

## I. DERECHOS HUMANOS

### **Nicaragua**

CONTEXTO<sup>1</sup> Basado en Informe de Human Rights Watch, del 22 de junio del 2021.

El Presidente Daniel Ortega ha estado en el poder de manera ininterrumpida desde 2007. En 2009, la Corte Suprema de Justicia emitió un fallo que le permitió ignorar una prohibición constitucional a su reelección y postularse a un segundo mandato consecutivo. Y una reforma constitucional aprobada en 2014 por su partido —que controlaba (y aún controla) la Asamblea Nacional— **derogó los límites al período presidencial**, permitiéndole que volviera a postularse a un tercer mandato en 2016. Su gobierno ejerce pleno control sobre todos los poderes del Estado, incluyendo el poder judicial y el Consejo Supremo Electoral. Ortega busca la reelección para un cuarto mandato el 7 de noviembre de 2021.

De cara a las elecciones presidenciales del 7 de noviembre de 2021, el gobierno del Presidente Daniel Ortega ha iniciado una campaña de detenciones arbitrarias y persecución contra críticos del gobierno, incluidos prominentes opositores políticos, defensores de derechos humanos y periodistas.

Desde fines de mayo de 2021, mientras se estaba finalizando este informe, y a lo largo de una semana, las autoridades nicaragüenses detuvieron a destacados candidatos presidenciales opositores e impulsaron investigaciones penales contra ellos que parecen responder a motivaciones políticas:

**Cristiana Chamorro** está siendo investigada por presunto lavado de dinero y “falsedad ideológica”, entre otros cargos.

**Arturo Cruz Sequeira** fue detenido por la policía al bajar de un avión procedente de Estados Unidos, por supuestamente “atentar contra la sociedad nicaragüense”.

**Félix Maradiaga** está siendo investigado por supuestamente “pedir intervenciones militares”, “organizarse con financiamiento de potencias extranjeras para ejecutar actos de terrorismo y desestabilización”, “demandar, exaltar y aplaudir la imposición de sanciones contra el Estado de Nicaragua y sus ciudadanos” e “incitar a la injerencia extranjera en los asuntos internos”. Al momento de preparación de este documento, Maradiaga encontraba incomunicado y, al parecer, en la cárcel de El Chipote.

**Juan Sebastián Chamorro** fue detenido el mismo día que Maradiaga. Se lo acusó de los mismos delitos. También se encontraba incomunicado y, al parecer, en El Chipote.

Las autoridades llevaron a cabo una ola de nuevos arrestos durante los días siguientes, y, hasta el 14 de junio, habían detenido a otros nueve reconocidos críticos del gobierno. El 20 de junio detuvieron, además, a otro candidato presidencial de oposición, **Miguel Mora Barberena**.

---

<sup>1</sup> <https://www.hrw.org/news/2021/06/22/nicaragua-crackdown-critics-ahead-election>

“Arremetida contra críticos Persecución y detención de opositores, defensores de derechos humanos y periodistas de cara a las elecciones en Nicaragua”.

Los arrestos de prominentes opositores políticos y críticos, junto con otras graves violaciones de derechos humanos que Human Rights Watch documentó durante la investigación para este informe, parecen formar parte de una estrategia gubernamental más amplia para reprimir el disenso, infundir temor y restringir la participación política. **En las condiciones actuales, los nicaragüenses enfrentan obstáculos enormes —y probablemente infranqueables— para el ejercicio de sus derechos de libertad de expresión, reunión y asociación, así como de sus derechos a votar y a postularse a cargos públicos en elecciones libres y justas.**

- VIOLACION DERECHOS HUMANOS

El **Presidente Daniel Ortega**, jefe supremo de la Policía Nacional, que cuenta con amplias facultades, incluidas las de “disponer” de la policía a su arbitrio. Miembros de la Policía Nacional han cometido graves violaciones de derechos humanos durante las protestas de 2018, incluyendo el uso desproporcionado de la fuerza que, en algunas oportunidades, llevó a ejecuciones extrajudiciales; desapariciones forzadas; gran cantidad de detenciones arbitrarias o ilegales; frecuentes malos tratos, y casos de violencia sexual en centros de detención. A su vez, el gobierno del Presidente Ortega ha reprimido selectivamente a defensores de derechos humanos mediante amenazas de muerte, ataques físicos, detenciones arbitrarias, allanamientos abusivos y cierres forzosos de organizaciones de derechos humanos y medios de comunicación, así como con legislación abusiva que restringe la libertad de expresión, de reunión y de asociación.

**Para este informe, Human Rights Watch documentó 46 casos de hostigamiento de críticos, incluida la detención arbitraria y la persecución penal de cuatro reconocidos candidatos presidenciales de la oposición. Para mas detalle de las violaciones de Derechos Humanos Ver Informe desde página 20.**

### Naciones Unidas

**47° período de sesiones del Consejo de Derechos Humanos Actualización oral sobre la situación de los derechos humanos en Nicaragua.** Michelle Bachelet, Alta Comisionada de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos. **Ginebra, 22 de junio de 2021<sup>2</sup>.** Hemos observado como oficina de Naciones Unidas, un preocupante y acelerado deterioro de la situación de derechos humanos. Esto aleja la posibilidad de que los y las nicaragüenses puedan ejercer plenamente sus derechos políticos en las elecciones del 7 de noviembre. Expresa preocupación por persecución y arrestos, pero de manera especial “respecto, a la situación de las mujeres y de las personas adultas mayores privadas de libertad”. En relación a las modificaciones legales de los últimos años y mese hace hincapié en que “Las autoridades también han empleado una reciente reforma del código procesal penal para detener a la gran mayoría de las personas mencionadas hasta por 90 días, en lugar del término constitucional de 48 horas, impidiendo su participación en las próximas elecciones y sus Derechos Políticos. Además, modificaciones a la Ley Electoral y al Consejo Supremo Electoral. Las anteriores acciones en su conjunto generan un clima de temor que inhibe el ejercicio de los derechos a la libertad de reunión pacífica, asociación y expresión, los cuales resultan esenciales para garantizar un proceso electoral creíble, libre y

---

<sup>2</sup> <https://www.ohchr.org/SP/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=27193&LangID=S>

equitativo. Asimismo, continuaron los reportes de ataques armados contra comunidades indígenas en la Región Autónoma Costa Caribe Norte y sobre nuevos casos de feminicidios.

## OEA

RESOLUCIÓN | "La Situación en [#Nicaragua](#)" (Aprobada por el Consejo Permanente de la [#OEA](#) en la sesión extraordinaria virtual celebrada el 15 de junio de 2021)<sup>3</sup>

## AMNISTÍA INTERNACIONAL<sup>4</sup>

La crisis de derechos humanos en Nicaragua continuó durante todo 2020, al igual que la estrategia de las autoridades de reprimir la disidencia. La respuesta del gobierno a la pandemia de COVID-19 no tenía en cuenta las recomendaciones sanitarias de las organizaciones internacionales. Continuó la detención y reclusión arbitraria de personas que hacían activismo político, y se adoptaron nuevas leyes amenazadoras contra la disidencia. Cientos de trabajadores y trabajadoras migrantes y solicitantes de asilo nicaragüenses que trataban de regresar al país en el contexto de la pandemia se enfrentaron a los obstáculos impuestos por el gobierno. Persistía la impunidad de las personas sospechosas de ser penalmente responsables de la violencia cometida contra los pueblos indígenas.

## **Colombia**<sup>5</sup>

9 junio de 2021. Los miembros de la Policía Nacional de Colombia han cometido abusos atroces contra manifestantes, en su mayoría pacíficos, en las protestas que comenzaron en abril de 2021, dijo hoy Human Rights Watch. El gobierno de Colombia debe tomar medidas urgentes para proteger los derechos humanos, iniciar un esfuerzo de reforma policial integral para garantizar que los agentes respeten el derecho de reunión pacífica y llevar a los responsables de los abusos ante la justicia.

El 28 de abril, miles de personas salieron a las calles en decenas de ciudades de Colombia para protestar contra los cambios fiscales propuestos. El gobierno retiró la propuesta días después, pero han continuado las manifestaciones sobre una variedad de temas, incluida la desigualdad económica, la violencia policial, el desempleo y los servicios públicos deficientes. Los agentes de policía han respondido dispersando repetida y arbitrariamente las manifestaciones pacíficas y utilizando una fuerza excesiva, a menudo brutal, que incluye munición real. Human Rights Watch ha documentado múltiples asesinatos por parte de la policía, así como golpizas, abusos sexuales y detenciones arbitrarias de manifestantes y transeúntes.

Human Rights Watch entrevistó a más de 150 personas, la mayoría por teléfono, incluidas víctimas, sus familiares y abogados, testigos, funcionarios del sector judicial, funcionarios de la Defensoría del Pueblo y defensores de los derechos humanos, en 25 ciudades de Colombia. Human Rights Watch también se reunió con el vicepresidente de Colombia, quien también es ministro de Relaciones Exteriores; el jefe de policía; el fiscal general; y el titular de la Justicia Militar. Hasta el momento, Human Rights Watch ha confirmado que 34 muertes ocurrieron en el contexto de las protestas,

---

<sup>3</sup> [https://twitter.com/OEA\\_oficial/status/1404906401827328000?s=20](https://twitter.com/OEA_oficial/status/1404906401827328000?s=20)

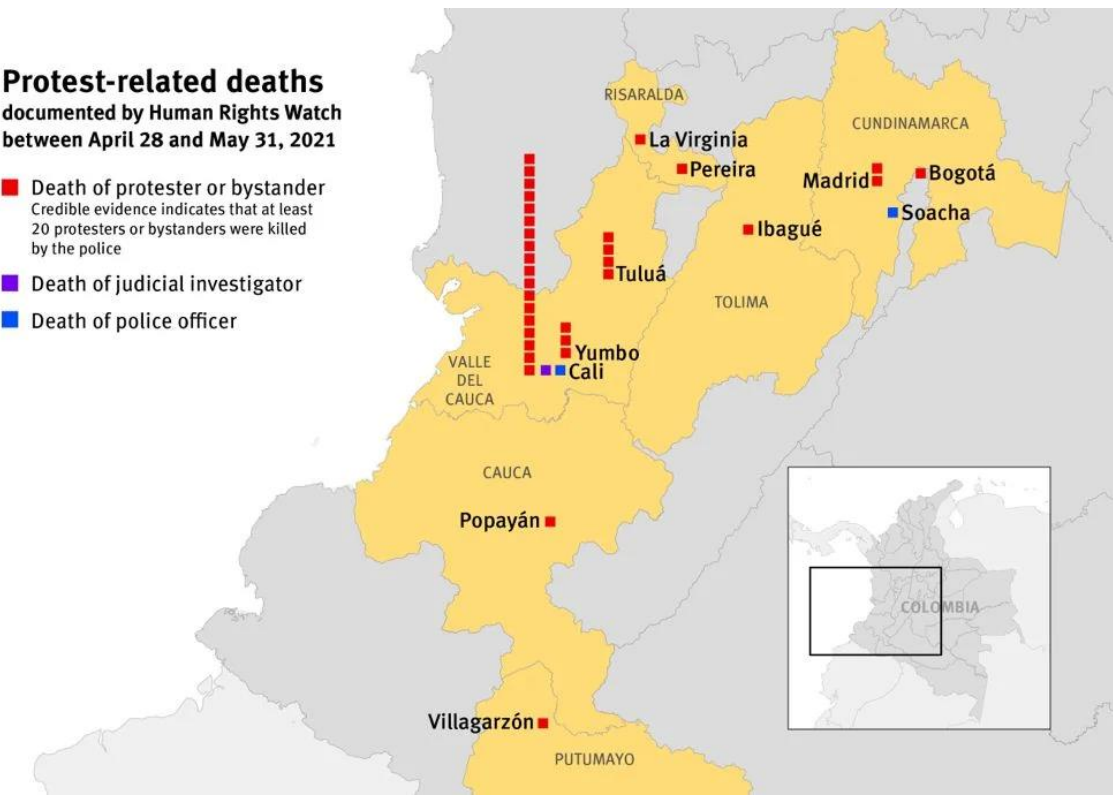
<sup>4</sup> <https://www.amnesty.org/es/countries/americas/nicaragua/report-nicaragua/>

<sup>5</sup> <https://www.hrw.org/news/2021/06/09/colombia-egregious-police-abuses-against-protesters>

incluidas las de 2 policías, 1 investigador criminal y 31 manifestantes o transeúntes, de los cuales al menos 20 parecen haber sido asesinados por la policía. Personas armadas vestidas de civil han atacado a los manifestantes, matando al menos a cinco.

