en vigor (artículo 25)

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.

IV.- EFECTO SOBRE EL PRESUPUESTO FISCAL

El Informe Financiero N° 178, de 24 de julio de 2026, de la Dirección de Presupuestos, señala que la aprobación del Acuerdo no tendrá efecto sobre el presupuesto fiscal.

Explica que las exenciones de derechos de aduana contempladas en el instrumento ya se encuentran comprendidas dentro del marco del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, del cual ambos Estados son parte.

Asimismo, precisa que el Acuerdo no crea nuevos órganos, programas, transferencias, subsidios ni obligaciones presupuestarias adicionales

para el Fisco, sino que regula las condiciones de operación aerocomercial entre Chile y Omán.

V.- <u>DISCUSION EN LA COMISION Y DECISION ADOPTADA.</u>

Para el estudio de este proyecto, la Comisión recibió, en su sesión de fecha **11 de agosto** del año en curso, a la señora **Fernanda Garcés Ramírez**, Directora General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Relaciones Exteriores y al señor **Felipe Tagle Ramírez**, Director de Asuntos Jurídicos de la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales (SUBREI).

El señor **Tagle** señaló que el Acuerdo se inserta en la política aerocomercial desarrollada por Chile durante las últimas décadas, orientada a una mayor apertura de los cielos, al fortalecimiento de la conectividad internacional y al establecimiento de reglas claras para la operación de servicios aéreos. Explicó que dicha política es desarrollada técnicamente por la Junta Aeronáutica Civil y busca generar mejores condiciones para pasajeros, exportadores y empresas, considerando, entre otros factores, los intereses de los operadores nacionales y la vinculación de Chile con los principales centros internacionales de pasajeros y carga.

Indicó que, en materia de transporte aéreo internacional, los acuerdos bilaterales constituyen los instrumentos que otorgan los derechos necesarios para operar entre dos Estados y proporcionan certeza jurídica a las líneas aéreas. En tal sentido, precisó que el instrumento con el Sultanato de Omán no supone necesariamente el establecimiento inmediato de vuelos directos entre ambos países, sino que crea las condiciones jurídicas para que las aerolíneas puedan desarrollar operaciones de pasajeros y carga, mediante vuelos directos, escalas u otras modalidades de cooperación comercial, entre ellas los acuerdos de código compartido. Añadió que la ubicación de Omán, como punto de conexión entre Medio Oriente, Asia y África, puede contribuir a ampliar las alternativas de conectividad internacional de Chile.

Respecto de su contenido, explicó que el Acuerdo reconoce derechos de tráfico para servicios de pasajeros, carga y correo; permite la designación de múltiples líneas aéreas y otorga flexibilidad respecto de rutas y aeropuertos internacionales, contemplando hasta la séptima libertad para los servicios exclusivos de carga. Asimismo, regula modalidades de cooperación comercial entre aerolíneas, el reconocimiento de certificados y licencias, la seguridad operacional y la seguridad de la aviación.

Hizo presente que estas facilidades no implican ausencia de regulación, puesto que el instrumento mantiene las facultades regulatorias de ambos Estados, permite exigir el cumplimiento de los requisitos establecidos para operar y contempla la posibilidad de suspender o revocar autorizaciones. Agregó que establece principios de competencia libre, justa e igualitaria, condiciones no discriminatorias y libertad tarifaria, dejando las decisiones comerciales principalmente en manos de las respectivas líneas aéreas dentro del marco regulatorio aplicable.

Finalmente, destacó que Chile ha celebrado más de cuarenta acuerdos de transporte aéreo y mantiene relaciones aerocomerciales con alrededor

de ochenta países. Agregó que el instrumento con Omán continúa dicha política y se suma a los acuerdos celebrados con otros países del Consejo de Cooperación del Golfo, entre ellos Kuwait, Emiratos Árabes Unidos, Qatar y Arabia Saudita. Por estas razones, solicitó a la Comisión aprobar el proyecto de acuerdo.

