INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que modifica el decreto ley N° 2.564, de 1979, sobre aviación comercial.

BOLETÍN N° 3.316-15

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros el proyecto de ley enunciado en el rubro, iniciado en Moción de los Honorables Senadores señores Fernández, Flores, Orpis y Zaldívar, don Adolfo.

- - - - -

Dejamos constancia, para los efectos reglamentarios, que este proyecto de ley no contiene normas de ley orgánica constitucional, ni de quórum calificado, ni disposiciones que deban ser conocidas por la Comisión de Hacienda o por la Excma. Corte Suprema.

Se deja constancia, también, que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 127 del Reglamento del Senado, vuestra Comisión acordó proponer a la Sala solamente discutir en general este proyecto de ley no obstante constar de artículo único y debatirlo posteriormente en particular, solicitando desde ya, a la Sala, fijar un plazo para presentar indicaciones, con la finalidad de perfeccionarlo.

- - - - - -

Durante el estudio de este proyecto de ley la Comisión contó con la participación y colaboración del Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz; del Asesor Legislativo de dicha Subsecretaria, señor Lautaro Pérez y del Jefe del Departamento Legal de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Guillermo Novoa.

- - - - - - -

OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO

Modificar el decreto ley N° 2.564, de 22 de junio de 1979, con la finalidad de permitir que aerolíneas extranjeras de pasajeros puedan efectuar cabotaje en Chile, cuando el destino final de sus vuelos sea en las Regiones Primera, Undécima y Duodécima, derogando la exigencia de reciprocidad para aerolíneas chilenas en sus países de origen.

ANTECEDENTES

1.-De hecho

La Moción señala que el transporte aéreo es una herramienta fundamental en el desarrollo de un país moderno y en particular en uno con las características geopolíticas y demográficas de Chile.

Agrega que, tanto por su extensión territorial, como por Ia ubicación de sus centros urbanos, Ia aviación comercial de pasajeros es un elemento determinante en el avance de las comunicaciones y de Ia integración nacional, factor ineludible para Ia activación de los factores que permiten el progreso social y económico nacional.

Que en ese sentido -y atendidas las condiciones de aislamiento que viven- para las Regiones extremas Ia utilización del transporte aéreo se vuelve un elemento de primera necesidad para su economía y sus habitantes.

Por otra parte señala que, dadas las nuevas variantes de Ia política comercial y vecinal de nuestro país, así como Ia creciente demanda de integración regional, Ia liberalización del mercado aerocomercial ofrece a las Regiones extremas Ia oportunidad de convertirse en polos de desarrollo tanto nacional como regional.

En consecuencia, para facilitar que las Regiones Primera, Undécima y Decimosegunda alcancen los objetivos antes expuestos, resulta necesario modificar Ia legislación vigente, permitiendo que el cabotaje, o el transporte doméstico de pasajeros, sea realizado por compañías extranjeras, derogando Ia exigencia de reciprocidad en sus países de origen respecto de compañías chilenas, cuando el destino final de esas empresas internacionales fuese algún punto de las Regiones señaladas precedentemente.

2.- Jurídicos

La iniciativa legal en informe se relaciona, entre otras, con las siguientes normas legales vigentes:

- Decreto Ley N° 2.564, de 22 de junio de 1979, que dicta normas sobre aviación comercial, modifica los Decretos con Fuerza de Ley N°s 221, de 1931 y 241, de 1960, y deroga los preceptos que señala.

- DFL. N° 241, de 1960, que fusiona y reorganiza diversos servicios relacionados con Ia aviación civil.

