

JUNTA DE AERONÁUTICA CIVIL
ACTA DE LA SESIÓN N° 1.907

En Santiago, el 05 de enero de 2024, a las 16:00 horas, se reúne la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) en dependencias del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. La sesión es presidida por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, don Juan Carlos Muñoz, y cuenta con la asistencia de los miembros señores: Carlos Madina Diaz, Director General de Aeronáutica Civil; Claudia Sanhueza, Subsecretaria de Relaciones Económicas Internacionales; Ignacio Torrealba, en representación de la Subsecretaria de Evaluación Social; Karen Osses, en representación del Director Nacional de Aeropuertos; y las representantes designadas por el Presidente de la República, Verónica Pardo Lagos, Subsecretaria de Turismo, y Mariela Barquín Farías, Coordinadora del Programa de Desarrollo Logístico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Asiste también el Secretario General de la JAC, Martín Mackenna Rueda.

Se encuentran presentes también, en calidad de observadores: Cristóbal Pineda, jefe de asesores del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; Juan Andrés Acuña, Percy Gómez y Alberto Mena, de la Dirección General de Aeronáutica Civil; Angélica Romero y Gabriel Kattan, de la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales; David Dueñas, Sebastián Flores, Matilde Urra y Roberto Arteaga, de la Secretaría General de la Junta de Aeronáutica Civil.

El presidente abre la sesión agradeciendo la presencia de los asistentes y presentando a los nuevos integrantes. Por su parte, el Secretario General se refiere brevemente a las atribuciones de la JAC, a modo de introducción. Finalmente, se realiza una breve referencia a la composición de la JAC, a cuyos miembros se invita a presentar temas de interés de sus instituciones en relación con la aeronáutica civil.

1. APROBACIÓN DEL ACTA DE LA SESIÓN N° 1.906

El Secretario General informa que no se recibieron comentarios, recordando que la sesión fue realizada en 2022, motivo por el cual la mayoría de quienes participan en la sesión N° 1.907 no estuvieron presentes en la sesión cuya acta se somete a aprobación.

El Presidente propone que se apruebe el acta, para pasar a los siguientes temas.

ACUERDO N° 1: La Junta de Aeronáutica Civil aprueba el acta de la sesión N° 1.906, sin observaciones.

2. CUENTA DE LA SECRETARÍA GENERAL DE LA JUNTA DE AERONÁUTICA CIVIL

El Secretario General da cuenta de la gestión de la Secretaría General entre agosto de 2022 y diciembre de 2023, mediante documento enviado a todos los miembros del Consejo.

(1) Recuperación del transporte de pasajeros tras la pandemia, tanto en transporte doméstico, el que se logró recuperar en comparación con el año 2019, como el transporte internacional, en que se espera que el número anual de pasajeros se supere durante el año 2024 en relación con el año 2019; (2) Acuerdos internacionales: a) Tramitación de acuerdos de servicios aéreos y, b) Negociaciones internacionales; (3) Participación internacional; (4) Sostenibilidad de la industria aérea en Chile; (5) Calidad de servicio y facilitación: a) Facilitación aeroportuaria pasajeros, b) Facilitación aeroportuaria carga AMB y c) Trabajo en aeropuertos en regiones.

El Secretario General realizó una presentación sobre los principales puntos de la cuenta. En materia de sostenibilidad de la industria aérea en Chile, se destaca el trabajo colaborativo entre la Secretaría General y otros miembros de la Junta, así como distintos actores públicos y privados, que permitieron llevar a cabo la preparación para la participación de Chile en la Conferencia CAAF/3 –instancia en la cual se acordó una meta aspiracional y colectiva de largo plazo de carbono neutralidad a 2050 a nivel global– con un trabajo en conjunto muy fructífero. En la CAAF/3 se discutió cuál sería el rol de los combustibles sostenibles para alcanzar esta meta de largo plazo, con una destacada participación de Chile. En el mismo ámbito, nuestro país ingresó en septiembre al programa ACT-SAF de la OACI, que es un programa de asistencia y creación de capacidades para los combustibles de aviación sostenible y, en este contexto, el país se adjudicó el primer estudio de prefactibilidad de materias primas de SAF en Chile, que será financiado por Países Bajos, constituyendo un gran hito en términos presupuestarios y además será el primer estudio de prefactibilidad en el marco de la OACI que incorporará un capítulo de combustibles sintéticos, con hidrógeno verde.