El diputado señor **Winter** consultó, en primer término, acerca de los efectos prácticos que podría generar la inexistencia de un acuerdo de estas características y solicitó precisar si el instrumento presenta diferencias relevantes respecto de otros convenios de servicios aéreos celebrados por Chile. Asimismo, preguntó por la eventual incidencia que podría tener la ubicación geopolítica de Omán, particularmente por su proximidad al estrecho de Ormuz, frente a situaciones de crisis internacional.

Por su parte, el diputado señor **Venegas** formuló consultas respecto de la situación de los derechos humanos en Omán, especialmente en relación con los derechos de las mujeres, y planteó la necesidad de considerar dichos antecedentes en el tratamiento internacional que Chile mantiene con otros Estados.

El señor **Schubert** (Presidente) destacó que los acuerdos de cielos abiertos han contribuido a mejorar la conectividad aérea de Chile, favorecer la competencia y ampliar las alternativas para el turismo, los negocios y el transporte de carga. Asimismo, estimó pertinente conocer la evaluación efectuada respecto de la situación de los derechos humanos en Omán al momento de suscribirse el instrumento.

Asimismo, el diputado señor **Ramírez** valoró este tipo de acuerdos como una herramienta para reducir las desventajas derivadas de la distancia geográfica de Chile respecto de los principales centros internacionales y manifestó su disposición favorable al proyecto.

En respuesta, el señor **Tagle** explicó que la amplitud de las libertades del aire contempladas en el Acuerdo, entre ellas la posibilidad de efectuar escalas técnicas, otorga mayor flexibilidad a las aerolíneas para estructurar sus operaciones. Agregó que los acuerdos de servicios aéreos presentan, en general, un alto grado de estandarización, aunque pueden diferir en la extensión de los derechos de tráfico reconocidos, y precisó que el instrumento amplía la red de países con los cuales Chile dispone de este marco jurídico. Señaló, además, que Omán constituye un actor relevante en el contexto geopolítico regional por su ubicación en el estrecho de Ormuz y por el rol que ha desempeñado en procesos de mediación. Respecto de las consultas sobre derechos humanos, indicó que excedían el ámbito técnico de su exposición, haciendo presente que el Acuerdo fue suscrito durante la administración anterior y que las relaciones bilaterales con Omán, aunque positivas, mantienen todavía un alcance limitado.

En una segunda ronda de intervenciones, la diputada señora **Parisi** manifestó inquietudes respecto de la efectiva reciprocidad en el ejercicio de los derechos de tráfico y de los mecanismos de protección de los consumidores, especialmente en operaciones efectuadas mediante acuerdos de código compartido. Consultó acerca de las herramientas de fiscalización y sanción disponibles en caso de que una aerolínea extranjera incumpla las obligaciones de información o se produzcan vulneraciones de los derechos de pasajeros chilenos.

El diputado señor **Araya** destacó el potencial económico de Omán y las oportunidades que el Acuerdo podría generar para el turismo, la inversión y la conectividad de Chile. Señaló que las diferencias existentes entre los sistemas políticos, jurídicos y de protección de derechos de los distintos países constituyen una realidad presente en numerosas relaciones internacionales y comerciales de Chile, por lo que estimó que una mayor vinculación puede contribuir a fortalecer los mecanismos de cooperación y protección de las personas. Añadió que existen instancias internacionales vinculadas al transporte aéreo que pueden contribuir al tratamiento de eventuales controversias y manifestó su voto favorable al proyecto.

Finalmente, el diputado señor **Venegas** precisó que sus consultas sobre la situación de los derechos humanos en Omán no implicaban aún una definición respecto de su voto y manifestó reparos frente a la posibilidad de que consideraciones de carácter económico determinen o relativicen los criterios aplicados por Chile en sus relaciones internacionales.

