



JUNTA DE AERONÁUTICA CIVIL

ACTA DE LA SESIÓN N° 1.892

En Santiago, el lunes 25 de abril de 2016, a las 12:00 horas, en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se reúne el Consejo de la Junta Aeronáutica Civil, presidido por el Ministro de Transporte y Telecomunicaciones, Sr. Andrés Gómez-Lobo y los Consejeros: Sr. Víctor Villalobos, Director General de Aeronáutica Civil; Sr. Boris Olgún, Director Nacional de Aeropuertos; Sr. Julio Bravo, Director de la Dirección de Seguridad Internacional y Humana del Ministerio de Relaciones Exteriores (DISIN), en representación del Subsecretario de Relaciones Exteriores; el Sr. Alexis Michea, Jefe del Programa de Desarrollo Logístico de la Subsecretaría de Transportes; y el Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil, Sr. Jaime Binder.

Asisten también como observadores, Paulina Radrigán, Eduardo Villalobos y Alberto Mena, de la Dirección General de Aeronáutica Civil; Claudio Contreras, Angélica Romero, Pablo Nilo y Matías Pinto, del Ministerio de Relaciones Exteriores; David Dueñas, Eduardo Alvarado, Pamela Barros, Javiera Arteaga, Alvaro Lisboa y María Ignacia Sepúlveda de la Secretaría General de la Junta de Aeronáutica Civil.

El Presidente abre la sesión agradeciendo la participación de los presentes, y a continuación cede la palabra al Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil.

1. APROBACIÓN ACTA SESIÓN N° 1.891.

Se toma conocimiento del acta de la sesión anterior y se procede a su aprobación.

2. CUENTA DE LA SECRETARIA GENERAL DE LA JUNTA DE AERONÁUTICA CIVIL NOVIEMBRE 2015 – ABRIL 2016.

El Secretario General de la JAC da cuenta de la gestión de la Secretaría General durante los meses de noviembre de 2015 a abril de 2016, mediante documento entregado a todos los miembros del Consejo. La cuenta incluye: 1. Negociaciones bilaterales; 2. Organismos internacionales; 3. Anteproyecto de ley que crea los planes maestros de aeródromos de interés general y modifica el Código Aeronáutico en la forma que indica; 4. Estudios; 5. Participación en mesas de trabajo interinstitucionales; 6. Emisiones de CO₂ en el transporte aéreo internacional; 7. Facilitación del transporte aéreo internacional; 8. Ley N° 20.831 que modifica el Código Aeronáutico, en materia de transporte de pasajeros y sus derechos; 9. Seguros exigibles a las aeronaves pilotadas a distancia; 10. Feria Internacional del Aire y el Espacio (FIDAE); 11. Política Pública de Aviación General Sin Fines de Lucro; 12. Consejo de la Sociedad Civil; 13. Estadísticas; 14. Asuntos Administrativos.



3. ABANDONO FRECUENCIAS ENTRE SANTIAGO Y LIMA.

El Secretario General de la JAC, señala que conforme a lo establecido en el D.L N° 2.564 y en el reglamento de licitación pública para asignar frecuencias internacionales a empresas aéreas nacionales, si de acuerdo a convenios internacionales o por razones de reciprocidad se dispusiere de un número inferior de frecuencias internacionales en un ruta determinada que operadores interesados para operar en ella, tales frecuencias se asignarán por la JAC mediante licitación pública.

Agrega que si una empresa chilena no opera regularmente, por un lapso superior a seis meses, una determinada frecuencia internacional, la JAC podrá considerar abandonada dicha frecuencia para que ésta quede sujeta a asignación.

Indica que mediante Memorándum de Entendimiento celebrado entre las autoridades aeronáuticas de la República de Perú y de la República de Chile en el año 2011, se acordaron 84 frecuencias semanales en tercera y cuarta libertad entre ambos países. De las cuales a la aerolínea Principal Chile S.A (PAL) se le asignaron 7 frecuencias en la ruta Santiago-Lima, las cuales no fueron utilizadas.

Por lo anterior, solicita proceder a declarar abandonadas dichas frecuencias, de acuerdo a lo estipulado en la normativa vigente, con el fin de que queden disponibles para su asignación a otra aerolínea chilena.

El Secretario General precisa que el proceso de licitación de frecuencias es iniciado por la JAC, sin perjuicio de lo anterior, un operador aerocomercial puede solicitar la asignación de frecuencias aéreas.

SE ACUERDA:

- 1) Declarar el abandono de las 7 frecuencias semanales entre Santiago y Lima, con derechos de 3^a y 4^a libertad.
- 2) El Secretario General de la JAC, en su calidad de autoridad ejecutiva, en virtud del principio de economía procedural, llevará a efecto el acuerdo de la JAC mediante la Resolución Exenta correspondiente.
- 3) Aprobar el acta de la sesión N° 1.892 con la sola firma del Presidente de la JAC y de la Secretaría General.