ESTRUCTURA DEL PROYECTO

El proyecto de ley en informe se encuentra estructurado en un artículo único que propone agregar un nuevo inciso segundo al articulo 2° del Decreto Ley N° 2.564, de 22 de junio de 1979. El citado precepto permite a las empresas de aeronavegación extranjera realizar cabotaje siempre que, en las rutas en que operen, los otros Estados otorguen condiciones similares para las empresas aéreas chilenas, cuando éstas lo soliciten. La disposición exime de Ia exigencia anteriormente señalada a aquellas compañías extranjeras de transporte aéreo de pasajeros que presten servicios de cabotaje entre su primer punto de destino dentro del territorio nacional y las Regiones Primera, Undécima y Duodécima.

DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN GENERAL DEL PROYECTO

Durante Ia discusión en general de este proyecto de ley, Ia Comisión escuchó Ia opinión del señor Jefe del Departamento Legal de Ia Junta de Aeronáutica Civil, don Guillermo Novoa, quien manifestó que el Decreto Ley N° 2.564, en su articulo 1°, inciso primero, abre el cabotaje a aerolíneas extranjeras; y en su artículo 2°, inciso quinto, otorga a Ia Junta de Aeronáutica Civil Ia facultad de restringirlo o impedirlo por falta de reciprocidad. Esta atribución de Ia Junta estaría siendo modificada por el proyecto porque Ie impediría a Ia Junta exigir reciprocidad en los casos contemplados en esta iniciativa legal.

Agregó que el artículo 62, inciso segundo, de Ia Constitución Política establece que los proyectos de ley que determinen funciones o atribuciones de los servicios públicos deben ser de iniciativa exclusiva del Presidente de Ia República. Por consiguiente, habría un problema de constitucionalidad en Ia iniciativa de este proyecto.

En cuanto al fondo, señaló que el Consejo de la Junta de Aeronáutica Civil ha revisado la situación de los servicios aéreos en las regiones extremas, y ha concluido que se debe mantener el criterio seguido hasta ahora, en el sentido de que el cabotaje se permite a aerolíneas extranjeras bajo condición de reciprocidad. Esta posición se basa en los fundamentos que a continuación indicó:

La Junta de Aeronáutica Civil ha mantenido, desde la entrada en vigencia del DL. N° 2.564, de 1979, el criterio de ofrecer a aerolíneas extranjeras la operación irrestricta en las rutas nacionales e internacionales de Chile bajo condición de reciprocidad. Esta condición ha demostrado ser de gran eficacia en las rutas internacionales de Chile, porque ha permitido que las aerolíneas chilenas expandan sus servicios aéreos hacia el exterior, contribuyendo así a la gran conectividad con el resto del mundo con que cuenta el país actualmente.

En materia de cabotaje, la tradición de los otros países de reservar el cabotaje a sus aerolíneas nacionales, les impedía otorgar reciprocidad a aerolíneas chilenas, por lo que los acuerdos aerocomerciales no consideraban el cabotaje. No obstante, en los últimos años la JAC ha conseguido que otros países comiencen a aceptar la apertura recíproca del cabotaje, y ya se han firmado acuerdos de cielos abiertos que incluyen el cabotaje con 6 países, siendo los más cercanos Paraguay y Uruguay. Por consiguiente, las aerolíneas de esos países podrían efectuar cabotaje en Chile porque cumplen la condición de reciprocidad.

Señaló que Líneas Aéreas Paraguayas estuvo durante largos años operando la ruta Asunción-Iquique-Santiago (sin derechos de cabotaje), por lo que es probable que su continuadora TAM-Mercosur vuelva a operar esa ruta y realice cabotaje entre Iquique y Santiago bajo el actual Acuerdo Chile-Paraguay que lo concede. La aerolínea uruguaya Pluna también ha manifestado interés en efectuar cabotaje en Chile, pero no lo ha concretado.

Manifestó que, a lo anterior, se agrega el hecho de que la legislación chilena permite que aerolíneas extranjeras establezcan filiales en Chile y formen empresas aéreas chilenas, aún cuando la propiedad y administración la mantenga la empresa extranjera propietaria. Es el caso de la empresa aérea chilena “Aerolíneas del Sur” que pertenece y es administrada por Aerolíneas Argentinas. Esta es una forma indirecta en que una aerolínea extranjera puede llegar a efectuar cabotaje en Chile.