En relación con las observaciones formuladas por la diputada señora Parisi, el señor **Tagle** reiteró que los acuerdos de servicios aéreos responden a modelos ampliamente estandarizados y que Chile mantiene instrumentos similares con diversos países, incluidos otros integrantes del Consejo de Cooperación del Golfo. Explicó que, si bien se entrega un amplio margen de libertad comercial a las líneas aéreas, especialmente en materia tarifaria, el Acuerdo contempla límites destinados a impedir prácticas discriminatorias o injustificadas. Agregó que diversas disposiciones prevén mecanismos de consulta entre las Partes, incluido un artículo específico sobre la materia, con el objeto de abordar las dificultades que pudieran surgir durante su implementación.

A continuación, el diputado señor **Winter** profundizó en las inquietudes planteadas respecto de la competencia entre líneas aéreas. Consultó, en particular, acerca de los efectos que podría producir la autorización para que una aerolínea de Omán transporte carga desde Chile hacia terceros países sin necesidad de pasar por territorio omaní, especialmente en el caso de una empresa que pudiera recibir apoyo o subsidios estatales, y si ello podría situarla en una posición competitiva ventajosa respecto de operadores chilenos.

Al responder, el señor **Tagle** señaló que el Acuerdo tiene por objeto establecer un marco jurídico que permita la competencia y habilite futuras operaciones aéreas, cuya configuración concreta dependerá posteriormente de las condiciones del mercado y de las decisiones comerciales de las respectivas líneas aéreas. Precisó que actualmente no existen vuelos directos entre Chile y Omán, sin perjuicio de que el instrumento crea las condiciones necesarias para que tales operaciones u otras modalidades de transporte puedan desarrollarse en el futuro.

-- <u>Finalizado el debate, el señor Presidente puso en votación general y particular a la vez el proyecto de acuerdo, el que fue aprobado por 10 votos a favor, ninguno en contra y una abstención.</u>

Votaron a favor la diputada **Del Real,** doña Catalina, y los diputados señores **Araya,** don Cristián; **Beltrán**, don Juan Carlos; **Díaz**, don Jorge; **Martínez**, don Cristóbal; **Ramírez,** don Guillermo; **Schuber**t, don Stephan; **Soto,** don Raúl; **Venegas,** don Nelson y **Winter**, don Gonzalo. Se abstuvo la diputada señora **Parisi**, doña Zandra.

VI.- <u>MENCIONES REGLAMENTARIAS.</u>

En conformidad con lo preceptuado por el artículo 302 del Reglamento de la Corporación, se hace presente que la Comisión no calificó como normas de carácter orgánico constitucional o de quórum calificado ningún precepto contenido en el proyecto de acuerdo en estudio. Asimismo, ella determinó que sus disposiciones no deben ser conocidas por la Comisión de Hacienda por no tener incidencia en materia presupuestaria o financiera del Estado.

Como consecuencia de los antecedentes expuestos y visto el contenido normativo del Acuerdo en trámite, la Comisión decidió recomendar a la H. Cámara aprobar este instrumento, para lo cual propone adoptar el artículo único del Proyecto de Acuerdo, cuyo texto es el siguiente:

P R O Y E C T O D E A C U E R D O

<u>“Artículo único.-</u> 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.”.

_____

Discutido y despachado en sesión de fecha 11 de agosto de 2026, celebrada bajo la presidencia del Diputado señor **Schubert**, don Stephan, y con asistencia de las Diputadas señoras **Del Real**, doña Catalina; **Muñoz**, doña Francesca; **Parisi**, doña Zandra, y **Pizarro,** doña Lorena, y de los diputados señores **Araya,** don Cristián; **Beltrán**, don Juan Carlos; **Díaz**, don Jorge; **Martínez**, don Cristóbal; **Ramírez**, don Guillermo; **Soto**, don Raúl; **Venegas**, don Nelson, y **Winter**, don Gonzalo.

Se designó como Diputado Informante al señor **SCHUBERT**, don Stephan.

SALA DE LA COMISIÓN, a 11 de agosto de 2026.-

Pedro N. Muga Ramírez
Abogado, Secretario de la Comisión