



DECLARACIÓN DEL CONSEJO EMPRESARIAL DE LA ALIANZA DEL PACÍFICO

Veracruz, México

08 de diciembre de 2014

Los miembros del Consejo Empresarial de la Alianza del Pacífico -liderados por sus respectivos Presidentes de Capítulo, Valentín Díez Morodo por México, Presidente Por Tempore, Carlos Julio Ardila de Colombia, Andrés Santa Cruz por Chile, y Guillermo Ferreyros por Perú- sostuvieron una reunión de trabajo el 08 de diciembre en Veracruz.

En cuanto a los temas de trabajo que atañen al CEAP, se revisó el estado de avance de:

CAPÍTULO CHILE:

Homologación de Normas Tributarias

En el marco de la Alianza del Pacífico y el esfuerzo de los países miembros -Chile, Colombia, México y Perú- de avanzar progresivamente hacia la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas, con el fin de impulsar el desarrollo económico y social de sus habitantes, se nos ha solicitado elaborar una minuta con aquellas materias que permitan avanzar en dichos objetivos, desde una perspectiva tributaria.

En efecto, la presente minuta tiene por objeto introducir y someter a vuestra consideración y discusión algunas medidas que, mediante su implementación en conjunto por los países miembros de la Alianza del Pacífico, permitan facilitar y/o estimular, entre otros, el flujo de capitales, la inversión, el traspaso de tecnologías o la contratación de servicios, e incrementar la combinación de negocios entre los distintos grupos empresariales de los diversos países miembros.

En la elaboración de esta Minuta hemos tenido presente la información proporcionada por nuestras oficinas en Colombia, Perú y México, así como la normativa legal vigente en Chile, y la jurisprudencia judicial y administrativa existente sobre la materia. Al respecto el presente documento se ha enfocado en aquellas materias que hemos considerados más relevantes y que tendrían un efecto más relevante.

I. Homogenizar efectos de procesos de reorganización empresarial

Estimamos que la homogenización del tratamiento tributario aplicable a procesos de reorganización empresarial (fusiones, divisiones, entre otras) resulta una medida necesaria para efectos de fomentar el flujo de capitales, aumentar la inversión entre los países y la cesión o transferencia de experiencias empresariales, industriales y comerciales, entre los distintos grupos empresariales presentes en los países miembros de la Alianza. En efecto, en la mayoría de las legislaciones la autoridad tributaria posterga su derecho a recaudar impuestos en el caso de procesos de reorganizaciones locales, con la legítima expectativa que dichos procesos generarán un mayor valor en el futuro cuando se enajenen dichos intereses, acciones o derechos a terceros. Sin embargo, cuando las reorganizaciones involucran jurisdicciones extranjeras, la potestad tributaria local no está tan dispuesta a postergar su derecho a recaudar impuestos por la potencialidad que dicho mayor valor sea capturado por autoridades extranjeras. En consideración de lo anterior, creemos importante que los países miembros avancen en un único estatuto jurídico aplicable a los procesos de reorganización internacionales de manera de fomentar la posibilidad de asociaciones de grupos empresariales presentes en los distintos países miembros para fomentar el intercambio de conocimiento, mejores prácticas y tecnología.

Al efecto, nos parece que el estatuto jurídico común aplicable a los procesos de reorganización internacional debiera asegurar la neutralidad tributaria o dicho de otra forma se debiera tender a que dichos procesos no generarán cargas tributarias para los involucrados, tanto en la jurisdicción en que se encuentra localizada la inversión, en aquella en que se materializa el proceso de reorganización y en los países en que residan los inversionistas, según sea el caso. De esta forma, el reconocimiento de este tipo de reorganizaciones como

neutrales para efectos tributarios permitiría la profundización y diversificación de las actividades transnacionales lo que se traduciría en un fuerte estímulo para los inversionistas residentes de los Estados miembros.