En materia de calidad de servicio y facilitación, específicamente en la facilitación aeroportuaria de pasajeros en AMB, la Subsecretaria de Turismo hace presente que la implementación de los tótems de autoservicio se encuentra atrasada, solicitando al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones una fecha concreta para su implementación, por ser clave para la industria turística, pero también para liberar a funcionarios de PDI, quienes pueden ser designados a otras funciones. En virtud de esto, el Ministro solicita al Secretario General organizar una reunión sobre esta materia, con todas las entidades involucradas. Relacionando este punto con otra materia, la Subsecretaria de Turismo plantea la seguridad fuera del aeropuerto, tema que, a su juicio, debe ser abordada en conjunto con los tiempos de espera. El Secretario General sugiere que en una fecha próxima se realice una sesión del Consejo de la JAC respecto a facilitación en AMB, invitando a la PDI y otros incumbentes; el Ministro concuerda con esta sugerencia, proponiendo que se organice una jornada en que se traten estos puntos.

Asimismo, al abordar el trabajo de la Secretaría General en aeropuertos de regiones, la Subsecretaria de Turismo solicita que se incorpore el aeropuerto de Concepción en el plan de trabajo del año 2024, petición a la que todos los miembros del Consejo acceden.

ACUERDO N° 2: se aprueba la cuenta por unanimidad.

3. DECLARACIÓN DE INCOBRABILIDAD DE TASAS AERONÁUTICAS

El Secretario General explica que, de conformidad con lo previsto en el artículo 11 de la Ley N° 16.752, *"las tasas y derechos aeronáuticos atrasados podrán ser declarados incobrables por acuerdo de la Junta de Aeronáutica Civil"*. La DGAC solicitó, mediante los oficios N° 14/2/5777 de 26 de mayo de 2023, N° 14/2/7194 de 29 de junio de 2023, N° 14/2/7638 de 07 de julio de 2023, y N° 14/2/14539 de 19 de diciembre de 2023, declarar incobrables las deudas por tasas aeronáuticas que en ellos se indica, informando que se han agotado los medios razonables para recuperar lo adeudado.

El Director General de Aeronáutica Civil informa que, de acuerdo a antecedentes que tiene en este momento en su poder, el monto informado en los citados oficios difiere de las cifras actuales, debido a que algunas empresas pagaron sus deudas en el período comprendido entre su envío a la JAC y la presente reunión. Por eso, solicita que se determine la suma final afecta a la declaración de incobrabilidad.

El Ministro propone que, independiente de la precisión en los montos, se adopte el acuerdo de declarar la incobrabilidad, teniendo presente la deducción planteada por el Director de la DGAC.

ACUERDO N° 3: se declara la incobrabilidad de las tasas aeronáuticas requerida por la DGAC.

4. SITUACIÓN DE LAS FRECUENCIAS CHILE-PERÚ

El Secretario General realiza expone los antecedentes históricos de la política aerocomercial chilena, incluyendo detalles de las relaciones bilaterales. Asimismo, señala que un desafío pendiente es mejorar la relación bilateral con Perú, ya que tenemos un marco restringido de 84 frecuencias semanales en tercera y cuarta libertad, y 14 frecuencias en quinta libertad.

A continuación, se refiere a la norma del artículo 3° del D.L. N° 2.564 de 1979, que obliga a asignar las frecuencias mediante licitación pública cuando el número de las que se encuentren disponibles sea inferior al número de empresas interesadas en operar la ruta, haciendo presente que actualmente esta situación sólo se presenta en las rutas a Perú, y a Colombia con los derechos de quinta libertad. El proceso de licitación está regulado en el Decreto N° 102 de 1981, del MTT, reglamento que establece que las frecuencias se adjudicarán a la mayor oferta de dinero y por un plazo de cinco años. En caso de existir menos interesados que frecuencias disponibles, no es necesario realizar licitación, y las frecuencias se asignan en forma directa, sin quedar afectas al plazo reglamentario, situación que ha provocado la distorsión que planteará más adelante.

En seguida, informa la situación de la ruta Santiago-Lima a octubre de 2023, indicando el número de frecuencias operadas por las empresas chilenas (Latam, Sky y Jetsmart) y cuántas de ellas fueron otorgadas de manera indefinida. La existencia de frecuencias sin plazo en poder de Latam y de Sky ha generado un problema cuya solución no es clara, ya que la JAC no tiene facultades para corregirla mediante las bases de licitación, aun cuando pueda estimarse afectada la competencia.