Indicó que otro elemento a considerar es que actualmente en las zonas extremas compiten las tres aerolíneas chilenas, en la siguiente forma:

VUELOS DIARIOS

	Grupo Lan	Sky	Aerolíneas del Sur	Total
Arica	4	3	1	8
Iquique	7	4	1	12
Balmaceda	2	2	-	4
Punta Arenas	4	1	1	6

Destacó que para la JAC es importante mantener la atribución de negociar el cabotaje, especialmente para las zonas extremas, porque las situaciones se deben evaluar caso a caso, dado que la operación de aerolíneas extranjeras en esas zonas no va a afectar especialmente a Lan, sino a las dos pequeñas aerolíneas chilenas que tratan de competir con Lan, y que enfrentadas a la competencia de una aerolínea extranjera podrían verse obligadas a retirar sus servicios de las zonas extremas.

Informó que la JAC, evaluando la situación del momento, en 2001, al considerar que había falta de competencia en la Primera Región, otorgó cabotaje sin reciprocidad al Lloyd Aéreo Boliviano entre esa Región y Santiago, por 6 meses, si bien esa empresa no se interesó en realizarlo. Reiteró que si el país de la aerolínea extranjera otorga reciprocidad, la JAC carece de atribuciones para impedirle efectuar cabotaje en Chile.

Agregó que la exigencia de reciprocidad que puede hacer la JAC no necesita ser equivalente al derecho que está otorgando, porque si por ejemplo, le interesara a Aerolíneas Argentinas efectuar cabotaje en Chile, la JAC podría pedir a cambio un pequeño tramo de cabotaje en Argentina, a fin de mantener el principio de reciprocidad sin que ello significara impedir la operación que le interesa hacer en Chile a la empresa extranjera. Incluso podría pedir a cambio algún otro derecho que no fuera cabotaje.

Manifestó que por todo lo anterior, ese organismo considera altamente inconveniente verse privado de la atribución de autorizar o no el cabotaje de aerolíneas extranjeras en las zonas extremas sin reciprocidad, como se propone a través de este proyecto de ley, y estima importante mantener sus actuales atribuciones de concederlo sin reciprocidad sólo cuando las circunstancias así lo ameriten.

Finalmente, reiteró que este proyecto de ley le quita facultades a este organismo, puesto que la Junta no otorga

autorizaciones comerciales, porque son derechos que emanan directamente de Ia ley de cielos abiertos y de acuerdo al decreto ley N° 2.564, cualquiera empresa chilena o extranjera puede hacer servicios comerciales en Chile. La Junta tiene la atribución en el caso de que haya falta de reciprocidad para impedir o restringir ese servicio. Es decir, sólo cuando hay falta de reciprocidad surge la atribución de la Junta.

El Honorable Senador señor Prokurica manifestó que los autores de Ia Moción plantean este proyecto de ley como una forma de hacer ingresar nuevas empresas a esos trayectos para poder rebajar las tarifas. Además, resulta importante conocer si ha existido interés por parte de empresas extranjeras para realizar cabotaje.

El Honorable Senador señor Fernández informó que en Ia Región que representa hay una situación de absoluta necesidad del uso de transporte aéreo, especialmente para Magallanes y Aysén, en que no hay otra alternativa viable, salvo a través del transporte terrestre, en cuyo caso se demoran 3 días para llegar al resto del país y el transporte marítimo que es complejo y caro. En consecuencia, el sentido de esta Moción es facilitar Ia posibilidad de que todas las líneas aéreas puedan llegar a Ia XII Región para transportar pasajeros y producir una competencia que es absolutamente indispensable para bajar los precios. Actualmente, existen 3 líneas aéreas que prestan este servicio, pero con muchas dificultades y limitaciones, de existir esta posibilidad seguramente muchas líneas aéreas podrían interesarse en esta actividad.