Evidencia creíble indica que la policía mató al menos a 16 manifestantes o transeúntes con munición real disparada con armas de fuego, encontró Human Rights Watch. La gran mayoría de ellos presentaba lesiones en órganos vitales, como el tórax y la cabeza, que según funcionarios del sector judicial son consistentes con haber sido causadas con la intención de matar.

Al menos otra víctima murió a causa de las palizas y otras tres por el uso inadecuado o excesivo de gases lacrimógenos o cartuchos de flash bang. Se ha reportado cerca de 1100 lesionados probablemente serán más, de diversas lesiones que van desde pedidas oculares a golpizas.



## **Abusos de las fuerzas de seguridad en Colombia**<sup>6</sup>

**Alta Comisionada de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, Michelle Bachelet**, se refirió sobre Colombia y a las protestas iniciadas el 28 de abril pasado en un contexto de crisis económica preexistente y profundas desigualdades sociales agudizadas por la pandemia de COVID-19.

"Mi Oficina ha expresado su profunda preocupación por las denuncias de graves violaciones de derechos humanos por parte de las fuerzas de seguridad del Estado". Si bien la mayoría de las manifestaciones han sido pacíficas, se han registrado varios casos de violencia y reiteró su condena a todas las formas de agresión, pidiendo respeto al derecho de asamblea pacífica y llamando al diálogo para resolver la crisis.

El 28 de abril al 16 de junio, su Oficina recibió denuncias de 56 muertes (54 civiles y dos policías) en el contexto de las protestas - principalmente en la ciudad de Cali -, así como de 49 presuntas víctimas de violencia sexual. También indicó que su equipo documenta abusos contra los derechos humanos por parte de agentes no estatales y analiza el efecto en los derechos humanos de los bloqueos continuos. **Que los responsables rindan cuentas.**

Por otra parte, acogió con beneplácito el anuncio de una **\*\*política de tolerancia cero para los abusos\*\*** cometidos por las fuerzas de seguridad hecho por el presidente colombiano Iván Duque e instó a las autoridades a que garanticen investigaciones rápidas, efectivas e independientes de todas las denuncias de violaciones y abusos de las garantías fundamentales perpetradas desde el 28 de abril, recalcando que los responsables deben rendir cuentas.

"La plena aplicación del Acuerdo de Paz, incluido el apoyo al histórico proceso de justicia transicional, sigue siendo fundamental en la respuesta a los actuales disturbios. El cumplimiento de estas promesas vitales al pueblo de Colombia contribuirá a abordar las causas fundamentales y a aumentar la confianza pública en las autoridades", enfatizó la Alta Comisionada.

## **FRONTERA COLOMBIA – VENEZUELA**

Las fuerzas de seguridad venezolanas han cometido abusos atroces contra los residentes locales durante una operación de una semana contra grupos armados en la frontera con Colombia, dijo hoy Human Rights Watch.

Las fuerzas de seguridad venezolanas abrieron la ofensiva en el estado Apure el 21 de marzo de 2021, con el supuesto propósito de combatir a los grupos armados en Venezuela. El operativo derivó en la ejecución de al menos cuatro campesinos, detenciones arbitrarias, enjuiciamiento de civiles en tribunales militares y tortura de vecinos acusados de colaborar con grupos armados. Los abusos siguen un patrón similar al de los abusos sistemáticos que han dado lugar a investigaciones internacionales sobre posibles crímenes de lesa humanidad en el país.

"Los abusos atroces contra los residentes de Apure no son incidentes aislados de agentes deshonestos, sino consistentes con las prácticas sistemáticas de las fuerzas de seguridad

---

<sup>6</sup> <https://reliefweb.int/report/world/la-alta-comisionada-informa-de-retrocesos-graves-de-los-derechos-humanos-en-el-mundo>

venezolanas”, dijo José Miguel Vivanco, director para las Américas de Human Rights Watch. "Las investigaciones internacionales son fundamentales para conocer la creciente evidencia contra miembros de las fuerzas de seguridad que han cometido abusos y contra comandantes y funcionarios de alto nivel que sabían o deberían haber sabido lo que estaba sucediendo durante estas operaciones". Ver video <https://www.youtube.com/watch?v=qW1XwET-oc&t=125s>

## **Venezuela**

Según La brutal represión del gobierno de Nicolás Maduro continúa, con las fuerzas de seguridad y los grupos armados progubernamentales cometiendo abusos atroces, que incluyen ejecuciones extrajudiciales, desapariciones forzadas a corto plazo, arrestos arbitrarios y torturas. La Misión Internacional Independiente de Investigación de las Naciones Unidas sobre Venezuela y la Fiscalía de la Corte Penal Internacional encontraron pruebas de que se pueden haber cometido crímenes de lesa humanidad. Las autoridades están acosando y procesando a las organizaciones de la sociedad civil que trabajan para abordar la emergencia humanitaria y de derechos humanos en curso en el país, que ha dejado a millones sin acceso a atención médica básica y nutrición adecuada y al país mal preparado para hacer frente a la pandemia de Covid-19. Más de 5,6 millones de venezolanos han huido del país.

Venezuela se enfrenta a una grave emergencia humanitaria, y millones de personas no pueden acceder a la atención médica básica y a una nutrición adecuada. El acceso limitado al agua potable en los hogares y los centros de salud ha contribuido a la propagación de Covid-19.

En septiembre, una misión de investigación designada por el Consejo de Derechos Humanos de las Naciones Unidas (CDH) encontró a autoridades de alto nivel responsables de atrocidades que creían que constituían crímenes de lesa humanidad. El gobierno de Nicolás Maduro y sus fuerzas de seguridad son responsables de ejecuciones extrajudiciales y desapariciones forzadas breves y han encarcelado a opositores, procesado a civiles en tribunales militares, torturado a detenidos y reprimido a manifestantes. Utilizaron un estado de emergencia implementado en respuesta al Covid-19 como excusa para castigar la disidencia e intensificar su control sobre la población.

Venezuela ha estado en un impasse político desde que Juan Guaidó, el presidente de la Asamblea Nacional, afirmó que asumía el poder como presidente interino de Venezuela en enero de 2019. Maduro continuó controlando todas las instituciones excepto el poder legislativo. En julio, antes de las elecciones parlamentarias programadas para diciembre de 2020, la Corte Suprema ordenó que los partidarios del gobierno de Maduro tomaran el poder de tres partidos políticos líderes de la oposición y nombró a partidarios del gobierno para encabezar el Consejo Nacional Electoral (CNE). Los partidarios de Maduro obtuvieron dos tercios de los escaños a la Asamblea Nacional en las elecciones celebradas el 6 de diciembre, que fueron boicoteadas por la mayoría de los partidos de oposición y en las que participó menos de un tercio de los votantes registrados.

El éxodo de venezolanos que huyen de la represión y la escasez de alimentos, medicinas y suministros médicos representa la mayor crisis migratoria en la historia reciente de América Latina. La dificultad para acceder al estatus legal en otros países y las dificultades económicas como

resultado de las medidas para frenar la propagación del Covid-19 han llevado a aproximadamente 130.000 a regresar desde marzo de 2020. Los retornados están sujetos a abusos a su llegada.

Las preocupaciones persistentes incluyen prácticas policiales brutales, malas condiciones carcelarias, impunidad por violaciones de derechos humanos, falta de independencia judicial y acoso a defensores de derechos humanos y medios de comunicación independientes.

### **Crisis de refugiados**

**Ver video Repatriados** <https://www.youtube.com/watch?v=uJKHicgStug>

Unos 5,5 millones de un estimado de 32 millones de venezolanos han huido de su país desde 2014, informó el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) en octubre. Muchos venezolanos en el exterior permanecen sin contar. Las causas del éxodo incluyen crisis políticas, económicas, de derechos humanos y humanitarias.

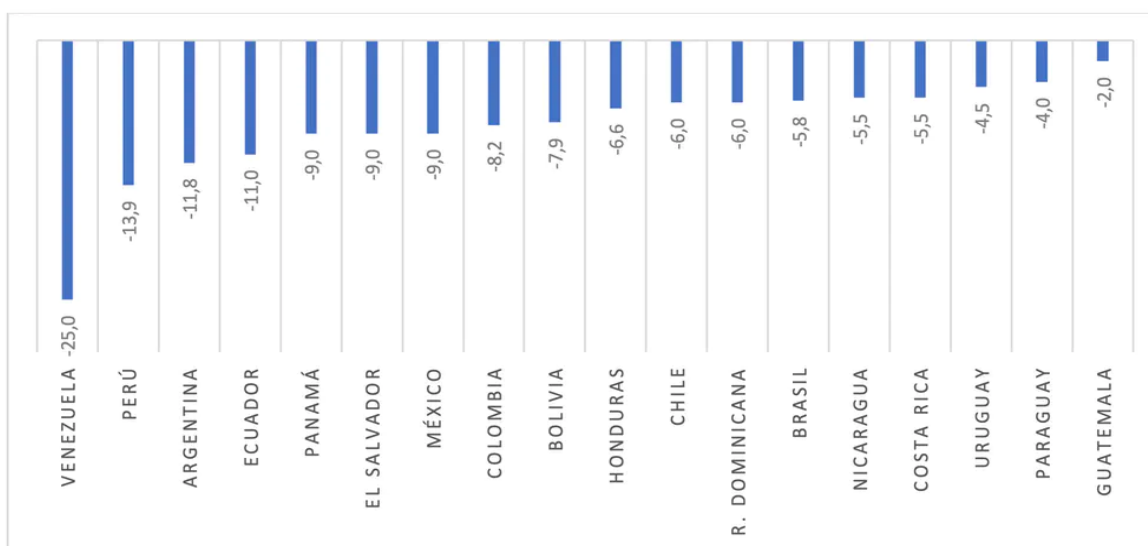
Muchos venezolanos en el exterior permanecen en situación irregular, lo que socava su capacidad para obtener permisos de trabajo, enviar a los niños a la escuela y acceder a la atención médica, al tiempo que los hace vulnerables a la explotación y el abuso.

Los bloqueos gubernamentales para frenar la propagación del Covid-19 han provocado que los migrantes pierdan sus trabajos en el sector informal y aproximadamente 130.000 han realizado arduos viajes de regreso a Venezuela, muchos a pie. En Venezuela, los repatriados han sido retenidos, a menudo durante semanas, en centros de cuarentena insalubres y superpoblados que probablemente contribuyan a la propagación del Covid-19. Las autoridades y los grupos armados progubernamentales conocidos como *colectivos* han amenazado, acosado verbalmente y maltratado a los repatriados.

## II. CONSECUENCIAS CRISIS SANITARIA EN ECONÓMICA LATINOAMERICANA<sup>7</sup>

América Latina y el Caribe enfrenta en 2021 la prolongación de un contexto económico complejo e incierto. La pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19) continúa impactando a la región, con una nueva ola de casos que ha llevado a la aplicación de nuevas medidas de salud pública para frenar la propagación del virus. Las campañas de vacunación, que son prioritarias, se han visto obstaculizadas por el acceso desigual a las vacunas a nivel mundial y desafíos en materia de la producción y distribución de vacunas. Junto con la persistencia de la pandemia y la dinámica de la vacunación, la capacidad para mantener políticas fiscales y monetarias expansivas genera mayores incertidumbres en relación con el crecimiento económico. A su vez, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) ha estimado que la recuperación de los niveles del PIB anteriores al inicio de la pandemia no se alcanzará antes de 2023 en la mayoría de los países de la región.