De esta manera, por ejemplo, se podrían establecer como condiciones para la neutralidad tributaria que tales procesos de reorganización se efectúen en función de una legítima razón de negocios, que no generen flujos efectivos para alguna de los grupos intervinientes o, por otro lado, no generen rentas o un mayor valor para los inversionistas involucrados.

Por otro lado, hemos notado que los estados miembros contemplan en sus legislaciones la posibilidad de aplicar impuestos a la venta indirecta de acciones o derechos, de forma tal que un Estado puede aplicar impuestos a la venta de una entidad legal extranjera, en la medida que ésta a su vez tenga derechos o acciones situados en este último país. En este escenario la potestad tributaria se funda en el hecho que se entiende que se está vendiendo directamente el activo subyacente. Sin embargo, también hemos observado que en varios de los países miembros no se contemplan excepciones a la tributación en caso que no estemos en el caso de la venta o enajenación de sociedades extranjeras, sino que nos encontremos frente a casos de procesos de fusión o división de la entidad extranjera. Al igual que en el caso anterior, estimamos que en el estatuto común debiera incluirse una norma mediante la cual se establezca que estos procesos de reorganización internacional no generarán impuestos en el país donde se encuentre localizado el activo subyacente siempre y cuando la enajenación ocurrida en el exterior se haya efectuado en el contexto de una reorganización del grupo empresarial y que en dicha operación no se haya generado renta o un mayor valor para el enajenante, determinada está última conforme a la legislación local.

Mediante la adopción de una legislación como la propuesta estimamos que los Estados miembros no estarían renunciando a su potestad tributaria sino que solo se estaría postergando su tributación hasta el momento en que dichas inversiones sea enajenadas efectivamente a un tercero. Los Estados miembros si bien postergarían la recaudación de impuestos para un futuro, permitirían en el intertanto generar un mayor intercambio e inversiones entre los grupos empresariales de los distintos países, por lo que habría una razonable expectativa de incrementar la futura recaudación.

A este respecto, nuestra recomendación es evaluar la factibilidad de implementar esta propuesta mediante la emisión de Oficios, Decretos, Circulares o Resoluciones que contengan la interpretación administrativa de las respectivas autoridades tributarias (SII, SUNAT, DIAN y SAT) de forma de extender el beneficio de las reorganizaciones internas, si las hubiere, a aquellos procesos de reorganización internacional. Adicionalmente, recomendamos evaluar su implementación por la vía legal, ya sea enviando una nueva ley o modificando la normativa legal existente.

Alternativamente, podría evaluarse la posibilidad de implementar entre los Estados miembros de la Alianza del Pacífico una normativa común por la cual, bajo ciertas condiciones, el mayor valor o ganancia de capital obtenida por la enajenación de acciones y/o derechos de una sociedad constituida en otro Estado miembro se encuentre libre de impuestos, o afecta a una tasa reducida, tanto en el país donde se encuentre la inversión como en el país donde resida el inversionista. Así, esta normativa común, que puede ser introducida mediante la aprobación de una Ley, la suscripción de un nuevo convenio o la modificación de los ya existentes, podría establecer como libre de impuestos, o afecta a una tasa reducida, la ganancia de capital de una inversión que supera un determinado monto o es representativa de un porcentaje mínimo en el capital (por ejemplo 10% o 20%) y, a su vez, siempre que esa inversión haya sido mantenida, en forma ininterrumpida durante un cierto periodo de tiempo (por ejemplo durante los 12 meses precedentes a la enajenación).

Podría evaluarse también la posibilidad de establecer, mediante una modificación de los convenios o la introducción de leyes, un sistema de crédito fiscal contra los impuestos locales, por lo impuestos a la ganancia de capital pagados en los otros Estados miembros.

1. Chile

Base legal y administrativa

El artículo 64 del Código Tributario contiene normas sobre reorganización libres de impuesto, sin embargo no distingue si aplican a procesos de reorganización nacionales o internacionales.

Sin perjuicio de lo anterior, la autoridad fiscal chilena en diversos Oficios (Of. 4848-2005 / Of. 1433-2008 / Of. 408-2010 / Of. 2435-2010) ha interpretado que se considerarán libres de impuestos solo aquellos procesos de reorganización internacionales, cuando todos sus efectos se produzcan y agoten en Chile.