Señaló que a Ia XII Región llega un número importante de turistas provenientes, básicamente, de Estados Unidos y Europa, y podrían establecerse vuelos directos a Punta Arenas o Puerto Natales. Los turistas extranjeros tienen que llegar a Santiago, cambiar de avión y dependiendo de Ia combinación esperar 1 ó 2 días.

Manifestó que en Ia actualidad, los pasajes aéreos son caros y resulta difícil determinar su valor, porque depende de muchos factores, pero, en general, bordean los $ 150.000, y para personas que se tienen que trasladar por motivos de salud, de educación, u otros, resulta muy caro.

El Presidente de Ia Comisión, Honorable Senador señor Novoa, manifestó que no comparte los argumentos de inconstitucionalidad planteados por el Jefe del Departamento Legal de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Guillermo Novoa, ya que los derechos son ejercidos por las autoridades y el Parlamento, en un proyecto de ley, puede establecer las formas y condiciones en que se pueden ejercer esos

derechos. Ello no implica la privación de una función o atribución, de lo contrario, el Parlamento estaría prácticamente inhabilitado para legislar.

El Honorable Senador señor Fernández acotó que está claro que si una empresa extranjera transporta turistas puede llevarlos hasta Punta Arenas, sin embargo, a través de esta Moción se pretende que los pasajeros nacionales también puedan ocupar ese servicio. Así se producirá Ia competencia y probablemente tarifas menores. La negociación es el factor que entraba a que esto se produzca, con lo cual, se favorece a las empresas aéreas instaladas en Chile.

El Jefe del Departamento Legal de Ia Junta de Aeronáutica Civil, señor Guillermo Novoa informó que, a Ia fecha, ninguna empresa aérea extranjera ha solicitado cabotaje y en las negociaciones internacionales que se realizan, Ia Junta ha tenido que invitarlas e incentivarlas para que efectúen cabotaje, porque el interés de Ia autoridad es que exista competencia, mejores servicios para las zonas extremas y, a cambio, sólo se pide un cabotaje simbólico, mínimo, para cumplir con el principio de Ia reciprocidad.

El Presidente de Ia Comisión, Honorable Senador señor Novoa, hizo presente que Ia excepción que promueve Ia Moción en estudio es muy específica, sólo se produciría entre el primer punto de destino de las aeronaves extranjeras y las zonas extremas, es decir, Santiago y Ia zona extrema, por lo que debe corregirse Ia Moción ya que en los términos en que esta redactada los pasajeros nacionales sólo podrían ocupar un tramo cuando las aeronaves ingresan a Chile por un punto que no sea Santiago.

En caso del tramo Lima- Arica, lo importante sería que en Arica se pudieran tomar pasajeros locales para trasladarlos a Santiago, o, La Paz-Arica, y de Arica traer pasajeros nacionales a Santiago, ese cabotaje sería competitivo.

El Jefe del Departamento Legal, señor Guillermo Novoa, reiteró que esta Moción representa un problema para las pequeñas empresas aéreas nacionales porque les cuesta sostener los servicios en las zonas extremas por Ia distancia y por el costo. Indicó que podría producirse una situación inversa en que las empresas aéreas nacionales se retiren de las zonas extremas si realizan cabotaje empresas extranjeras que no otorgan reciprocidad a las empresas nacionales y esa situación no se podrá remediar porque estará regulado por una ley y Ia Junta no tendrá las atribuciones para negociar.

El Honorable Senador señor Prokurica consultó de qué otra forma se podría lograr Ia solución al problema que pretende resolver Ia Moción y cuál es Ia razón por Ia cual no hay más empresas aéreas interesadas en volar a Punta Arenas y a otras ciudades como Copiapó.