En 2020, América Latina y el Caribe fue la región en desarrollo más afectada por la pandemia, cuyos efectos profundizaron las brechas estructurales de desarrollo de la región en materia de desigualdad, espacio fiscal limitado, baja productividad, informalidad y fragmentación de los sistemas de protección social y salud. Para hacer frente a los efectos sociales y económicos de la pandemia, los países de la región adoptaron políticas fiscales expansivas. **Los esfuerzos fiscales anunciados en 2020 representaron el 4,6% del PIB en promedio en los países de América Latina.** Estos esfuerzos se dirigieron a fortalecer los sistemas de salud pública, apoyar a las familias y proteger la estructura productiva. La expansión del gasto público para enfrentar la crisis, en conjunto con la caída de la recaudación tributaria, se tradujo en aumentos significativos de los déficits fiscales y de los niveles de endeudamiento en la región. **América Latina y el Caribe es una de las regiones más endeudadas y presenta el mayor servicio de la deuda externa en relación con las exportaciones de bienes y servicios, que se sitúa en el 59%.**



Variación del PIB para América Latina en 2020 (en %) Fuente: FMI (previsiones de crecimiento realizadas en octubre de 2020. El FMI no hace previsiones para Cuba)

<sup>7</sup> <https://www.cepal.org/es/publicaciones/46808-panorama-fiscal-america-latina-caribe-2021-desafios-la-politica-fiscal-la>

Intensidad de los efectos de la crisis, por sector de actividad económica Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).<sup>8</sup>

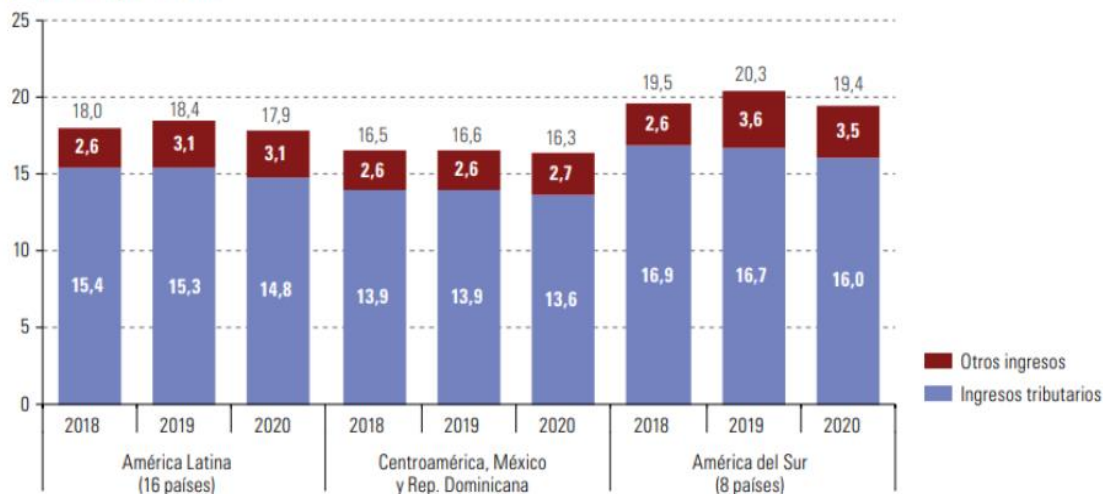
Fuertes	Significativos	Moderados
Servicios de turismo	Minería	Agricultura, ganadería y pesca
Industria cultural tradicional	Electricidad, gas y agua	Producción de alimentos para el mercado interno
Comercio	Construcción y materiales para la construcción	Insumos y equipamiento médico
Reparación de bienes	Servicios empresariales	Medicamentos
Hoteles y restaurantes	Actividades financieras	Telecomunicaciones
Transporte	Bebidas	Envases
Moda	Muebles y madera	
Automóviles	Industria química	
	Electrónica - Maquinaria y equipo	

Sobre la base de esta clasificación según la intensidad de los efectos de la pandemia, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) estima que un 34,2% del empleo formal y un 24,6% del PIB de la región corresponden a sectores fuertemente afectados por la crisis derivada de la pandemia. Más aún, menos de la quinta parte del empleo y del PIB se generan en sectores que serían afectados solo de forma moderada.

<sup>8</sup> [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45734/4/S2000438\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45734/4/S2000438_es.pdf)

## GRAFICOS<sup>9</sup>

América Latina (16 países)<sup>a</sup>: ingresos totales del gobierno central, por componente, 2018-2020<sup>b</sup>  
(En porcentajes del PIB)



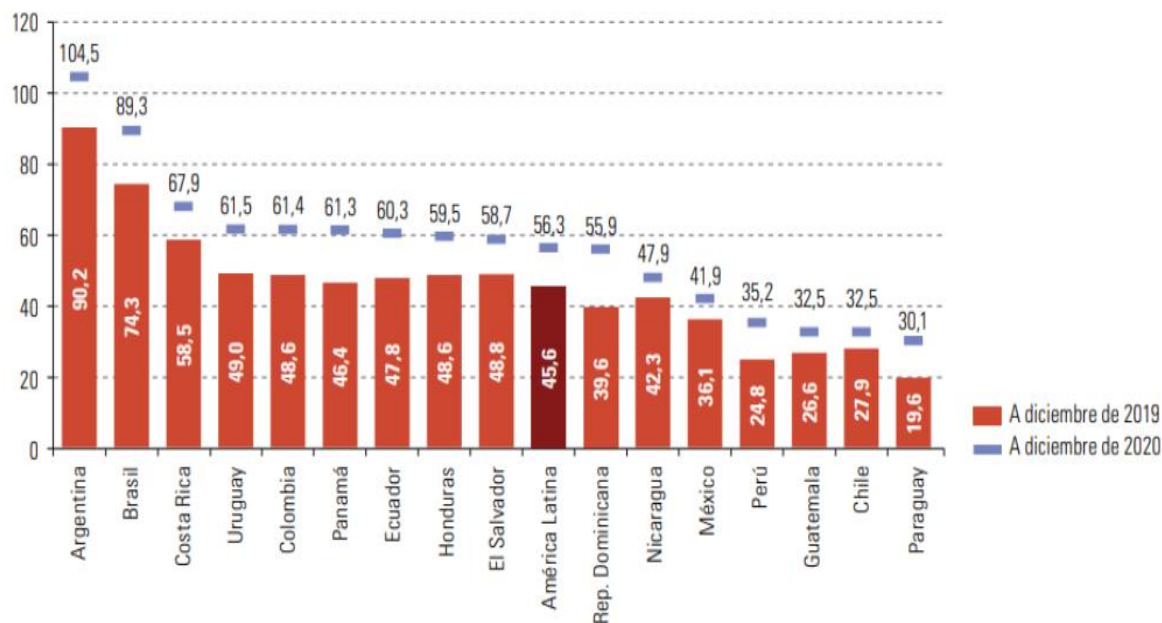
**Fuente:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de cifras oficiales.

**Nota:** Debido al redondeo, la suma de las cifras puede no coincidir con el total.

<sup>a</sup> Los países incluidos son: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay.

<sup>b</sup> Promedios simples. En los casos de la Argentina, México y el Perú, las cifras corresponden a la administración pública nacional, al sector público federal y al gobierno general, respectivamente.

América Latina (16 países): deuda pública bruta del gobierno central, a diciembre de 2019 y 2020<sup>a</sup>  
(En porcentajes del PIB)



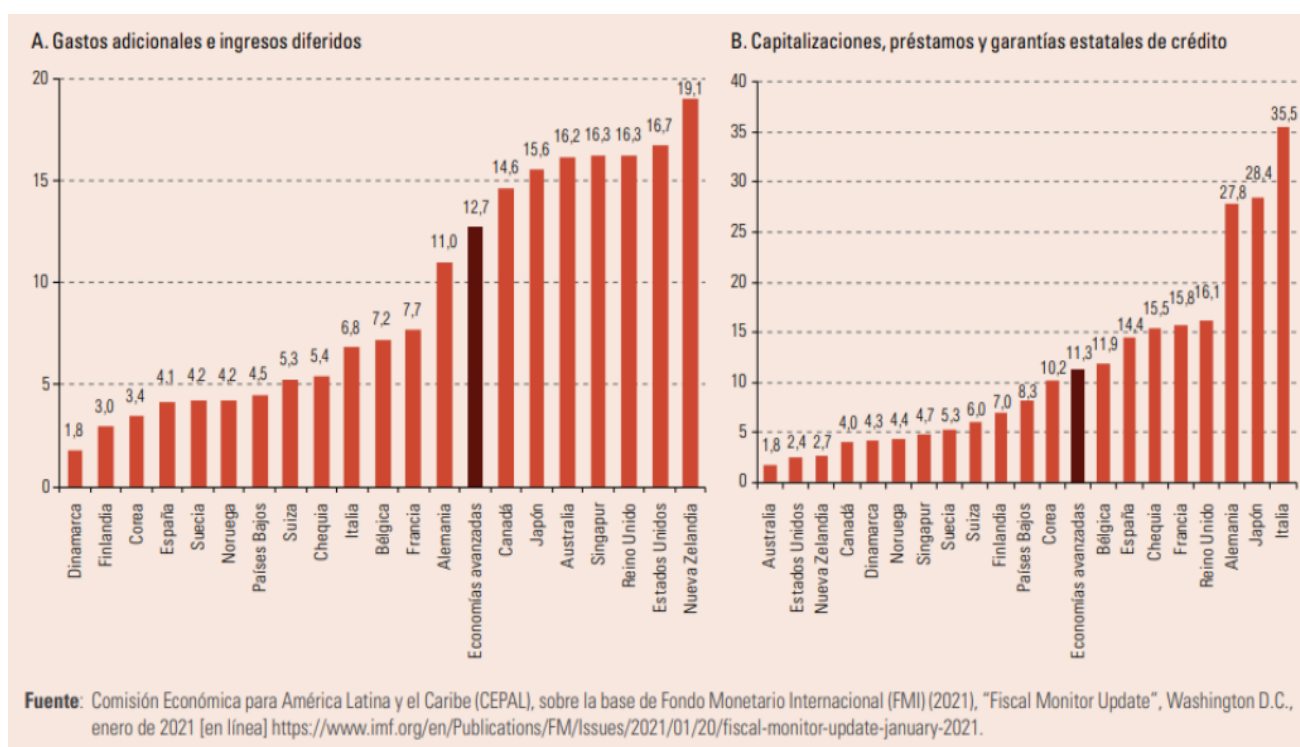
**Fuente:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de cifras oficiales.

<sup>a</sup> En el caso del Brasil, las cifras corresponden al gobierno general.

<sup>9</sup> <https://www.cepal.org/es/publicaciones/46808-panorama-fiscal-america-latina-caribe-2021-desafios-la-politica-fiscal-la>

## Medidas adoptadas en los países desarrollados para responder a la crisis e impulsar la recuperación económica<sup>10</sup>.

Durante 2020, en las economías avanzadas se movilizaron 6,3 billones de dólares en medidas destinadas a gastos y alivio tributario, y 5,2 billones de dólares en instrumentos de liquidez, cifras que equivalían a un 12,7% y un 11,3% del PIB en promedio. Los países que se destacan por el dinamismo de los gastos adicionales y los ingresos diferidos son Australia, el Canadá, los Estados Unidos, el Japón, Nueva Zelanda, el Reino Unido y Singapur, donde se brindaron apoyos directos que representaban más de un 14% del PIB (véase el gráfico). En varios países se emplearon instrumentos de liquidez de tamaño significativo que complementaron los programas de apoyo a las empresas y los hogares: entre esos países, los casos más llamativos son los de Alemania, Italia y el Japón. Economías avanzadas (20 países): respuestas fiscales orientadas a contener el impacto de la pandemia de COVID-19, 2020 (En porcentajes del PIB).