Considerando lo anterior, la Secretaría General contrató una asesoría especializada en materias de libre competencia para ponderar distintas alternativas. En este contexto, se decidió presentar al TDLC una solicitud de aclaración respecto de la resolución de 2011 que aprobó la fusión de LAN y TAM, en relación con las condiciones VIII.3 y VIII.4, con el objetivo de introducir mayor competencia en el mercado. Este proceso se encuentra aún pendiente ante la Corte Suprema.

Luego, el Secretario General explica por qué se produjo la situación de asignaciones indefinidas. De acuerdo al artículo 3º del D.L. 2.564, si *"se dispusiere de un número inferior de frecuencias internacionales en una ruta determinada que operadores nacionales interesados para operar en ella, tales frecuencias se asignarán a estos operadores por la Junta de Aeronáutica Civil mediante licitación pública"*. Hasta el año 2015, la JAC consultaba a los operadores existentes, a través de oficios o llamados telefónicos, si estaban interesados en operar una determinada ruta. A contar de ese año se determinó llamar siempre a licitación pública, como única forma de determinar la existencia de interesados, de manera que, aun presentándose un solo postulante, la asignación será por cinco años. Por el contrario, si la asignación se hace sin licitación, no queda sujeta al reglamento y, por ende, el plazo no es aplicable; por ello coexisten frecuencias sujetas a plazo e indefinidas.

En relación al número de frecuencias de la ruta Santiago-Lima, la Subsecretaría de Turismo informa que conversó con la Viceministra de Turismo del Perú, quien habría señalado que, en la visión de ese país, Chile no necesita más frecuencias, ya que al tener las aerolíneas chilenas filiales peruanas, disponen del doble de frecuencias que las asignadas a nuestro país. En definitiva, según este punto de vista, las operadoras chilenas estarían usando menos de frecuencias que aquellas de las que podrían disponer.

El Secretario General complementa señalando que, en reunión con la autoridad peruana realizada en diciembre pasado en Lima, Chile planteó una interpretación del texto del MoU vigente, de modo de entender que lo acordado son 84 frecuencias de 3ª y 4ª libertad, más 14 frecuencias adicionales de 5ª libertad, sumando 98 en total, a diferencia de la interpretación actual, en que se entienden concedidas 84 frecuencias con derechos de 3ª y 4ª libertad, de las cuales 14 tienen además derechos de 5ª.

Atendido lo anterior, el Secretario General manifiesta que concordar una interpretación distinta respecto del acuerdo existente, en lugar de negociar una modificación al mismo, sería una opción muy valiosa. En consecuencia, lo que queda pendiente es la validación de dicha interpretación por las autoridades del Perú, respuesta aún no recibida. Se agradece a la Subsecretaría de Turismo por sus gestiones, ya que gracias a ella y a la Viceministra de Turismo del Perú se concertó la reunión de diciembre pasado con el Director General de Aeronáutica Civil de ese país, lo que nunca antes se había logrado.

El Secretario General informa que Jetsmart presentó una consulta ante el TDLC en relación con las bases de licitación de las frecuencias a asignar en octubre de 2023, más una solicitud de medida cautelar de suspensión de dicho proceso. El TDLC declaró admisible la consulta, pero rechazó la suspensión.

En estas condiciones, la JAC realizó la licitación pública de las 13 frecuencias que vencían en 2023, 9 operadas por Jetsmart y 4 por Latam. El 23 de octubre pasado se abrieron las ofertas, resultando adjudicadas 10 frecuencias a Latam y 3 a Sky. El Secretario General informa el detalle de los montos ofrecidos, incluyendo los promedios ofertados por Jetsmart en comparación con los ofertados por Latam y Sky, explicando la complejidad de contemplar en las bases mecanismos de asignación orientados a proteger a ciertos competidores.

Respecto a la consulta planteada por Jetsmart ante el TDLC, si bien dicho proceso se refiere a las bases de la licitación ya ejecutada en octubre de 2023, sus efectos podrían afectar a la próxima licitación. Por ello, la JAC presentará un informe en dicha causa incluyendo una solicitud de aclaración sobre los eventuales efectos de lo resuelto en la consulta respecto a futuras licitaciones.