4. MBM PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL.

Expone Matías Pinto, abogado de la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales (DIRECON), del Ministerio de Relaciones Exteriores. Señala que el propósito de la presentación es poner en conocimiento el proceso de medidas global de mercado (MBM por sus siglas en inglés) para reducir las emisiones de la aviación internacional, que está actualmente en proceso de negociación en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y cuyos resultados se esperan para septiembre de este año.

Agrega que este proceso se desarrolla en el contexto internacional de la regulación de emisiones. El régimen climático internacional está regulado por la Convención Marco de las Naciones Unidas, con sus dos acuerdos de implementación, que son el Protocolo de Kioto y el recientemente firmado Acuerdo de París. Sólo el primero de estos acuerdos hace referencia al transporte internacional, esto sin perjuicio de que las emisiones en el transporte internacional han sido históricamente parte de las discusiones.

Indica el Sr. Pinto que al no alcanzar acuerdo en la materia, son los organismos especializados de transporte internacional los que trabajan en el tema y de esta forma la OACI está a cargo del transporte aéreo internacional.

Explica que la principal problemática que se presenta es cómo se podían asignar las emisiones a cada uno de los estados si, por ejemplo, había un vuelo entre Santiago y Quito operado por American Airlines donde los pasajeros eran todos australianos y se sobrevolaba el territorio de otros estados. Frente a esto la OACI lanza un proceso donde se establecen una serie de medidas.

Señala que ante la pregunta relativa a cuántas son las emisiones que la industria va a tener que compensar, el CAEP (Committee on Aviation Environmental Protection), órgano de protección ambiental de la OACI, estableció dos posibles escenarios para el año 2035, uno en que se tendrían que compensar 450 millones de toneladas y otro, en que las emisiones a compensar corresponderían a 600 millones de toneladas. El costo de la compensación para la industria aérea va a depender del precio de los bonos de carbono, que como todo instrumento de mercado va a tener un costo variable y con respecto a su valor solo existen proyecciones, por ejemplo, se esperaba que a esta altura el costo de este bono fuera de alrededor de USD \$100 por tonelada y actualmente se puede encontrar de USD \$1,50 a \$10, siendo el promedio USD \$5 por tonelada. La Agencia Energética Internacional, que es el organismo que supervisa las proyecciones de los bonos de carbono, proyecta que al año 2035 va a ser un costo de USD \$40 por toneladas, lo que podría significar que para ese mismo año el costo para la aviación sea casi de USD 24 mil millones. Para efectos prácticos, el CAEP lleva este costo a revenue, que de conformidad con la OACI son las utilidades de la aviación menos los impuestos, es decir, para el año 2035 se espera tener aproximadamente del 0,6% al 1,2% del revenue.

En el EAG (Environmental Advisory Group), grupo asesor del Consejo creado especialmente para estos efectos, se realizaron diversas propuestas, pero no se llegó a acuerdo, entonces el Presidente del Consejo de la OACI decide realizar una propuesta donde intenta recoger las principales preocupaciones de los estados, siendo relevantes elementos como:

1. Utilización de una MBM para la compensación de las emisiones.
2. Implementación de la MBM por fases, donde ciertos países ingresan el 2021 y otros el 2026.
3. La implementación por fases requiere la diferenciación entre los estados. En la primera fase entrarán los estados que sean clasificados como de ingresos altos por el Banco Mundial y los Estados que individualmente considerados tengan un 1% del RTK o el 80% del RTK acumulado. En la segunda fase entrarán los estados que sean clasificados como estados de ingresos medios por el Banco Mundial y aquellos estados que individualmente considerados tengan 0,5% del RTK o que se encuentren dentro del 95% del RTK acumulado.
4. La distribución de las emisiones a compensar será igualitaria para todos los operadores, lo que se denomina distribución 100% sectorial. Se lleva a cabo

dividiendo el crecimiento de las emisiones entre todos los operadores que estén dentro del sistema en el año a compensar.

La Mesa Bunker Fuels del Transporte Aéreo Internacional consensuó a nivel técnico los siguientes elementos como base de posición nacional:

1. Utilizar la propuesta del Presidente del Consejo de la OACI como base de negociación.
2. Buscar que cualquier resolución de MBM compatibilice de manera equilibrada los principios de las responsabilidades comunes y diferenciadas y respectivas capacidades y circunstancias especiales con el principio de la no discriminación e igualdad.
3. Apoyar un esquema de MBM que sea único y global.
4. Buscar que la distancia tenga un rol como circunstancia especial, dada la lejanía del resto de los países.
5. Utilizar parámetros aeronáuticos para la diferenciación evitando en lo posible una diferenciación por PIB (Párrafo 7.1)
6. Apoyar la distribución 100% sectorial propuesta por el Presidente.

La posición de Chile antes indicada es un marco ya que requiere considerarse que esta es una negociación en desarrollo y pueden surgir propuestas alternativas de los Estados que mejoren la propuesta del Presidente, las que deberán evaluarse en su mérito.