<sup>10</sup> <https://www.cepal.org/es/publicaciones/46808-panorama-fiscal-america-latina-caribe-2021-desafios-la-politica-fiscal-la>

### III. CORONAVIRUS

#### Coronavirus América Central y Sur

Nº	País	Total Casos	Total Muertes	Total Recuperados	Casos Activos	Tot Casos/ 1M pob	Total Test	Población
1	Brazil	18,056,639	504,897	16,388,847	1,162,895	84,365	52,820,657	214,029,732
2	Argentina	4,298,782	90,281	3,928,389	280,112	94,273	15,955,356	45,599,133
3	Colombia	3,997,021	101,302	3,714,962	180,757	77,748	19,040,100	51,410,163
4	Peru	2,033,606	190,906	N/A	N/A	60,854	13,836,430	33,417,999
5	Chile	1,525,663	31,690	1,456,672	37,301	79,149	16,550,910	19,275,819
6	Ecuador	447,176	21,315	415,508	10,353	24,977	1,503,561	17,903,196
7	Bolivia	422,811	16,174	340,959	65,678	35,748	1,724,087	11,827,701
8	Paraguay	409,467	11,849	349,337	48,281	56,731	1,478,918	7,217,680
9	Uruguay	358,461	5,350	329,662	23,449	102,845	2,693,798	3,485,455
10	Venezuela	263,372	2,989	243,84	16,543	9,288	3,359,014	28,357,362
11	French Guiana	26,799	142	9,995	16,662	87,528	278,16	306,176
12	Suriname	20,298	477	15,518	4,303	34,302	75,391	591,744
13	Guyana	19,234	452	17,241	1,541	24,339	178,614	790,247
14	Mexico	2,478,551	231,244	1,974,255	273,052	19,029	7,337,725	130,249,787
15	Panama	395,449	6,483	378,109	10,857	90,271	2,898,109	4,380,710
16	Costa Rica	355,62	4,546	281,042	70,032	69,195	1,411,469	5,139,361
17	Dominican Republic	318,368	3,769	260,533	54,066	29,065	1,671,718	10,953,688
18	Guatemala	282,713	8,785	255,996	17,932	15,502	1,543,675	18,237,064
19	Honduras	254,194	6,772	91,862	155,56	25,274	773,147	10,057,539
20	Cuba	170,854	1,18	160,956	8,718	15,093	4,852,203	11,319,877
21	El Salvador	77,484	2,341	71,603	3,54	11,888	1,044,841	6,518,068
22	Jamaica	49,735	1,037	28,935	19,763	16,725	425,135	2,973,752
23	Trinidad and Tobago	30,982	761	22,267	7,954	22,068	218,568	1,403,902
24	Haiti	17,71	393	12,753	4,564	1,535	85,122	11,537,613
25	Belize	13,059	329	12,572	158	32,274	147,868	404,631
26	Bahamas	12,379	244	11,356	779	31,189	104,418	396,898
27	Aruba	11,116	107	10,978	31	103,687	174,116	107,207
28	Nicaragua	7,92	189	4,225	3,506	1,182		6,701,154
29	Barbados	4,045	47	3,988	10	14,059	180,265	287,718

Cuadro Elaboración propia. Fuente, World in Data datos COVID-19, 22 junio 2021

<b>Comparativa: COVID-19 - Vacunas administradas América Central y Sur</b>					
País	Fecha Información	Dosis Administradas	Personas Vacunadas	Completamente vacunadas	% Completamente Vacunadas
Chile	22-06-2021	21.385.816	12.081.916	9.521.763	49,83%
Uruguay	22-06-2021	3.585.988	2.157.100	1.414.429	40,86%
Antigua y Barbuda	22-06-2021	62.204	35.611	26.593	27,38%
Dominica	22-06-2021	38.646	20.134	17.844	24,85%
República Dominicana	22-06-2021	7.012.445	4.541.739	2.470.706	23,85%
Barbados	22-06-2021	157.283	91.778	65.505	22,82%
El Salvador	22-06-2021	2.506.257	1.445.369	1.060.888	16,44%
Costa Rica	22-06-2021	2.150.520	1.409.778	740.742	14,60%
México	22-06-2021	40.227.974	27.896.212	16.695.831	13,06%
Guyana	22-06-2021	319.096	223.659	92.157	11,74%
Brasil	22-06-2021	82.651.809	64.034.871	24.318.192	11,57%
Panamá	22-06-2021	1.441.439	953.974	487.465	11,39%
Colombia	22-06-2021	15.298.930	10.172.100	4.781.769	9,49%
Argentina	22-06-2021	18.380.675	14.504.810	3.694.089	8,22%
Perú	22-06-2021	6.406.162	3.818.223	2.477.276	7,62%
Ecuador	22-06-2021	3.580.667	2.368.971	1.211.696	7,02%
Bahamas	22-06-2021	79.246	54.199	25.047	6,43%
Bolivia	22-06-2021	2.231.841	1.645.289	586.552	5,09%
Paraguay	22-06-2021	662.804	422.474	240.330	3,36%
Jamaica	22-06-2021	194.315	163.209	31.106	1,14%
Guatemala	22-06-2021	813.278	665.871	147.407	0,84%
Venezuela	22-06-2021	1.302.992	1.079.134	223.858	0,79%
Honduras	22-06-2021	541.792	484.018	58.000	0,59%
Nicaragua	22-06-2021	167.500	167.500	0	0

**Cuadro Elaboración propia. Fuente, World in Data datos COVID-19, 22 junio 2021**

**“ACUERDO DE ASOCIACIÓN DE ECONOMÍA DIGITAL ENTRE LA REPÚBLICA DE CHILE, NUEVA ZELANDA Y LA REPÚBLICA DE SINGAPUR”, SUSCRITO EL 11 DE JUNIO DE 2020.**

Chile ha generado variados acuerdos internacionales una amplia red de 29 acuerdos comerciales con 65 economías, los cuales cubren cerca del 88% del producto interno bruto mundial, generando así una política exterior dinámica, diversificando su acceso a las principales economías del mundo, además de generar las oportunidades para que las grandes, medianas y pequeñas empresas puedan acceder a nuevos mercados, así como también la población y empresas nacionales accedan a bienes y servicios extranjeros.

Actualmente el comercio electrónico a crecido significativamente, impulsado más aún por la pandemia del covid-19, empujando a Chile y el mundo que acelere la inserción en la “Economía Digital, concepto fue acuñado por el autor Don Tapscot<sup>1</sup>”

Dentro de este escenario, la Economía Digital (también conocida como Nueva Economía, Economía en Internet, o Economía Web), cobra gran relevancia para la actividad económica, favoreciendo la comunicación directa entre productores y consumidores, mediante el uso de plataformas electrónicas que eliminan o disminuyen barreras logísticas, de traslados, y finalmente pueden redundar en menores costos.

“La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), organismo para el cual, la Economía Digital consta de tres componentes principales que, según su grado de desarrollo y de complementación, determinan su nivel de madurez en cada país. Estos son la infraestructura de redes de banda ancha, la industria de aplicaciones TIC y los usuarios finales.<sup>2</sup>”

“En este modelo, se plantea que la evolución y maduración del ecosistema de la economía digital genera impactos en los ámbitos económico y social. En el primero, se consideran su efecto en la productividad, el crecimiento económico y el empleo. En el segundo, destacan los impactos en la educación, la salud, el acceso a la información, los servicios públicos, la transparencia y la participación.<sup>3</sup>”

---

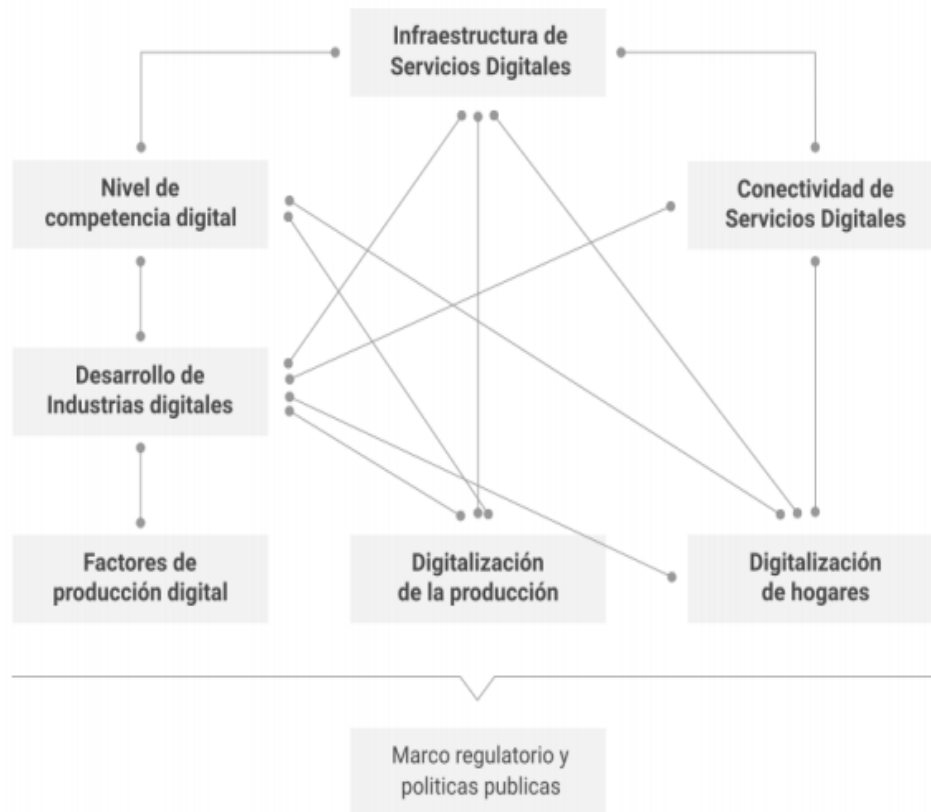
<sup>1</sup> Don Tapscott ha sido un intelectual a nivel mundial en materia de innovación, medios de comunicación e impacto de la tecnología y la comunicación en el ámbito económico y social. Una de sus obras más destacadas es el libro “Digital Economy: promise and peril in the age of networked intelligence” (1995), en donde aborda el concepto de Economía Digital. <https://flacsochile.org/la-economia-digital-en-el-contexto-covid-19-desafios-de-america-latina-y-chile/>

<sup>2</sup> [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/35408/1/S2013186\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/35408/1/S2013186_es.pdf) pág. 9.

<sup>3</sup> Ídem pág. 10.

**Figura n°1<sup>4</sup>:** Estructura del ecosistema digital. El ecosistema digital es definido como un conjunto de componentes interconectados que operan en un entorno socio-económico.

**Figura 1. Estructura del ecosistema digital**



Las desigualdades señaladas son evidentes en América Latina y el Caribe, región que presenta índices bajos en materia de Economía Digital, en comparación con otras zonas. Algunos indicadores evidencian lo rezagada que se ubica con respecto a los promedios, por ejemplo, de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE). Según el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en la región un 56% de los hogares tiene acceso a internet, no obstante, sólo un 45,5% de estos cuentan con conexión de banda ancha, lejos del 86,3% que marcan los países miembros de la OCDE. A lo anterior, se suma la brecha urbano-rural la cual sigue siendo uno de los principales reflejos de la inequidad que tiene el acceso a Internet en la región<sup>5</sup>.