Finalmente, se informa que en abril de 2024 vencen 4 frecuencias asignadas a Jetsmart, por lo tanto, si llegara a no asignarse ninguna frecuencia a dicha empresa en la próxima licitación, sólo quedaría con una frecuencia, prácticamente saliendo del mercado.

DECLARACIÓN DE ABANDONO DE FRECUENCIAS DE SKY AIRLINE S.A.

El Secretario General se refiere al artículo 7º del Reglamento, que establece que, si una frecuencia no es utilizada por un período mayor a 6 meses, la JAC puede declararla

abandonada.

Durante la pandemia, la JAC accedió a la solicitud de los operadores de no computar el plazo para la declaración de abandono, bajo ciertas condiciones de recuperación del mercado del transporte aéreo en una determinada ruta. En noviembre de 2022 se constató el cumplimiento de dichas condiciones con la recuperación del 75% en las rutas Chile-Perú, por lo que en diciembre de 2022 se retomó el cómputo del plazo para declarar el abandono de las frecuencias no utilizadas.

El Secretario General da cuenta de que Sky tenía 20 frecuencias asignadas a esa fecha y, entre diciembre de 2022 y mayo de 2023, sólo utilizó un máximo de 18, lo que configura la causal de abandono de dos (2) frecuencias. Se explica que la JAC no declara el abandono mientras no exista manifestación de interés de otro operador en las mismas frecuencias, circunstancia que se verificó en octubre de 2023 mediante solicitud de Jetsmart, reiterada en diciembre del mismo año.

De aprobarse la declaración de abandono de las dos frecuencias, Sky quedaría con 17 frecuencias indefinidas, una que vence en 2026 y tres que vencen en 2028.

En consecuencia, se somete a acuerdo de la JAC: 1) declarar el abandono de dos frecuencias en poder de Sky, por no haber sido utilizadas en un período de más de seis meses, y 2) que las dos frecuencias que se declaren abandonadas sean de aquellas de más antigua data.

El representante de la Subsecretaría de Evaluación Social consulta si existe la posibilidad de un cambio legislativo que permita re licitar las frecuencias otorgadas a plazo indefinido, posición respaldada por la Subsecretaría de Turismo. El Secretario General señala que una reforma legal sería de muy larga tramitación y, muy probablemente, el proyecto sería discutido en el Tribunal Constitucional, por eventual afectación del derecho de propiedad. Además, impulsar una ley que prácticamente sería sólo para la relación con Perú, no resulta muy práctico, y reitera que se aprecia más factible insistir en posibles negociaciones con ese país a fin de incrementar las frecuencias.

El Ministro consulta si en la licitación que se llevará a cabo en marzo o abril de 2024 se pueden incorporar las dos frecuencias de Latam y la frecuencia de Jetsmart que vencen en noviembre de 2024. Así, se licitaría un total de 9 frecuencias. El Secretario General señala que se puede estudiar esta posibilidad.

El Director de la DGAC consulta si debido al horario de salida de los vuelos, tal vez Sky sí hizo uso de 20 frecuencias, saliendo el último día de noviembre y aterrizando el primer día de diciembre después de la medianoche. El Secretario General exhibe los datos específicos de cada operación, comprobándose que no se verificó dicha hipótesis.

El representante de la Subsecretaría de Evaluación Social consulta si se informa a las aerolíneas el hecho de no estar usando todas sus frecuencias. El Secretario General responde que se publica un informe mes a mes, respecto del cual las aerolíneas no presentaron reparos. De hecho, la publicación de esos informes es los que permite que Jetsmart haya detectado el no uso de la totalidad de las frecuencias por parte de Sky por más de seis meses, a efectos de manifestar su correspondiente interés.

ACUERDO N° 4: Por unanimidad se acuerda:

1. Declarar el abandono de dos frecuencias semanales entre Santiago y Lima y otros cinco puntos adicionales, con derechos de tercera y cuarta libertad, asignadas mediante Ord. N° 314 de 14 de julio de 2011, de la Junta de Aeronáutica Civil a Sky Airline S.A.
2. Facultar al Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil, en su calidad de autoridad ejecutiva, para llevar a efecto este acuerdo, mediante la dictación del o los correspondientes actos administrativos.

5. INFORME DE LA DGAC SOBRE LA MESA E-VTOL

El Sr. Juan Andrés Acuña, de la DGAC presenta el tema refiriéndose al funcionamiento de estas aeronaves y la importancia de abordar su situación para definir cómo se incorporarán a la regulación de las operaciones aéreas, sobre todo en las zonas urbanas, como mecanismo de apoyo en el transporte dentro de la ciudad.

