



JUNTA DE AERONÁUTICA CIVIL

ACTA DE LA SESIÓN N° 1.888

En Santiago, el viernes 23 de enero de 2015, a las 16:30 horas, en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se reúne el Consejo de la Junta de Aeronáutica Civil, presidido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Sr. Andrés Gómez-Lobo, y los Consejeros: Sr. Maximiliano Larraechea, Director General de Aeronáutica Civil; Sra. María Isabel Castillo, Directora 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; el Sr. Carlos Melo, Coordinador de Planificación y Desarrollo de la Subsecretaría de Transportes y el Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil, Sr. Jaime Binder.

Asisten también como observadores, Lorenzo Sepúlveda y Duncan Silva de la Dirección General de Aeronáutica Civil; Claudio Contreras, del Ministerio de Relaciones Exteriores; Guillermo Novoa, Álvaro Lisboa, Eduardo Alvarado y Diego Silva de la Secretaría General de la Junta de Aeronáutica Civil.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones abre la sesión agradeciendo la participación de los presentes, y a continuación cede la palabra al Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil (en adelante "JAC"), el Sr. Jaime Binder.

1. APROBACIÓN ACTA SESIÓN N° 1.887.

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

2. CUENTA DE LA SECRETARÍA GENERAL – NOVIEMBRE 2014 A ENERO 2015.

El Secretario General de la JAC da cuenta de la gestión de la Secretaría General durante los meses de noviembre de 2014 a enero de 2015, mediante documento entregado a todos los miembros del Consejo. La Cuenta incluye: 1. Asuntos de transporte aéreo: 1.1 Negociaciones bilaterales; 1.2 Organismos Internacionales; 1.3 Estadísticas; 1.4 Emisiones de CO2 en el transporte aéreo internacional; 1.5 Facilitación del Transporte Aéreo Internacional; 1.6 Propuesta de cambios normativos que protejan el entorno aeroportuario; 1.7. Estudios; 1.8. Política pública de fomento y desarrollo de la aviación general sin fines de lucro; 1.9. Seminario "70 años de la aviación civil internacional. Experiencias y perspectivas de la aviación civil-comercial en Chile"; 2. Asuntos legislativos; 3. Asuntos administrativos.

El Secretario General de la JAC destaca que el proyecto de ley que modifica al Código Aeronáutico en materia de transporte de pasajeros y sus derechos, fue aprobado por la Comisión Mixta constituida al efecto. La tramitación continúa en el Senado y

posteriormente en la Cámara de Diputados, en marzo podría haber una ley aprobada. Una vez publicada la ley, la JAC deberá publicar en un lugar visible de la página web los atrasos y cancelaciones por vuelo. Se hace presente que el proyecto de ley prioriza los principios de información y de continuidad de viaje, regulando la denegación de embarque por sobreventa, los atrasos y las cancelaciones. Una vez publicada la ley se tramitará la derogación del Decreto N°113 de 2000, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que reglamenta el artículo 133 del Código Aeronáutico.

Por otra parte, señala que un grupo de senadores aprobó el proyecto de acuerdo que solicita a S.E. la Presidenta de la República instruir al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para que defina una política pública de fomento y desarrollo de la Aviación General sin fines de lucro. Se informó que se está trabajando en el seno del Consejo de la Sociedad Civil de la Junta de Aeronáutica Civil (JAC), el cual ha sido remitido a la DGAC para observaciones.

Por último indica que el proyecto de ley de protección de zonas aeroportuarias se está trabajando con el Ministerio de Vivienda. La Comisión Interministerial de Ciudad, Vivienda y Territorio quiere revisar a fines de marzo el proyecto, por lo que el texto debería estar consensuado antes de esa fecha.