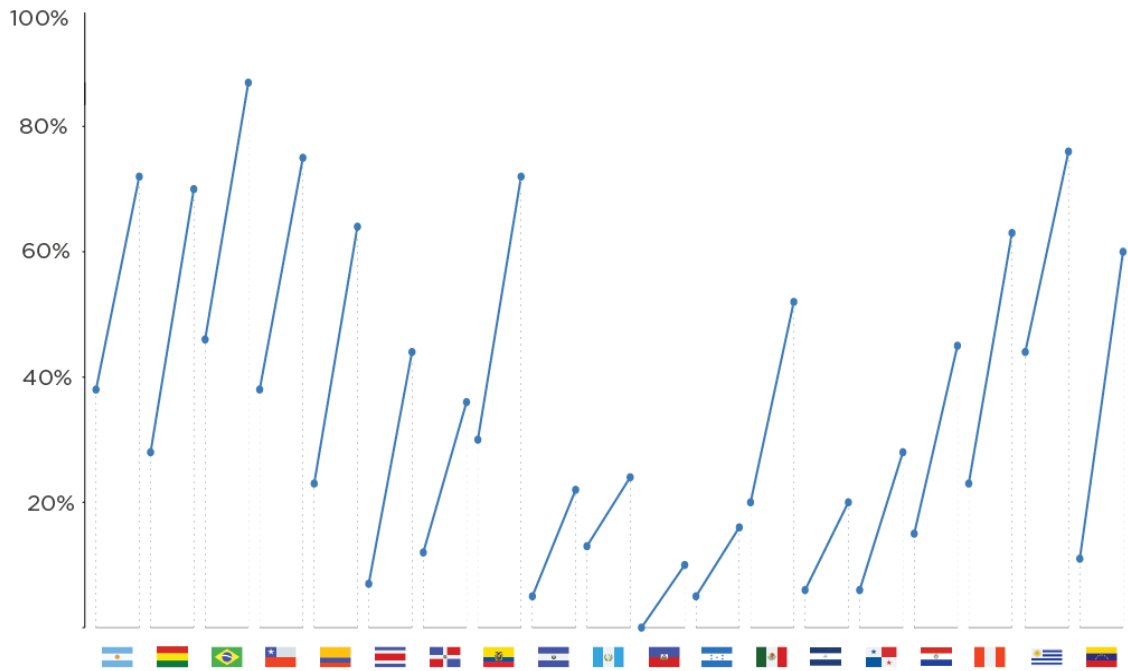
<sup>4</sup> CAF. (2017, January). Metodología del Índice de Desarrollo del Ecosistema Digital (IDED). Caracas: CAF. Retrieved from <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1052>

<sup>5</sup> <https://flacsochile.org/la-economia-digital-en-el-contexto-covid-19-desafios-de-america-latina-y-chile/>

Figura n°2<sup>6</sup>: Expansión en el acceso a conexión 4G, 2017 vs. 2025.

## Expansión en el acceso a conexión 4G, 2017 vs. 2025

La siguiente gráfica muestra la tasa de adopción de la conexión 4G en los países de América Latina y el Caribe. El mayor crecimiento ocurrirá en los países de la región andina.



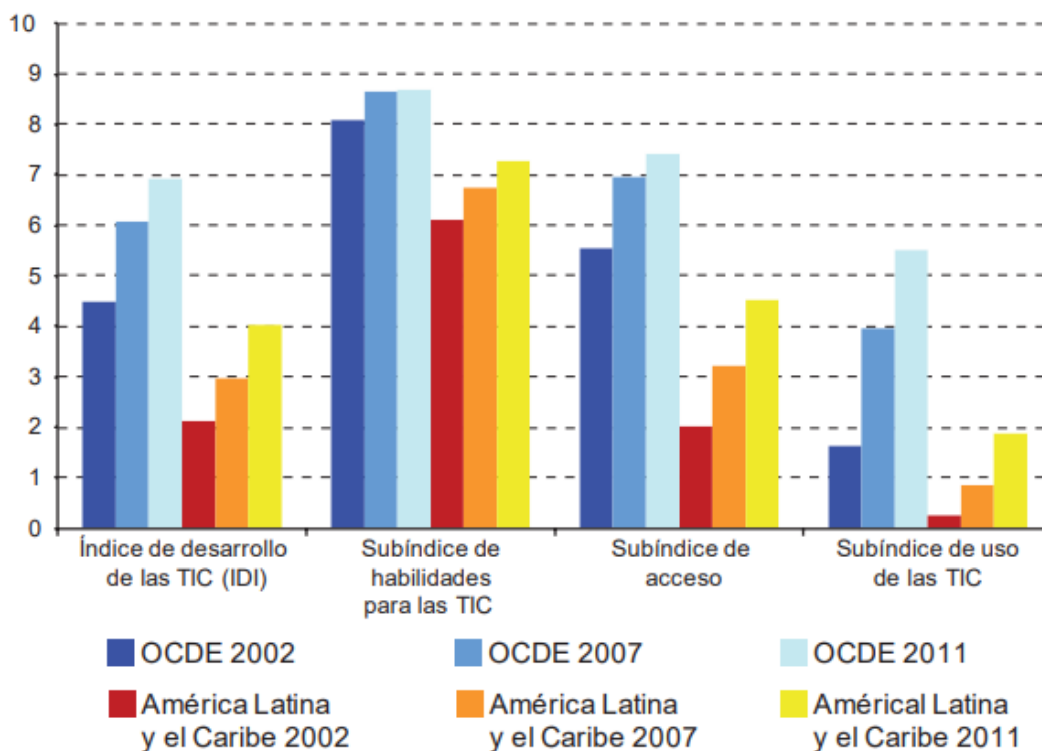
Fuente: The Mobile Economy Latin America and the Caribbean 2018, GSMA



Por lo anterior podríamos decir que el comercio internacional hoy enfrenta un importante proceso de actualización y transformación, hoy el tiempo digital se ha adelantado, y no todos los países estaban preparados, pensando en los países Latinoamericanos, existiendo brechas importantes, en el desarrollo de las TIC's. El comercio internacional se ha transformado, generando una mayor importancia aun mas en pandemia al comercio electrónico.

<sup>6</sup> <https://www.iadb.org/es/mejorandovidias/internet-para-todos-disminuyendo-la-brecha-digital-en-america-latina>

**AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE: PROMEDIO SIMPLE DE AVANCE DEL ÍNDICE DE DESARROLLO DE LAS TIC CON RESPECTO A LOS PAÍSES DE LA OCDE**

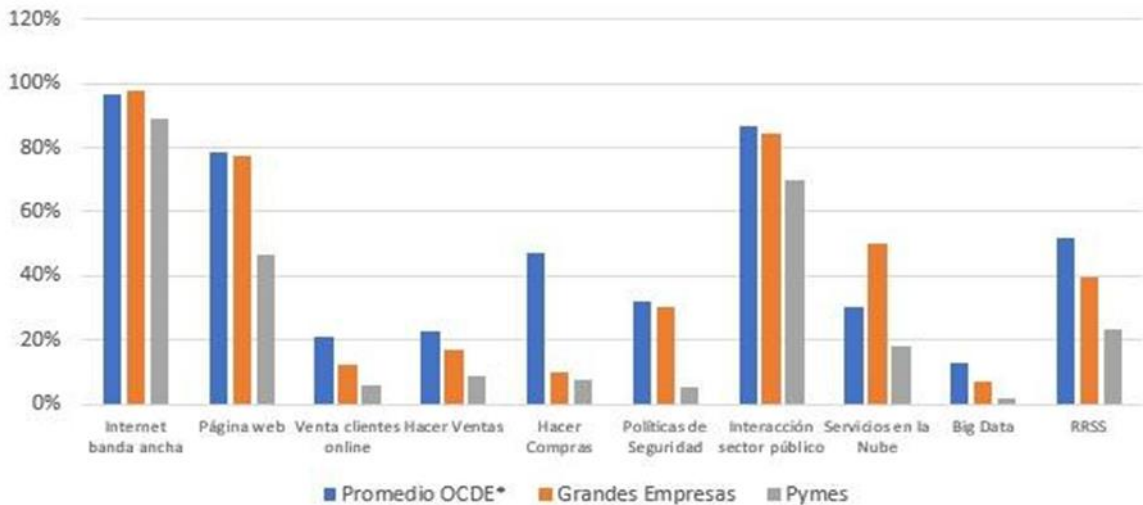


**Fuente:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), *Measuring the Information Society 2012*.<sup>7</sup>

El índice de desarrollo de las TIC está compuesto de 11 indicadores organizados en tres categorías: acceso, uso y habilidades para las TIC. El área de acceso es la que más se ha desarrollado como consecuencia del avance de la telefonía móvil y el mayor acceso a Internet y el ancho de banda internacional. En 2002-2011, los países de la región aumentaron significativamente en el índice de acceso respecto de los países de la OCDE de 36% a 61%<sup>8</sup>.

<sup>7</sup> [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/35408/1/S2013186\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/35408/1/S2013186_es.pdf) pág. 19.

<sup>8</sup> Ídem



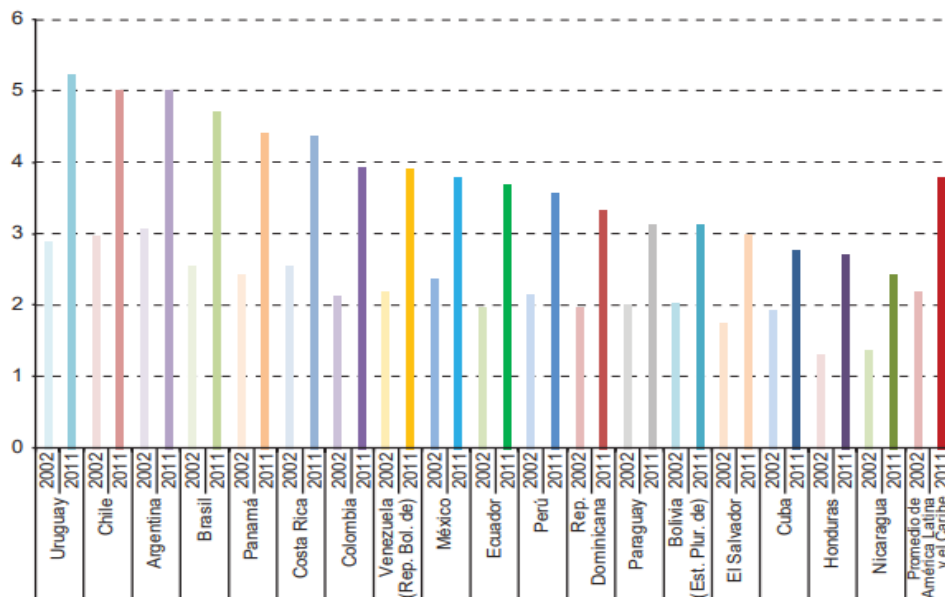
**Fuente:** Encuesta TIC 2019, Ministerio de Economía, Chile.

Casi la mitad de las empresas chilenas cuenta con sitio web. Esta cifra es baja en comparación con la OCDE, ya que en el resto de los países casi el 80% de las empresas cuenta con una página de internet para vender o promocionar sus productos. La diferencia se explica principalmente porque las pymes chilenas están poco digitalizadas. Solo 46,8% cuenta con sitio. Por esta razón, desde el Ministerio de Economía se está impulsado el programa “Digitaliza tu Pyme”, el cual busca cerrar brechas digitalizando a 250 mil pymes al 2021<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> <https://www.claseejecutiva.uc.cl/blog/articulos/la-economia-digital-en-chile/>

## AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE: AVANCE EN EL ÍNDICE DE DESARROLLO DE LAS TIC, 2002 Y 2011

(En números índice entre 0 y 10)



**Fuente:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) Measuring the Information Society 2009 para los datos de 2002 y Measuring the Information Society 2012 para los datos de 2011<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/35408/1/S2013186\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/35408/1/S2013186_es.pdf) pág. 20.

- **SUSCRIPCIÓN ACUERDO DE ASOCIACIÓN DE ECONOMÍA DIGITAL**

La suscripción del Acuerdo de Asociación de Economía Digital (DEPA, por sus siglas en inglés), permitirá a nuestro país su inserción integral y efectiva en las tendencias internacionales de digitalización de la economía. De acuerdo con la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), la economía digital abarca todas aquellas transacciones comerciales de bienes y servicios realizadas por medios digitales en las que confluye la participación de consumidores, sector privado y entes estatales. Para ello, las partes del DEPA adoptaron un marco normativo que permite a las economías miembros promover sus mercados y colaborar en el desarrollo de la economía digital.

El Acuerdo de Asociación de Economía Digital (DEPA, por su sigla en inglés) nació del interés común de Chile, Nueva Zelanda y Singapur por aprovechar el potencial de la Economía Digital para beneficiar a las economías más pequeñas y proporcionar más oportunidades para incluir a más personas y MIPYMES en la economía global<sup>11</sup>.

El **objetivo principal** de este acuerdo es establecer ciertas reglas básicas para promover a nuestros países como plataformas para la economía digital. Esto significa tener un marco amigable para las empresas, donde pueden exportar sus servicios y productos digitales, pero también explorar materias nuevas en el contexto tecnológico que sirvan a la sociedad en general por medio del desarrollo económico inclusivo<sup>12</sup>.