El Jefe del Departamento Legal de la Junta de Aeronáutica Civil respondió que hace 2 años Ia Universidad Arturo Prat de Iquique y Ia Universidad de Tarapacá organizaron un Seminario de Transporte Aéreo en Arica para resolver esta situación. En dicha oportunidad él realizó una presentación completa de Ia situación aeronáutica de Ia I Región explicando todos los convenios aéreos que abren los cielos y que permiten que prácticamente todas las empresas aéreas puedan operar vuelos a Ia I Región del país. Sin embargo, las estadísticas relativas a Ia evolución del tráfico aéreo en esa Región en los últimos 20 años otorgan un resultado deplorable, porque todas las curvas bajan, es decir, Ia I Región con el centro del país ha perdido demanda de transporte aéreo, los vuelos se ofrecen cuando hay demanda. Hace 10 años había una gran demanda para viajar hacia y desde Ia I Región, pero desapareció por diversas razones como decadencia económica de Ia Región. El problema del transporte aéreo no es que falten servicios, sino que falta demanda para que haya servicio.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, acotó que es necesario abordar este tema desde Ia elasticidad de Ia demanda en razón de los precios. Las tarifas son altas e inhiben Ia oferta de servicios. Esta situación se analizó en el Consejo de Ia Junta de Aeronáutica Civil cuando Ia empresa Aerolíneas del Sur solicitó autorización para operar en el sur de Chile y Ia oposición se presentó por parte de las compañías aéreas menores, como es el caso de Sky Airlines, que presentó una demanda judicial. Estas empresas menores para competir tienen que marginar a ingresos más bajos, por lo que debería analizarse esta situación, porque dar todas las facilidades para el cabotaje a empresas extranjeras puede significar que las empresas menores salgan de Ia competencia y Ia compañía aérea dominante siga generando una política depredadora.

El Honorable Senador señor Muñoz Barra consultó acerca de la existencia de medidas intermedias que puedan solucionar el problema de transporte a las zonas extremas del país, sin afectar a las empresas aéreas menores. Asimismo, señaló que resulta importante determinar si estas empresas extranjeras podrían afectar Ia regularidad de los vuelos y, eventualmente, significar Ia desaparición de las líneas aéreas menores, porque podría suceder que el nuevo servicio que se ofrezca no sea constante y el beneficio sea esporádico.

El Honorable Senador señor Fernández aclaró que el efecto que podría producirse en las empresas pequeñas sólo se materializaría en el caso que empiecen a operar las empresas extranjeras y se produzca la competencia. La mera autorización no producirá ningún efecto y en el caso que los produzca porque las tarifas son más bajas, significara que las empresas más pequeñas no pueden competir con otras, pero los beneficiados con mejores precios y servicios, serán los habitantes de las regiones extremas del país. Actualmente, existe la competencia entre la empresa aérea dominante y dos empresas menores, pero los precios siguen siendo altos porque se han acomodado al mercado.

El Jefe del Departamento Legal de la Junta de Aeronáutico informó que se realizó un estudio de tarifas y el resultado es que la diferencia no es sustancial, entre las tarifas nacionales y las internacionales, dentro de lo que se podía hacer la comparación puesto que resulta muy difícil porque Lan realiza la tarificación con un sistema computacional en que fija una tarifa para cada vuelo según la hora y el día de la semana, con lo cual es muy difícil conocer el valor en que se han vendido los pasajes. Se trata de información reservada de la línea aérea, por lo que se debe analizar qué se ofrece al mercado que es muy variable.

Informó que al concederse una autorización no se imponen frecuencias, ni tarifas, porque opera el sistema de cielos abiertos. En servicios comerciales, el servicio esta liberalizado, la Junta sólo negocia con otros países la reciprocidad. Con esta Moción se podría producir oferta y competencia en determinadas épocas del año con lo cual las empresas aéreas nacionales no podrían mantener los servicios durante todo el año.