La mesa de trabajo es liderada por la DGAC y ha organizado tres reuniones desde su constitución. La industria y el mundo académico están muy interesados. Inquietudes que han surgido tienen relación con los cambios en el tráfico aéreo, la incorporación a la movilidad urbana, los permisos y licencias que se requerirán para operar estos vehículos,

entre otras. Por esto, es imprescindible tener una instancia de trabajo público-privada.

Las reuniones se realizaron el 20 de abril, el 07 de julio y el 29 de agosto de 2023. La mesa partió con la Asociación Chilena de Helicópteros, que levantó la inquietud de analizar este tema, y se sumaron Ecocopter y Airbus. También participaron MINREL y JAC, y paulatinamente se fueron sumando el Ministerio de Energía, la Agencia de Sostenibilidad Energética, la Unidad *Smart Cities* del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y la Asociación de Pilotos de Drones (APANT Chile).

Este tipo de vehículos podría comenzar a utilizarse para transporte de carga y posteriormente transporte de pasajeros, incluso incorporándose a futuro como transporte colectivo. Se propone comenzar a abordar desde ya estas opciones, para estar a la altura cuando esta discusión se dé con mayor fuerza.

Las reuniones se estructuraron bajo 4 ejes fundamentales:

1. Diagnóstico y caracterización de la situación actual sobre movilidad urbana en Chile.
2. Análisis de experiencias de otros países que han desarrollado estrategias de implementación.
3. Estudios sobre posibles ámbitos de operación de movilidad urbana y sus potenciales impactos, sobre todo en relación con la infraestructura que se requerirá para la utilización de estos vehículos a futuro.
4. Revisión de la normativa actual e identificación de estrategias, concluyendo que se debe generar normativa más amplia, que incluya control de espacio aéreo, licencias, sanciones, entre otras.

Se tiene contemplado invitar al Ministerio de Obras Públicas, ya que cobra relevancia la infraestructura que se requiere para operar este tipo de aeronaves. Se ha pensado utilizar espacios como los techos de los *mall* como estructuras para despegue y aterrizaje de estas aeronaves. Esto implica que estas estructuras estén incorporadas en la ciudad, y no alejadas (como los aeropuertos). En este mismo sentido, el Gobierno Regional de Santiago también manifestó su interés en la materia. Las empresas Airbus y Ecocopter también están interesados en traer estas aeronaves. Finalmente, se busca que este tema atraiga masa crítica, tales como universidades o investigadores, que puedan aportar al desarrollo y la discusión a objeto de definir una hoja de ruta en la materia.

El Director General de Aeronáutica Civil señala que en la última Asamblea de la CLAC, en Perú, se abordó este tema, el que hoy en día se discute a nivel mundial. Sostiene que se debe trabajar para estar preparados, con el objeto de que cuando comience crecer de manera inorgánica, en Chile ya se haya desarrollado al menos una estructura normativa para poder abordar la operación de los E-VTOL.

La Subsecretaria de Turismo pide que se considere la perspectiva turística en esta materia, por lo que solicita ser invitada en algún momento a la mesa de trabajo, petición que es acogida. El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones añade que es muy probable que estas aeronaves comiencen en la industria turística, por lo que es importante considerar dicha perspectiva.

La representante de la Dirección de Aeropuertos señala que en la actualización del Plan Maestro del Aeropuerto de Iquique también se considerará el tema de E-VTOL, motivo por el cual también solicita participar en la mesa a efectos de disponer de información concreta para incorporar en los planes maestros de aeropuertos.

6. INFORME SOBRE LA MESA DE TRABAJO DE SOSTENIBILIDAD Y SAF

Sebastián Flores, coordinador del Área de Estudios y Estadísticas de la JAC, describe la importancia de los SAF y cuáles son sus ventajas, como por ejemplo que permiten utilizar toda la infraestructura existente hoy en día para las aeronaves y reducir hasta en un 80% la huella de carbono en comparación a los combustibles fósiles. Considerando estas características y el hecho de que Chile ha optado por una estrategia de descarbonización, se decidió crear esta mesa con el objetivo de reunir a distintos organismos e instituciones que podrían estar relacionados a la cadena de SAF.