Dentro de las implicancias y conclusiones de la propuesta del Presidente para Chile, se puede señalar que:

1. Como está planteada, es probable que Chile ingrese en la primera fase.
2. Generaría un aumento del costo del transporte internacional.
3. Habría que realizar ciertas reformas institucionales para poder cumplir con el mandato internacional en el sentido de generar instancias de monitoreo, reporte y verificación de las emisiones realizadas.
4. Se le da un rol preponderante al mercado dando una oportunidad a los países en desarrollo para ser vendedores de bonos de carbono.

Hace presente que la resolución que se apruebe en septiembre de este año sólo va a ser un marco debiéndose negociar las fases de implementación y ciertos aspectos técnicos que se van a desarrollar en el Consejo y en el CAEP, por lo que resulta fundamental la representación de Chile en este comité.

Con respecto a los pasos a seguir, ya se han realizado diálogos regionales, pero en mayo próximo habrá una reunión de alto nivel que será la última de la OACI antes de la Asamblea, por lo que se considera muy relevante la participación en ella. Se informa que a dicha reunión asistirá el Secretario General de la JAC y el Director General de Aeronáutica Civil, además de un representante del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Frente a la pregunta del Presidente de la JAC sobre si el Ministro del Medio Ambiente está informado al respecto, el experto señala que a través de la mesa público-privada *Bunker Fuels*, donde están representadas las compañías aéreas y las instituciones públicas, se mantiene informado a todos los participantes que son el Ministerio de Medio Ambiente, de Energía, de Transporte, de Hacienda, de Relaciones Exteriores (Dirección de Seguridad Internacional y Humana, la Dirección de Medio Ambiente y Asuntos Oceánicos y la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales), la Dirección General de Aeronautica Civil (DGAC), la Junta de Aeronautica Civil (JAC), además de LATAM, Sky Airlines y IATA.

SE ACUERDA:

1. La posición que se utilizará como marco de negociación para la Reunión de Alto Nivel es la expuesta precedentemente con la debida flexibilidad que permita alcanzar un acuerdo a nivel mundial.
2. El tema se presente al Comité de Ministros para la Sustentabilidad, para que participe activamente en el desarrollo de proyectos que sean elegibles en el marco de las MBM que se desarrolla en la OACI.

5. VARIOS.

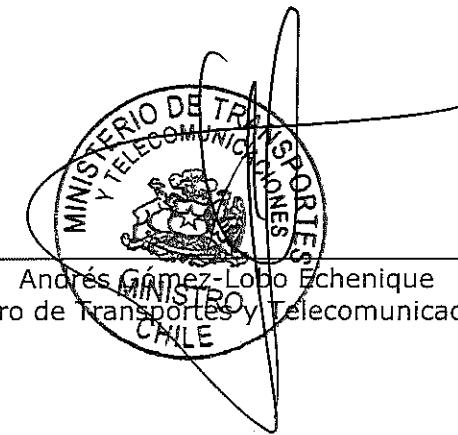
El Secretario General señala que existe una Resolución Exenta de la DGAC que clasifica los aeródromos de acuerdo a sus tasas. Se informa que la DGAC dictará en el marco de sus atribuciones una resolución que clasifique la red primaria, secundaria y de pequeños aeródromos.

Por otra parte, el Secretario General señala que la JAC no figura en el directorio de la OACI como el servicio público encargado de las negociaciones aerocomerciales, lo que se presta para confusiones de los países que intentan iniciar una relación aerocomercial con nuestro país. Se acuerda incorporar a la JAC en el listado de la OACI, al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones como presidente de la JAC y a la Secretaría General, como organismo encargado de las estadísticas, facilitación y negociaciones internacionales.

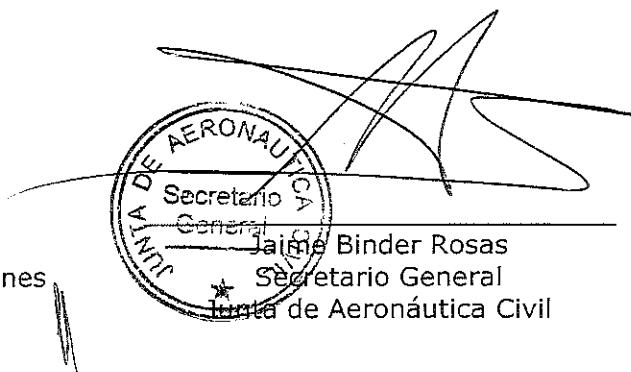
El Consejero Alexis Michea pregunta en relación al nombramiento del segundo representante de la Presidenta de la República ante el Consejo de la JAC. Se toma nota de la intervención.

Finalmente, el Presidente de la JAC se refiere a la seguridad de los RPAS y señala que podrían crearse mecanismos de control de estos dispositivos a nivel del importador a fin de resguardar la seguridad de las personas. La DGAC ofrece estudiar la materia y proponer alguna iniciativa en tal sentido.

El Sr. Ministro de Transporte y Telecomunicaciones agradece a los Consejeros y da por concluida la sesión.



Andrés Gómez-Lobo Echenique
Ministro de Transportes y Telecomunicaciones



Jairo Binder Rosas
Secretario General
Junta de Aeronáutica Civil