El Honorable Senador señor Fernández señaló que las empresas nacionales aumentan los vuelos durante el verano y si se produce este efecto se estaría compitiendo con respecto a las frecuencias de los vuelos, con lo cual se produciría un beneficio para los habitantes de las zonas extremas. Sin embargo, para evitar perjuicios a las empresas aéreas nacionales se podrían establecer en la ley ciertas condiciones, de continuidad, a las autorizaciones a las empresas aéreas internacionales lo que otorgará mayor seriedad a la actividad de la empresa aérea extranjera en Chile.

El Jefe del Departamento Legal de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Guillermo Novoa, informó que en noviembre de 2004 la Junta de Aeronáutica Civil encargó un estudio de tarifas a una empresa consultora con el objetivo de determinar si las tarifas en Chile son más altas

o más bajas que en otros países. Dicho estudio llegó a la conclusión de que los niveles tarifarios del cabotaje en Chile son equivalentes a los de otros países, tomados en líneas generales, aun cuando existen pequeñas diferencias con algunos países.

En general, los niveles tarifarios chilenos, son consistentes con el transporte aéreo internacional. En relación con Estados Unidos las tarifas en Chile equivalen a las tarifas que cobran las denominadas “líneas áreas de bajo costo”, que son empresas que ofrecen “servicios punto a punto”, que no tienen conexiones y que, por lo tanto, ahorran en una serie de rubros. Operan aeropuertos secundarios y no en los aeropuertos en que se distribuye tráfico, lo que abarata considerablemente el costo. Asimismo, los niveles tarifarios de Chile son equivalentes, en general, a las tarifas internas en Europa y también son un poco inferiores a las de Brasil y superiores a las de Argentina. Sin embargo, en este caso existen distorsiones macroeconómicas que hacen muy difícil hacer la comparación porque hay bandas tarifarias y la estructura de costos está distorsionada por las distorsiones macroeconómicas argentinas.

La conclusión general de este estudio es que las tarifas en Chile no son más altas que a nivel internacional y que la oferta en Chile tampoco es muy distinta que a nivel internacional considerando mercados en que el ingreso per cápita es más o menos equivalente al chileno y corrigiendo las diferencias de ingreso per cápita con los mercados con los cuales se hace la comparación.

El Honorable Senador señor Muñoz Barra consultó si esta iniciativa puede o no puede producir bajas de tarifas a los pasajeros de las Regiones que se pretende favorecer y de qué manera se podrían dañar empresas comerciales más pequeñas que hagan estos servicios, ya que en determinadas temporadas éstas pueden quedar sin pasajeros al producirse una competencia arbitraria de ciertas compañías que operen en forma ocasional con tarifas bajas, pero que después en el resto del año no operen.

Se respondió que la regla de oro en esta materia es que a mayor competencia menor precio. Es decir, si aumenta la competencia las tarifas bajarán, el problema es cómo hacer para que aumente la competencia. El Consejo de la Junta de Aeronáutica Civil en los últimos años ha tratado este tema y ha deliberado sobre la posibilidad de abrir el cabotaje en forma irrestricta a empresas aéreas extranjeras y se ha llegado a la conclusión de que es mejor evaluar la situación caso a caso.

El Honorable Senador señor Muñoz Barra expresó que las empresas aéreas que tienen reciprocidad con Chile no tienen

problema de hacer cabotaje en Chile. Cuando no hay reciprocidad, en el plano comercial, la Junta tiene la facultad de decidir y con la aprobación de esta iniciativa legal la Junta pierde la facultad y queda el cabotaje abierto por ley y además pierde la facultad de negociar. Por lo tanto, manifestó que se abstendrá por respeto a los señores parlamentarios que están involucrados en este tema, haciendo presente que por sus convicciones habría votado en contra de esta iniciativa.

El Presidente de la Comisión Honorable Senador señor Novoa precisó que a las empresas extranjeras se les debe exigir la permanencia en la prestación del servicio de cabotaje para las zonas extremas, pudiendo establecerse sanciones para el caso de incumplimiento, con la finalidad de asegurar la competencia y la continuidad del servicio.