3. INFORME DESIGNACIÓN DE REPRESENTANTE DE CHILE ANTE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI).

El Director General de Aeronáutica Civil señala que en septiembre de 2013, Chile fue electo como Estado miembro del Consejo de la OACI. Esta situación se produce cada 6 años, rotando con Paraguay y Uruguay. Actualmente se encuentra representando a Chile don Wolfram Celedon Mecketh, quien finaliza su comisión de servicio en marzo de 2015. En consecuencia corresponde designar a un nuevo representante por el periodo restante (septiembre 2016).

Por lo anterior informa que el señor Cesar Mac-Namara fue seleccionado para reemplazar al Sr. Celedón, por un comité de selección interdisciplinario de acuerdo a una pauta de evaluación.

Se acuerda en conformidad a la normativa vigente, designar a don Cesar Mac-Namara como representante de Chile en el Consejo de la OACI, quien asumirá su cargo durante el mes de marzo.

4. ACUERDO DE COOPERACIÓN JUNTA DE AERONÁUTICA CIVIL-OACI.

El Secretario General de la JAC señala que existe interés en recibir cooperación técnica de la OACI en materia de facilitación. La OACI tiene un convenio marco de gestión de servicios que puede ser de utilidad también a la DGAC y la DAP. Sería suscrito por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio de Defensa Nacional.

Se acuerda encomendar a la Secretaría General de la JAC estudiar la factibilidad técnica de la suscripción del acuerdo y su posterior tramitación en los ministerios respectivos, previa revisión por parte del Ministerio de Relaciones Exteriores.

5. SEGUROS EXIGIBLES A LAS AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA (RPAS)

Expone Alvaro Lisboa, abogado de la JAC. Señala que los RPAS, conforme a la definición del Código Aeronáutico, a lo establecido por la OACI y a la normativa que prepara la DGAC, es una aeronave.

Actualmente los RPAS están haciendo varias actividades comerciales y conforme a nuestra normativa las aeronaves que realicen vuelos comerciales deben cumplir con requisitos técnicos y de seguros, establecido por la DGAC y la JAC, respectivamente.

Los RPAS pueden causar daños tanto a terceros en la superficie como a otras aeronaves. Por lo tanto y de acuerdo a la normativa aplicable, son exigibles seguros por daños a terceros. No lo son respecto de tripulante ni pasajeros, por sus características.

En materia de seguros por daños a terceros, la indemnización está vinculada al peso de la aeronave según lo establecido en el Código Aeronáutico, por el Convenio de Montreal de 1999 y por la Resolución Exenta N° 604 de 2011 de la JAC, la cual establece un seguro de 2, 5 UF por kilo de peso de la aeronave.

La JAC debe controlar y establecer los seguros de aviación, atribución que permite mantener el criterio actual de 2,5 UF de por kilo de peso, o establecer una cantidad mayor de UF por cada kilo porque son muy livianas, o algo más genérico como un seguro suficiente y que el mercado determine el más apropiado, o usar un criterio distinto al peso o eximir a los RPAS de la exigencia de contar con seguros.

Hasta ahora no hay norma especial, por lo tanto aplica la Resolución 604 de 2011, es decir, 2,5 UF por kilo de peso de la aeronave. Esta es la exigencia mínima. Hemos constatado que en el mercado de los seguros no hay seguro para los RPAS, no hay compañía ni corredores que actualmente vendan el seguro. Hay una norma vigente pero en estricto rigor no se puede cumplir. Los operadores de RPAS no pueden contratar un seguro porque nadie se los vende.

Una posibilidad es eximir a los RPAS de los seguros. Existen precedentes de exenciones. Si hay una exención estimamos que debería ser temporal, para que el mercado de seguros responda y la DGAC complete su regulación.

En 2014, la DGAC autorizó 22 operaciones a 14 aeronaves. Ninguno de los aparatos pesó más de 10 kilos, el que más pesó tenía 8 kilos. Este año ya se han otorgado 6 autorizaciones y la aeronave que más pesa son es de 2,5 kilos.

Existen 2 opciones: mantener la normativa vigente y presionar al mercado hasta que se venda el seguro o eximir a las RPAS hasta que la DGAC termina la reglamentación y las aseguradoras vendan el seguro.