Este Acuerdo ha sido firmado por economías pequeñas, pero con gran proyección comercial en el mundo. Chile, Nueva Zelanda y Singapur encuentran denominadores comunes en la regulación de temas cruciales para la economía digital, tales como el tratamiento no discriminatorio de los productos digitales, la no localización forzada de servidores y el libre flujo transfronterizo de datos. Las actividades digitales cada día cobran más relevancia en la vida de las personas, a severa que es esencial para **Chile** apoyar el crecimiento y proyección de la economía digital tanto en el mercado nacional como internacional. Se proyecta que, a nivel nacional, el comercio electrónico crecerá anualmente un 20% en promedio durante los próximos cinco años. Además, se constata que en Chile existen 15,3 millones de usuarios de internet al año 2019, lo cual equivale a una tasa de penetración de internet del 86%. El 78% de la conectividad se realiza mediante suscripciones móviles de internet<sup>13</sup>.

**Nueva Zelanda** por su parte, mantiene una tasa de penetración de internet de 88% de un total de 4,77 millones de personas. La conectividad mediante suscripciones de internet móvil alcanza los 6,35 millones de personas equivalente a una tasa de 133% y los servicios de 5G están siendo prestados para mejorar la conectividad digital. Por último, **Singapur**, al año 2019 registra 4,9 millones de usuarios de internet, lo cual representa una tasa de 89,6% de penetración de internet.

La conectividad mediante suscripciones de internet móvil alcanza a 79,8% de la población y los servicios de 5G están siendo prestados para mejorar la conectividad digital.

---

<sup>11</sup> <https://www.subrei.gob.cl/landings/depa>

<sup>12</sup> IDEM

<sup>13</sup> MENSAJE N°057-369

El Acuerdo de Asociación de Economía Digital constituye un hito modernizador de la política comercial, toda vez que es el primer Acuerdo que trata exclusivamente materias de economía digital, abordando nuevos temas tales como Ciberseguridad, Fintech, Inteligencia Artificial, Interoperabilidad y Estándares Abiertos, Inclusión Digital, Política de Competencia y Modelos de Desarrollo Abiertos.

#### **BENEFICIOS SECTORIALES DEL ACUERDO** <sup>14</sup>

El Acuerdo **potenciará y facilitará** el comercio en la economía digital. Ello traerá como consecuencia que se fortalezca la llamada “Industria 4.0”, que incluye nuevas tecnologías tales como la Inteligencia Artificial y la Ciberseguridad.

En **agricultura y alimentos**, el uso de nuevas aplicaciones en tecnología móvil, sensores remotos o monitoreo a distancia, requieren de un marco regulatorio que facilite su uso y expansión. El DEPA permitirá que se desarrollen estas tecnologías en un marco regulatorio con visión de futuro que otorgue certeza a las Partes.

La **digitalización promueve la innovación**. Este Acuerdo establece un marco de cooperación que permite fomentar la innovación y la creatividad, la difusión de la información, conocimientos, tecnología, cultura y las artes, creando así mercados abiertos y competitivos.

El DEPA **fomentará el desarrollo de las Tecnologías de la Información y Comunicación (TICs), rubro comercial emergente**, de creciente relevancia en el contexto de las exportaciones chilenas. Durante el año 2018 las exportaciones chilenas de servicios en Tecnologías de la Información sumaron US\$350 millones, las cuales se realizaron a través de 204 empresas chilenas de las cuales 118 son calificadas como medianas y pequeñas empresas.

En **materia logística**, el Acuerdo facilitará el comercio sin papel y el intercambio de buenas prácticas para el desarrollo de nuevas tecnologías, tales como: entregas de última milla, uso de drones, y uso de medios no tradicionales para entregas como el uso de *lockers*. Asimismo, el DEPA promueve la creación de nuevos modelos de negocios para la logística y envíos, incluyendo normas relativas a la facilitación del desarrollo de los envíos exprés, que buscan la reducción de documentos exigidos para la internación aduanera, reducción de los tiempos de procesamiento y establecer claridad en la información sobre los pagos que deben efectuarse al momento de procesar un envío exprés.

El DEPA también reconoce los principios generales de la **protección de datos personales** propuestos por la OCDE, además de incentivar la adopción interna de los más altos estándares internacionales en esta materia.

El Acuerdo **promueve la interoperabilidad entre los distintos sistemas de protección de datos**, manteniendo de esta manera el compromiso de Chile de promover el libre flujo de datos. Además, el Acuerdo promueve el establecimiento de programas gubernamentales de datos abiertos. Para esto se fijan marcos normativos que permiten la cooperación sobre la publicación de datos

---

<sup>14</sup> MENSAJE N°057-369

gubernamentales, incluyendo identificación del tipo de datos relevantes, desarrollo de nuevos productos y la generación de modelos de licencias abiertas para estos datos.

El **Acuerdo hace permanente la moratoria a la aplicación de aranceles a las transmisiones electrónicas establecida en la Declaración sobre Comercio Electrónico Global de la Organización Mundial del Comercio (OMC) de 1998**. Con esto, las transmisiones electrónicas no pagarán aranceles en frontera. No obstante, no significa que los productos o plataformas digitales estén exentos de tributos internos, cada país podrá aplicar los impuestos internos que su legislación disponga, de manera no discriminatoria.

Por último, este **Acuerdo tiene un carácter inclusivo**, procurando que los beneficios de la economía digital lleguen a todas las personas. Para esto, se potencian especialmente las actividades que ayuden a llevar a más personas al comercio digital, incluyéndose herramientas tales como el intercambio de buenas prácticas y el intercambio de expertos. Asimismo, el DEPA promueve el diálogo con la sociedad civil y el sector privado, creando, por ejemplo, un Diálogo Digital de PYMEs cuyo objetivo es la promoción de los beneficios del DEPA para las PYMEs de las Partes.

- **¿EN QUÉ SE DIFERENCIA DEL TPP11?**<sup>15</sup>

El CPTPP fue el primer acuerdo en establecer un amplio conjunto de reglas para el comercio digital regional. Las negociaciones de comercio electrónico de la OMC (iniciadas en mayo de 2019) intentan de manera similar establecer un conjunto de reglas para el comercio digital a nivel internacional.

Las negociaciones de DEPA fueron diseñadas para ver lo que puede ser posible a través de un "acuerdo pionero" en esta área con un mayor grado de ambición. Así, se establece una agenda de disciplinas y compromisos en el comercio digital que van más allá de las disciplinas contenidas en el CPTPP. Chile propuso nuevos temas, como cooperación en Inteligencia Artificial, Identidad Digital, Datos Abiertos y Privacidad de Datos, entre otros, ya que consideramos que se convertirán en una parte integral de la evaluación realizada por las empresas cuando elijan dónde establecerse. Esto permitirá que Chile se convierta en un Hub Digital en América Latina vinculado a Asia-Pacífico.

El acuerdo alcanzado entre Chile, Nueva Zelanda y Singapur, una vez firmado, estará abierto a la adhesión de otros miembros de la OMC que puedan cumplir con los estándares de alta calidad establecidos en el acuerdo.

### **ESTRUCTURA DEL TRATADO**<sup>16</sup>

El "Acuerdo de Asociación de Economía Digital" consta de un Preámbulo y dieciséis módulos: Disposiciones Iniciales y Definiciones Generales; Facilitación de los Negocios y el Comercio; Tratamiento de Productos Digitales y Temas Relacionados; Temas de Datos; Ambiente Amplio de Confianza; Confianza de Consumidor y Empresa; Identidad Digital; Tecnologías y Tendencias Emergentes; Innovación y Economía Digital; Cooperación en Pequeñas y Medianas Empresas; Inclusión Digital; Comité Conjunto y Puntos de Contacto; Transparencia; Solución de Controversias; Excepciones; y Disposiciones Finales. Además, contiene un Anexo relativo al entendimiento de las Partes sobre este Acuerdo.

---

<sup>15</sup> <https://www.subrei.gob.cl/landings/depa>

<sup>16</sup> MENSAJE N°057-369

## Proyectos de Transporte Aéreo:

1. **Proyecto de acuerdo que prueba el Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República de Chile y la República Checa, suscrito en Nairobi, el 11 de diciembre de 2018 (Boletín N°14.184-10).**

### ANTECEDENTES

De acuerdo con el **Mensaje N° 043-369**, nos señala que este Acuerdo corresponde a un Acuerdo bilateral de transporte aéreo cuya celebración obedece a la política aerocomercial de cielos abiertos impulsada por Chile desde hace varias décadas y que tiene como fin conseguir la mayor apertura con los demás países, en especial en lo relacionado con los derechos de tráfico, libre ingreso a los mercados, libertad tarifaria y mínima intervención de la autoridad.

### ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL ACUERDO.

El presente Acuerdo consta de un Preámbulo, en el cual las Partes dan cuenta de las consideraciones y propósitos que tuvieron a la vista para celebrarlo, y de 20 Artículos, donde se despliegan las normas que conforman su cuerpo principal.

### PREÁMBULO

En el Preámbulo las Partes manifiestan que la celebración de este Acuerdo facilitará la expansión del transporte aéreo internacional, para hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan a los viajeros y embarcadores una variedad de opciones de servicios a las tarifas más bajas que no sean discriminatorias ni que representen un abuso de una posición dominante, estimulando a las líneas aéreas individuales a establecer e implementar tarifas innovadoras y competitivas.

### PRINCIPALES DISPOSICIONES

El **Artículo 1**, titulado **“Definiciones”**, contiene una serie de términos y conceptos del Acuerdo, con el objeto de facilitar la comprensión e interpretación de las disposiciones de este.

El **Artículo 2**, relativo al **“Otorgamiento de Derechos”**, contempla los derechos de tráfico de 1ra libertad (sobrevuelo), 2da libertad (escala técnica), 3ra y 4ta libertades (derecho a prestar servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros, carga y correo o exclusivos de carga, entre los territorios de ambos países); la 5ta libertad (prestar dichos servicios entre los territorios de la contraparte y cualquier tercer país, directamente); y la 6ta libertad (prestar los mismos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por su propio territorio).

El **Artículo 3**, que trata la **“Designación y Autorización”**, contempla el derecho de cada Parte para designar tantas líneas aéreas como desee y para retirar o modificar tales designaciones, las cuales serán transmitidas a la otra Parte, por escrito, mediante la vía diplomática. También se refiere al principio de celeridad administrativa en el otorgamiento de las autorizaciones y mínima demora administrativa.

**El Artículo 4**, referido a la **“Revocación, Suspensión o Limitación de Autorización”** consagra los requisitos diferenciados respecto de las condiciones que deben cumplir las empresas designadas por cada una de las Partes. En el caso de las empresas designadas por República Checa, se exige que las empresas aéreas se encuentren establecidas en el territorio de la República Checa o que tenga una Licencia de Explotación válida de acuerdo al Derecho de la Unión Europea. Por su parte, las empresas designadas por Chile deben estar legalmente constituidas y tener la oficina principal de sus negocios en el territorio chileno, lo que favorece la inversión extranjera. Asimismo, para ambos Estados, la Parte que designa debe ejercer y mantener el control regulatorio efectivo de la compañía aérea que ha designado o, en caso de República Checa, puede ser ejercido por otro Estado Miembro de la Comunidad Europea responsable por la emisión de su Certificado de Operador Aéreo.

A mayor abundamiento, el Artículo agrega que un Estado Parte puede revocar una autorización a una empresa designada cuando la compañía aérea designada por el otro Estado no cumpla con los requisitos señalados precedentemente. Esto no limita los derechos de las Partes para suspender, limitar o imponer condiciones al transporte aéreo en conformidad con las disposiciones de seguridad operacional o “Safety” (Artículo 6) o seguridad de la aviación o “Aviation Security” (Artículo 7).

**El Artículo 6**, denominado **“Seguridad Operacional”**, indica que, para efectos de operar los servicios acordados, ambas Partes reconocerán como válidos los certificados de aeronavegabilidad, de idoneidad y las licencias emitidas o validadas por la otra Parte que se encuentren vigentes. Asimismo, las Partes se comprometen a cumplir con las normas de seguridad de vuelo dictadas por la otra Parte y pueden solicitar consultas relativas a las normas de seguridad operacional mantenidas por la otra Parte. En este orden de cosas se reservan el derecho a revocar o modificar inmediatamente la autorización de explotación de la compañía aérea o de suspender un vuelo en particular.