Sometida a votación la idea de legislar, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones aprobó en general este proyecto de ley, por dos votos a favor y una abstención. Votaron por la afirmativa los Honorables Senadores señores Fernández y Novoa y se abstuvo el Honorable Senador señor Muñoz Barra.

- - - - - - - - -

En consecuencia, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, os recomienda que aprobéis, en general, el proyecto de ley, cuyo tenor es el siguiente:

PROYECTO DE LEY:

“Articulo único: Agréguese un nuevo inciso segundo al articulo 2° del decreto ley N° 2.564, del siguiente tenor:

“La exigencia antes referida no será aplicable a aquellas compañías extranjeras de transporte aéreo de pasajeros que presten servicios de cabotaje entre su primer punto de destino dentro del territorio nacional y las Regiones Primera, Undécima y Duodécima.”

- - - - - - - - -

Acordado en sesiones realizadas los días 20 de julio, con asistencia de los Honorables Senadores señores Prokurica (Presidente accidental), Fernández (Novoa), Muñoz Barra, Pizarro y Sabag; 3 de agosto, con asistencia de los Honorables Senadores señores Novoa (Presidente), Muñoz Barra, Prokurica y Sabag y 5 de octubre de 2005, con asistencia de los Honorables Senadores señores Novoa (Presidente), Fernández (Prokurica) y Muñoz Barra.

Sala de Ia Comisión, a 5 de octubre de 2005.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario de Ia Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

PRIMER INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que modifica el decreto ley Nº 2.564, de 1979, sobre aviación comercial.

BOLETÍN Nº: 3.316-15

I. **PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** modificar el decreto ley Nº 2.564, de 22 de junio de 1979, con la finalidad de permitir que aerolíneas extranjeras de pasajeros puedan efectuar cabotaje en Chile, cuando el destino final de sus vuelos sea en las Regiones Primera, Undécima y Duodécima, derogando la exigencia de reciprocidad para aerolíneas chilenas en sus países de origen.

II. **ACUERDOS:** aprobación en general, por dos votos afirmativos y una abstención.

III. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** la iniciativa legal en informe se encuentra estructurado en un artículo único que propone agregar un nuevo inciso segundo al artículo 2º del Decreto Ley Nº 2564, de 22 de junio de 1979. El citado precepto permite a las empresas de aeronavegación extranjera realizar cabotaje siempre que en las rutas en que operen, los otros Estados otorguen condiciones similares para las empresas aéreas chilenas, cuando éstas lo soliciten. La disposición exime de la exigencia anteriormente señalada a aquellas compañías extranjeras de transporte aéreo de pasajeros que presten servicios de cabotaje entre su primer punto de destino dentro del territorio nacional y las regiones Primera, Undécima y Duodécima.

IV. **NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no hay.

V. **URGENCIA**: no hay.

VI. **ORIGEN INICIATIVA**: Moción de los Honorables Senadores señores Fernández, Flores, Orpis y Zaldívar, don Adolfo.

VII. **TRÁMITE CONSTITUCIONAL**: primer trámite.

VIII. **APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS**: no hay.

IX. **INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO**: ingresó al Senado el 13 de agosto de 2003, dándose Cuenta en la sesión 25ª especial, de esa misma fecha, pasando a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

X. **TRÁMITE REGLAMENTARIO**: primer informe.

XI. **LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA**:

- Decreto Ley Nº 2.564, de 22 de junio de 1979, que dicta normas sobre aviación comercial, modifica los Decretos con Fuerza de Ley Nºs. 221, de 1931 y 241, de 1960, y deroga los preceptos que señala.

- DFL. Nº 241, de 1960, que fusiona y reorganiza diversos servicios relacionados con la aviación civil.

Valparaíso, 5 de octubre de 2005.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario de la Comisión