SE ACUERDA:

1. Eximir de la obligación de cumplir con los requisitos de seguros de responsabilidad civil por daños a los terceros en la superficie, por 6 meses o hasta que el mercado ofrezca dichos seguros, si esto último ocurre primero, a los operadores de RPAS que cumplan los siguientes requisitos:
 - a) Realicen trabajos aéreos;
 - b) Cumplan con las exigencias técnicas y operativas establecidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil;
 - c) Operen RPAS que no pesen más de 25 kilogramos;
 - d) Acrediten que no han podido contratar en el mercado nacional de seguros, el seguro mencionado.

2. El Secretario General, en su calidad de autoridad ejecutiva, deberá llevar a efecto el acuerdo adoptados por la Junta de Aeronáutica Civil, por medio de Resolución Exenta al efecto.

6. PRESENTACIÓN POLÍTICA AEROCOMERCIAL.

Expone don Guillermo Novoa, Jefe del Departamento Legal de la JAC. Explica que la política aerocomercial chilena se implementó a partir del año 1979 con la dictación del D.L. N° 2.564 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El sistema aerocomercial se fundamentaba en que las líneas aéreas no compitieran porque en general se trataba de líneas aéreas del Estado y si había pérdidas debían ser subsidiadas en mayor medida por éste. Así el año 1979 la JAC era una especie de superintendencia de líneas aéreas extranjeras y nacionales.

Las líneas aéreas estatales tenían el monopolio de las rutas, lo que se modificó a partir de 1979, innovando en la materia, ahora las líneas aéreas competirían. Antes había muchas restricciones para que ingresara una línea aérea extranjera, el cambio de política significó que se derogaran atribuciones para regular el transporte aéreo. Las aerolíneas son libres de determinar tarifas, puntos de operación y la forma de comercialización de los boletos.

Se trató de implementar nuestra política con otros países pero solamente se conseguía aumentar 1 o 2 vuelos, se proponía sistemáticamente la política de cielos abiertos, había una aplicación en el ámbito interno pero no en el internacional.

En los años 90, de la mano con el libre comercio, se comenzaron a realizar acuerdos de cielos abiertos, la primera ruta que se liberalizó fue Santiago-Buenos Aires. Los tarifas bajaron a la mitad, los vuelos se triplicaron y el tráfico se más que duplicó. Este efecto se produjo en todas las rutas donde se concretaban acuerdos de cielos abiertos.



Hubo un trabajo constante para terminar con el sistema de restricciones, hoy tenemos acuerdo con más de 50 países, que liberalizan el tráfico entre ambos países, 3 y 4 libertad. Con 40 tenemos derechos de 5 libertad para transportar pasajeros hacia y desde terceros países. Lo que ha permitido una mayor cantidad de vuelos. En total Chile tiene más tráfico aéreo que cualquier otro país latinoamericano, en relación al número de habitantes. Hemos hecho más de 200 negociaciones bilaterales, siempre buscando abrir los cielos.

Por otra parte, en la OACI siempre hemos recomendado la liberalización a través de cláusulas modelo. Ahora hemos presentado una propuesta de acuerdo mundial de cielos abiertos y la OACI creó un grupo de expertos para que se haga un acuerdo mundial de liberalización, el cual ha concitado mucho interés en la OACI.

El Presidente de la JAC y su Secretario General agradecen el aporte del Sr. Guillermo Novoa a la liberalización del transporte aéreo durante su trayectoria en la JAC. Reconocen su disposición más allá del desarrollo de las labores propias de Jefe del Departamento Legal de la JAC, enseñando a comprender una política pública compleja como es la política de aerocomercial de nuestro país, en todos los foros en los cuales ha participado.

7. VARIOS

La Directora de Aeropuertos informa que el domingo 25 de enero de 2015 se incorpora a la red aeroportuaria nacional el Aeródromo de Chaitén.

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