Se relata la evolución del trabajo desarrollado en el marco del Plan Vuelo Limpio por la JAC y la Agencia de Sostenibilidad Energética del Ministerio de Energía, entidad que ha participado desde un inicio y cuyo rol se considera clave en la materia.

Las mesas terminaron de sesionar y hoy se trabaja en la elaboración de la Hoja de Ruta.

Comenta el expositor que la labor de las mesas de trabajo convirtió a Chile en un

referente a nivel internacional, pudiendo destacarse la participación en diversos eventos de la OACI, particularmente la Conferencia CAAF/3 en noviembre pasado en Dubai y en seminarios como el organizado en agosto en Brasil por RSB, entidad certificadora en sustentabilidad. En todos los casos se han destacado los avances de Chile, reconocido como el primer país en desarrollar este trabajo en español y un referente para el resto de Latinoamérica. Esto fue clave para que la OACI, en el marco del programa ACT-SAF, seleccionara a Chile para un estudio de prefactibilidad, ya que se tiene identificados a todos los *stakeholders*, con contrapartes activas que podrán ir revisando el estudio.

Hoy se está trabajando en el desarrollo de la hoja de ruta, que incluye lineamientos consistentes en cinco ejes, cada uno de ellos con una serie de acciones asociadas, las que implican trabajos de los distintos ministerios, con los que se han sostenido reuniones para determinar cómo abordar estas acciones.

En enero se iniciará un proceso de consulta pública de la hoja de ruta, para que sea revisada por todos los que participaron en las mesas de trabajo; esto implica que ellos tendrán acceso al documento, comentar, consultar y sugerir modificaciones. Incluirá los lineamientos, que constituyen tareas concretas, a pesar de ser a largo plazo. El plan es lanzar oficialmente la hoja de ruta en marzo.

Por su parte, se logró un acuerdo con Países Bajos para realizar el estudio de prefactibilidad. Este acuerdo ha permitido ir dejando metas establecidas en la hoja de ruta, la primera de ellas, a largo plazo (2050) y de mediana complejidad en comparación con iniciativas más ambiciosas de otros países, es llegar a usar un 50% de combustible sostenible. Para avanzar en metas más ambiciosas se requiere el estudio de prefactibilidad como primera medida.

En la hoja de ruta también se encuentran metas a corto plazo, tales como:

- la elaboración del Estudio de Prefactibilidad,
- desarrollo de estudios de marco normativo (para poder importar o desarrollar combustibles),
- lograr el primer litro de SAF producido en Chile (lo que va más de la mano de la academia, parte del ecosistema de los SAF), y
- desarrollar la primera planta de producción de SAF, existiendo distintas alternativas y productores que están estudiando la producción de combustibles.

Se ha continuado potenciando los sistemas de SAF, tratando de juntar a la oferta con la demanda, que se puedan conocer y realizar *joint businnes agreements* o *joint ventures* u otros instrumentos; generando una instancia en que para las partes sea más fácil encontrarse, teniendo nuestro apoyo para lo que puedan necesitar desde el gobierno.

7. VARIOS

La Subsecretaria de Turismo informa que ha suscrito un acuerdo con ACHILA sobre “producción limpia”, materia que tiene puntos en común con el Programa Vuelo Limpio. Este acuerdo contempla un diagnóstico por parte de dicha asociación gremial y, en función de eso, llevar a cabo mejoras para producción limpia; una de ellas podría ser eficiencia energética.

En segundo lugar, informa que, tentativamente el 9 o 10 de abril próximos, en el marco de la promoción de la marca “*Visit South America*” y en conjunto con la Organización Mundial de Turismo, se realizaría en Chile una reunión de ministros de turismo para tratar temas del área, incluyendo transporte aéreo.

La Subsecretaria de SUBREI señala que Chile detenta este año la presidencia pro tempore de la Alianza del Pacífico, lo que podría abrir una oportunidad para impulsar entendimientos con Perú, país que también es miembro de dicha alianza. El Secretario General agradece e indica que cualquier ayuda que los miembros de la JAC crean que pueda ser efectiva, será bien recibida.

Por último, el Secretario General solicita se le faculte para ejecutar los acuerdos adoptados por la Junta, lo que es acogido por unanimidad.

ACUERDO N° 5: se faculta al Secretario General de la JAC para ejecutar los acuerdos adoptados en esta sesión.

No habiendo asuntos adicionales a discutir, y siendo las 18:00, se pone fin a la sesión.