**El Artículo 7**, rotulado **“Seguridad de la Aviación”**, las Partes reafirman su obligación de proteger, en su relación mutua, 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 última norma se basa en una cláusula modelo de seguridad elaborado por la OACI. Cabe hacer presente que los convenios internacionales acerca de seguridad y actos ilícitos cometidos a bordo de las aeronaves, citados en el Artículo, son instrumentos ratificados por Chile.

**El Artículo 8**, señala que las **“Oportunidades Comerciales”**, contenidas las partes se comprometen a otorgar a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, el derecho de abrir oficinas y mantener personal en el territorio de la otra Parte; de realizar sus propios servicios en tierra o de seleccionar entre los agentes autorizados; de vender directamente sus servicios de transporte aéreo o hacerlo a través de agentes; y de celebrar acuerdos de cooperación comercial, tales como reserva de capacidad, código compartido, intercambio de aeronaves, arrendamiento de aeronaves y 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 y de rutas correspondiente y cumplan con los requerimientos aplicables a ese tipo de arreglos. Asimismo, este Artículo incorpora la autorización a las empresas designadas para llegar a acuerdos de transporte intermodal, favoreciendo las conexiones con otros medios de transporte.

**El Artículo 13**, que regula las **“Tarifas”**, prevé la libertad tarifaria, que significa que las líneas aéreas pueden cobrar las tarifas que deseen de acuerdo con sus consideraciones comerciales de mercado, así, la intervención de las Partes en esta materia se limitará a evitar precios o prácticas discriminatorias, precios excesivamente altos o restrictivos por abuso de una posición dominante o artificialmente bajos por subvenciones o ayuda gubernamental directa o indirecta. Una tarifa continuará en vigor salvo que, previas consultas, ambas Partes objeten y lleguen a un acuerdo. Se notificará o registrará ante cada una de las Partes los precios que se cobren desde o hacia su territorio.

**El Artículo 14**, concerniente a las **“Consultas y Enmiendas”**, prescribe que las Partes pueden modificar alguna disposición del Acuerdo mediante el mecanismo de consultas entre ambas, enmiendas que entrarán en vigor cuando las mismas se confirmen, por intercambio de notas una vez que todos los procedimientos internos necesarios se han completado por las Partes.

**El Artículo 15**, que alude a la **“Solución de Controversias”** establece que, si surgiere alguna controversia entre las Partes relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, se contempla la consulta entre las autoridades como vía de solución. En caso de persistir la controversia, las Partes pueden recurrir a un panel arbitral para dirimir la controversia.

**El Artículo 19**, consagra el principio de la **“No Discriminación”**, el cual es aplicable a la totalidad del Acuerdo, protegiendo a las compañías de ambas Partes de cualquier acto discriminatorio con relación a los derechos y obligaciones establecidos en el presente Acuerdo.

Las demás disposiciones del presente Acuerdo, relativas a: **“Aplicación de Leyes”** (Artículo 5); **“Derechos de Aduana”** (Artículo 9); **“Tránsito Directo”** (Artículo 10); **“Cargos al Usuario”** (Artículo 11); **“Competencia entre Líneas Aéreas”** (Artículo 12); **“Terminación”** (Artículo 16); **“Acuerdo Multilateral”** (Artículo 17); **“Registro en la OACI”** (Artículo 18); y **“Entrada en vigor”** (Artículo 20), representan cláusulas usuales en esta clase de instrumentos de Servicios Aéreos y corresponden 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.

## 2. Proyecto de acuerdo que aprueba el Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la Mancomunidad de las Bahamas, suscrito en Nairobi, el 12 de diciembre de 2018 (Boletín N° 14.185-10).

### ANTECEDENTES

De acuerdo a lo indicado en el **Mensaje N° 044-369**, nos señala que este Acuerdo, corresponde a un Acuerdo bilateral de servicios aéreos cuya celebración obedece a la política aerocomercial de cielos abiertos impulsada por Chile desde hace varias décadas y que tiene como fin conseguir la mayor apertura con los demás países, en especial en lo relacionado con los derechos de tráfico, libre ingreso a los mercados, libertad tarifaria y mínima intervención de la autoridad.

### ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL ACUERDO.

El presente Acuerdo consta de un Preámbulo, en el cual las Partes dan cuenta de las consideraciones y propósitos que tuvieron a la vista para celebrarlo, y de 20 Artículos, donde se despliegan las normas que conforman su cuerpo principal.

### PREÁMBULO

En el Preámbulo las Partes manifiestan que la celebración de este Acuerdo facilitará la expansión del transporte aéreo a fin de estimular a las líneas aéreas a establecer e implementar tarifas innovadoras y competitivas.

### PRINCIPALES DISPOSICIONES

El **Artículo 1**, titulado **“Definiciones”**, contiene una serie de términos y conceptos del Acuerdo, con el objeto de facilitar la comprensión e interpretación de las disposiciones del mismo.

El **Artículo 2**, sobre **“Otorgamiento de Derechos”**, contempla los derechos de tráfico de 1ra libertad (sobrevuelo); 2da libertad (escala técnica); 3ra y 4ta libertades (derecho a prestar servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros, carga y correo o exclusivos de carga, entre los territorios de ambos países); la 5ta libertad (prestar dichos servicios entre los territorios de la contraparte y cualquier tercer país, directamente); la 6ta libertad (prestar los mismos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por su propio territorio); y la 7ma libertad (prestar servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, sin pasar por su propio territorio pero en este caso para servicios exclusivamente de carga).

Esta disposición agrega que, no se impondrán limitaciones a servicios aéreos en cuanto a rutas, frecuencias ni material de vuelo, sea propio o arrendado, los que pueden prestarse con la mayor flexibilidad de operación.

Prescribe, además, este Artículo que las líneas aéreas designadas de una Parte tendrán derecho a utilizar todas las aerovías, aeropuertos y otras instalaciones en el territorio de la otra Parte, de forma no discriminatoria.

El **Artículo 3**, denominado **“Designación y Autorización”** contempla el derecho de cada Parte a designar tantas líneas aéreas como desee para realizar transporte aéreo y para retirar o modificar tales designaciones, las cuales serán transmitidas por escrito, mediante canales diplomáticos.

Asimismo, el Artículo prevé el principio de celeridad administrativa en el otorgamiento de las autorizaciones.

**El Artículo 4** trata de la **“Revocación, Suspensión o Limitación de Autorización”** y señala que cada Parte se reserva el derecho de revocar, suspender o limitar las autorizaciones operacionales otorgadas a una línea aérea designada por la otra Parte, en determinados casos y previa consulta. Además, este Artículo no limita los derechos de las Partes para suspender, limitar o imponer condiciones al transporte aéreo en conformidad con las disposiciones de Seguridad Operacional (Artículo 6) o Seguridad de la Aviación (Artículo 7).

**El Artículo 6**, denominado **“Seguridad Operacional”**, las Partes se obligan a reconocer como válidos, para efectos de operar los servicios acordados, los certificados de aeronavegabilidad y de competencia y las licencias expedidas o convalidadas por la otra Parte que se encuentren vigentes.

De igual modo, las Partes podrán solicitar la celebración de consultas relativas a las normas de seguridad operacional aplicadas por la otra Parte. Además, se reservan el derecho a revocar o modificar inmediatamente la autorización de operación de la compañía aérea o de suspender un vuelo determinado.

Respecto a la **“Seguridad de la Aviación”** contenida en el Artículo 7, las Partes se obligan a 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 de seguridad de la aviación, elaborada por la OACI. Cabe hacer presente, que los Convenios Internacionales sobre seguridad de la aviación y actos ilícitos cometidos a bordo de las aeronaves citados en el Artículo son Convenios ratificados por Chile.

**El Artículo 8**, intitulado **“Oportunidades Comerciales”** contiene el compromiso de las Partes de otorgar a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, el derecho de abrir oficinas y mantener personal en el territorio de la otra Parte; de realizar sus propios servicios de asistencia en tierra; de vender directamente sus servicios de transporte aéreo o hacerlo a través de agentes; de remesar los ingresos locales; y de celebrar acuerdos de cooperación comercial, tales como reserva de capacidad, código compartido, intercambio de aeronaves, arrendamiento de aeronaves y 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 correspondiente y cumplan con los requerimientos aplicables a ese tipo de arreglos.

**El Artículo 11**, rotulado **“Competencia entre Líneas Aéreas”**, las Partes se comprometen a dar una justa y equitativa oportunidad para competir en la prestación de los servicios de transporte aéreo y a no limitar unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio o el tipo de aeronave explotadas por las líneas aéreas de la otra Parte, salvo que sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operacionales o ambientales en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio de Chicago y siempre sobre bases no discriminatorias.

**El Artículo 12**, en relación a las **“Tarifas”**, consagra la libertad tarifaria que significa que las líneas aéreas pueden cobrar las tarifas que deseen, por tanto, la intervención de las Partes en esta materia se limitará a evitar tarifas o prácticas injustificadamente discriminatorias, o artificialmente bajas. Una tarifa continuará vigente salvo que, previas consultas, ambas Partes la objeten y lleguen a un acuerdo. Se presentará ante cada una de las Partes los precios que se cobren desde o hacia su territorio.

**El Artículo 18**, atinente a la **“No Discriminación”**, estatuye un principio aplicable a la totalidad del Acuerdo que protege a las compañías aéreas de ambas Partes de cualquier acto discriminatorio con relación a los derechos y obligaciones establecidos en el presente instrumento.

Las demás disposiciones del Acuerdo, relativas a: **“Aplicación de Leyes”** (Artículo 5); **“Derechos Aduaneros”** (Artículo 9); **“Cargos al Usuario”** (Artículo 10); **“Consultas y Enmiendas”** (Artículo 13); **“Solución de Controversias”** (Artículo 14); **“Terminación”** (Artículo 15); **“Acuerdo Multilateral”** (Artículo 16); **“Registro en la OACI”** (Artículo 17); **“Sistemas Computacionales de Reserva (CRS)”** (Artículo 19); y **“Entrada en Vigor”** (Artículo 20); representan cláusulas usuales en esta clase de Acuerdos de Servicios Aéreos y corresponden 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.

**3. Proyecto de acuerdo que aprueba el Acuerdo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno del Gran Ducado de Luxemburgo de Servicios Aéreos, suscrito en Nueva York, el 26 de septiembre de 2019 (Boletín N°14.187-10).**

## **ANTECEDENTES**

En el **Mensaje N° 046-369**, señala que este Acuerdo corresponde a un Acuerdo bilateral de transporte aéreo, cuya celebración obedece a la política aerocomercial de cielos abiertos impulsada por Chile desde hace varias décadas y que tiene como fin conseguir la mayor apertura con los demás países, en especial en lo relacionado con los derechos de tráfico, libre ingreso a los mercados, libertad tarifaria y mínima intervención de la autoridad.

## **ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL ACUERDO.**

El presente Acuerdo consta de un Preámbulo, en el cual las Partes dan cuenta de las consideraciones y propósitos que tuvieron a la vista para celebrarlo, y de 23 Artículos, donde se despliegan las normas que conforman su cuerpo principal.

## **PREÁMBULO**

En el Preámbulo las Partes manifiestan que el objeto de este Acuerdo es establecer servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios, contribuyendo al progreso de la aviación civil internacional, para garantizar el mayor grado de seguridad en las operaciones de transporte aéreo internacional.

## **PRINCIPALES DISPOSICIONES**

El **Artículo 1**, titulado **“Definiciones”**, contiene una serie de términos y conceptos del Acuerdo, con el objeto de facilitar la comprensión e interpretación de las disposiciones del mismo.

El **Artículo 2**, denominado **“Otorgamiento de Derechos”**, contempla los derechos de tráfico de 1ra libertad (sobrevuelo); 2da libertad (escala técnica), derechos de 3ra y 4ta libertades (derecho a prestar servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros, carga y correo o exclusivos de carga, entre los territorios de ambos países); la 5ta libertad (prestar dichos servicios entre los territorios de la contraparte y cualquier tercer país, directamente); la 6ta libertad (prestar los mismos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por su propio territorio); y la 7ma libertad (prestar servicios entre el territorio de la otra Parte y cualquier tercer país sin pasar por el territorio del país que designa la aerolínea).

El **Artículo 3**, que trata la **“Designación y Autorización”**, contempla el derecho de cada Parte para designar una o más líneas aéreas para que operen los servicios aéreos acordados y para retirar o modificar dichas designaciones, las cuales serán transmitidas a la otra Parte por escrito. También estatuye el principio de celeridad administrativa en el otorgamiento de las autorizaciones y de mínima demora administrativa.

El **Artículo 4**, referido a la **“Revocación y Limitación de Autorización”**, señala que cada Parte se reserva el derecho de rechazar, revocar, suspender o imponer condiciones, temporal o permanentemente, a las autorizaciones operacionales otorgadas a una línea aérea designada por la

otra Parte, en determinados casos y previa consulta con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte de conformidad con el Artículo 17 de este instrumento.

**El Artículo 6**, relativo a la **“Seguridad Operacional”**, las Partes se obligan a reconocer como válidos, para efectos de operar los servicios acordados, los certificados de aeronavegabilidad, de competencia, y las licencias expedidas o convalidadas por la otra Parte que se encuentren vigentes.

Del mismo modo, las Partes se comprometen a cumplir con las normas de seguridad de vuelo dictadas por la otra Parte, y pueden solicitar la celebración de consultas relativas a dichas normas de seguridad operacional mantenidas por la otra Parte. En este orden de cosas, se reservan el derecho a revocar o modificar inmediatamente la autorización de explotación de la compañía aérea o de suspender un vuelo en particular.

**El Artículo 7**, rotulado **“Seguridad de la Aviación”**, las Partes 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 de seguridad elaborada por la OACI. Cabe hacer presente, que los Convenios Internacionales acerca de seguridad y actos ilícitos cometidos a bordo de las aeronaves, citados en el Artículo, son instrumentos ratificados por Chile.

**El Artículo 9**, concerniente a las **“Tarifas”**, consagra la libertad tarifaria, que significa que las líneas aéreas pueden cobrar las tarifas que deseen de acuerdo a sus consideraciones comerciales de mercado. La intervención de las Partes en esta materia se limitará a evitar precios o prácticas discriminatorias, precios excesivamente altos o restrictivos por abuso de una posición dominante o artificialmente bajos por subvenciones o ayuda gubernamental directa o indirecta. Una tarifa continuará vigente salvo que, previas consultas, ambas Partes la objeten y lleguen a un acuerdo. Se notificará o registrará ante cada una de las Partes los precios que se cobren desde o hacia su territorio.

**El Artículo 11**, intitulado **“Oportunidades Comerciales y Transferencia de Fondos”**, contiene el compromiso de las Partes de otorgar a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, el derecho de vender directamente sus servicios de transporte aéreo o hacerlo a través de agentes y de transferir libremente los ingresos que obtenga.

**El Artículo 12**, trata de la **“Cláusula de Competencia Justa”** y estatuye el principio de justa y equitativa oportunidad de competir en la prestación de los servicios de transporte aéreo regulados por este Acuerdo, conforme al cual cada Parte adoptará medidas para eliminar la discriminación o prácticas de competencia desleal, así como, de abuso de la oferta.

**El Artículo 13**, atinente a los **“Acuerdos de Cooperación”**, prevé la posibilidad que las líneas aéreas designadas de cada Parte operen u ofrezcan los servicios acordados a través de diferentes Acuerdos de Cooperación tales como códigos compartidos, bloqueos de espacios, empresas conjuntas u otra forma de cooperación, y siempre que cumplan los requisitos establecidos.

**El Artículo 17**, concerniente a las **“Consultas”**, prescribe que las Partes, con el fin de garantizar la aplicación y el cumplimiento del presente Acuerdo o para modificar alguna disposición del mismo, podrán usar el mecanismo de consultas, mediante diálogo o por correspondencia.

**El Artículo 18**, que alude a la **“Solución de Controversias”**, establece que, si surgiere alguna controversia relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes recurrirán, primeramente, a la negociación entre ellas. En caso de persistir la controversia, las Partes pueden someterse a un tribunal arbitral.

Las demás disposiciones del Acuerdo, relativas a: **“Aplicación de las Leyes y Reglamentos”** (Artículo 5); **“Derechos de Aduana y otros Cargos”** (Artículo 8); **“Representantes de las Líneas Aéreas”** (Artículo 10); **“Transporte de Carga Intermodal”** (Artículo 14); **“Cargos al Usuario”** (Artículo 15); **“Estadísticas ”** (Artículo 16); **“Modificación del Acuerdo”** (Artículo 19); **“Convenio Multilateral”** (Artículo 20); **“Terminación”** (Artículo 21); **“Registro”** (Artículo 22); y **“Entrada en Vigor”** ( Artículo 23), representan cláusulas usuales en esta clase de Acuerdos de Servicios Aéreos y corresponden 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.

4. **Proyecto de acuerdo que aprueba el Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Ruanda, suscrito en Áqaba, Reino Hachemita de Jordania, el 4 de diciembre de 2019 (Boletín N°14.188-10).**

#### **ANTECEDENTES**

De acuerdo al **Mensaje N°047- 369**, nos indica que este Acuerdo corresponde a un Acuerdo bilateral de transporte aéreo, cuya celebración obedece a la política aerocomercial de cielos abiertos impulsada por Chile desde hace varias décadas y que tiene como fin conseguir la mayor apertura con los demás países, en especial en lo relacionado con los derechos de tráfico, libre ingreso a los mercados, libertad tarifaria y mínima intervención de la autoridad.

#### **ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL ACUERDO.**

El presente Acuerdo consta de un Preámbulo, en el cual las Partes dan cuenta de las consideraciones y propósitos que tuvieron a la vista para celebrarlo, y de 20 Artículos, donde se despliegan las normas que conforman su cuerpo principal.

#### **PREÁMBULO**

En el Preámbulo las Partes manifiestan que la celebración de este Acuerdo facilitará la expansión del transporte aéreo a fin de estimular a las líneas aéreas a establecer e implementar tarifas innovadoras y competitivas, reafirmando la preocupación respecto de los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que ponen en riesgo la seguridad de las personas o la propiedad, afectan negativamente la operación del transporte aéreo y socavan la confianza pública en la seguridad operacional de la aviación civil.

#### **PRINCIPALES DISPOSICIONES**

**El Artículo 1**, titulado **“Definiciones”**, contiene una serie de términos y conceptos del Acuerdo, con el objeto de facilitar la comprensión e interpretación de las disposiciones del mismo.

**El Artículo 2**, denominado **“Otorgamiento de Derechos”**, contempla los derechos de tráfico de 1ra libertad (sobrevuelo); 2da libertad (escala técnica), derechos de 3ra y 4ta libertades (derecho a prestar servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros, carga y correo o exclusivos de carga, entre los territorios de ambos países); la 5ta libertad (prestar dichos servicios entre los territorios de la contraparte y cualquier tercer país, directamente); la 6ta libertad (prestar los mismos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por su propio territorio); y la 7ma libertad (prestar servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, sin pasar por su propio territorio).

**El Artículo 3**, que trata la **“Designación y Autorización”**, contempla el derecho de cada Parte para designar tantas líneas aéreas como desee para realizar servicios de transporte aéreo de conformidad con el presente Acuerdo y para retirar o modificar tales designaciones, las cuales serán transmitidas a la otra Parte por escrito. También estatuye el principio de celeridad administrativa en el otorgamiento de las autorizaciones y de mínima demora administrativa.

**El Artículo 4**, referido a la **“Revocación, Suspensión o Limitación de Autorización”**, señala que cada Parte se reserva el derecho de rechazar, revocar, suspender o imponer condiciones, temporal o permanentemente, a las autorizaciones operacionales otorgadas a una línea aérea designada por la otra Parte, en determinados casos y previa consulta.

Además, este Artículo no limita los derechos de las Partes para suspender, limitar o imponer condiciones al transporte aéreo en conformidad con las disposiciones de Seguridad Operacional (Artículo 6) o Seguridad de la Aviación (Artículo 7).

**El Artículo 6**, relativo a la **“Seguridad Operacional”**, las Partes se obligan a reconocer como válidos, para efectos de operar los servicios acordados, los certificados de aeronavegabilidad, de competencia, y las licencias expedidas o convalidadas por la otra Parte que se encuentren vigentes.

Del mismo modo, las Partes se comprometen a cumplir con las normas de seguridad de vuelo dictadas por la otra Parte, donde pueden solicitar la celebración de consultas relativas a dichas normas de seguridad operacional mantenidas por la otra Parte. En este orden de cosas, se reservan el derecho a revocar o modificar inmediatamente la autorización de explotación de la compañía aérea o de suspender un vuelo en particular.

**El Artículo 7**, rotulado **“Seguridad de la Aviación”**, las Partes 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 de seguridad elaborada por la OACI. Cabe hacer presente, que los Convenios Internacionales acerca de seguridad y actos ilícitos cometidos a bordo de las aeronaves, citados en el Artículo, son instrumentos ratificados por Chile.

**El Artículo 8**, intitulado **“Oportunidades Comerciales”** contiene el compromiso de las Partes de otorgar a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, el derecho de abrir oficinas y mantener personal en el territorio de la otra Parte; de realizar sus propios servicios de asistencia en tierra; de vender directamente sus servicios de transporte aéreo o hacerlo a través de agentes; de remesar los ingresos locales; y de celebrar acuerdos de cooperación comercial, tales como reserva de capacidad, código compartido, intercambio de aeronaves, arrendamiento de aeronaves y 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 correspondiente y cumplan con los requerimientos aplicables a ese tipo de arreglos. Asimismo, se permite el transporte de pasajeros y cargas mediante servicios intermodales con transportistas de superficie.

**El Artículo 11**, atinente a la **“Competencia entre Líneas Aéreas”**, las Partes se comprometen a dar una justa y equitativa oportunidad para competir en la prestación de los servicios de transporte aéreo y a no limitar unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio o tipo de aeronaves explotadas por las líneas aéreas de la otra Parte, salvo que sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operacionales o ambientales en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio de Chicago y siempre sobre bases no discriminatorias.

**El Artículo 12**, en relación a las **“Tarifas”** consagra la libertad tarifaria que significa que las líneas aéreas pueden cobrar las tarifas que deseen, por tanto, la intervención de las Partes en esta materia se limitará a evitar tarifas o prácticas injustificadamente discriminatorias, tarifas excesivamente altas o restrictivas por abuso de una posición dominante o artificialmente bajas por subsidios o ayuda gubernamental directa o indirecta. Una tarifa continuará vigente salvo que, previas consultas, ambas Partes la objeten y lleguen a un acuerdo. Se presentará ante cada una de las Partes los precios que se cobren desde o hacia su territorio.

**El Artículo 13**, concerniente a las **“Consultas y Enmiendas”**, prescribe que las Partes pueden modificar el Acuerdo, mediante el mecanismo de consultas entre ambas, y las enmiendas entrarán en vigor cuando las Partes se confirmen, por intercambio de notas, que han cumplido sus trámites internos.

**El Artículo 14**, que alude a la **“Solución de Controversias”**, establece que si surgiere alguna discrepancia relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes la resolverán mediante consultas y en caso de que no logren llegar a un acuerdo, podrán someterse a la decisión de un tribunal arbitral.

**El Artículo 18**, atinente a la **“No Discriminación”**, estatuye el principio basal del Acuerdo, y que protege a las compañías aéreas de ambas Partes de cualquier acto discriminatorio con relación a los derechos y obligaciones establecidos en el presente instrumento.

Las demás disposiciones del Acuerdo, relativas a: **“Aplicación de Leyes”** (Artículo 5); **“Derechos de Aduana”** (Artículo 9); **“Cargos al Usuario”** (Artículo 10); **“Terminación”** (Artículo 15); **“Acuerdo Multilateral”** (Artículo 16); **“Registro en la OACI”** (Artículo 17); **“Sistemas Computacionales de Reserva (CRS)”** (Artículo 19); y **“Entrada en Vigor”** (Artículo 20); representan cláusulas usuales en esta clase de Acuerdos de Transporte Aéreo y corresponden 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.