En relación a la venta indirecta y las normas que la regulan, el inciso final del artículo 10 de la LIR expresa que estas “no se aplicarán cuando las enajenaciones ocurridas en el exterior se hayan efectuado en el contexto de una reorganización del grupo empresarial, según éste se define en el artículo 96, de la ley Nº 18.045, sobre Mercado de Valores, siempre que en dichas operaciones no se haya generado renta o un mayor valor para el enajenante, renta o mayor valor determinado conforme a lo dispuesto en el artículo 58 número 3”.

Propuesta

En consideración de lo anterior la autoridad fiscal chilena debiera revisar interpretación contenida en oficios Nº 4848-2005, 1433-2008, 408-2010 y 2435-2010 e interpretar que la norma del artículo 64 del Código Tributario también es aplicable al caso de reorganizaciones internacionales.

Sobre esta materia, es importante destacar el criterio adoptado por el legislador en la última modificación legal, es especial, en los artículos 38 inciso final de la Ley de Impuesto a la Renta sobre aporte de acciones a una agencia de una sociedad extranjera en Chile, y el artículo 10 inciso final Ley de Impuesto a la Renta sobre venta indirecta de acciones y derechos de sociedades chilenas en que exime de tributación los casos que involucran una reorganización internacional, cambiando implícitamente el requisito que las reorganizaciones debían agotar sus efectos en Chile.

2. Perú

Base legal y administrativa

Al respecto, tanto el Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto a la Renta, aprobado por el Decreto Supremo Nº 179-2004-EF(2) (en adelante, TUO de la Ley del Impuesto a la Renta) y el Reglamento de la Ley del Impuesto a la Renta, aprobado por el Decreto Supremo Nº 122-94-EF(4), y normas modificatorias, entre ellas, el Decreto Supremo Nº 134-2004-EF(5) (en adelante, Reglamento de la Ley del Impuesto a la Renta) contienen normas sobre reorganización libres de impuesto.

Sin embargo, la autoridad fiscal peruana ha entendido que solo los procesos de reorganización internos se pueden considerar como libres de impuestos. De esta forma, los procesos de reorganización internacionales que implican una transferencia de acciones emitidas por sociedades peruanas se encuentran afectos a impuestos (Informe Nº 229-2005-sunat/2b0000).

Propuesta

La autoridad fiscal peruana debiera revisar sus interpretaciones en el sentido de que los procesos de reorganización internacionales que implican una transferencia de acciones emitidas por sociedades peruanas estén libres de impuesto en cumplimiento de ciertos requisitos.

Asimismo, la autoridad fiscal peruana y el legislador debieran contemplar que en los casos de reorganización no se considere aplicable las normas de venta indirecta.

3. Colombia

Base legal y administrativa

A partir del año 2013, en virtud de los artículos 319-3 a 319-8 del Estatuto Tributario, las fusiones y divisiones (en el caso colombiano conocidas como Escisiones) se encuentran gravadas con el impuesto de renta o de ganancia ocasional, según sea el caso a menos que se cumplan con algunos requisitos para que estas sean consideradas como una reorganización libre de impuestos. Es así, que para que las fusiones y divisiones locales no sean gravadas se deben cumplir ciertos requisitos establecidos en la Ley, los cuales son muy estrictos y tienen por objetivo la no transferencia a un tercero. En el caso de fusiones y divisiones de compañías extranjeras que impliquen la transferencia de activos colombianos, estas operaciones se encuentran gravadas, a menos que se cumplan unos requisitos listados en la ley y que adicionalmente el valor de los activos ubicados en Colombia no represente más del 20% del valor de la totalidad de los activos poseídos por el grupo al que pertenezcan las entidades intervinientes en los procesos de fusión o división (escisión), según los estados financieros consolidados de la entidad que tenga la condición de matriz de las entidades intervinientes en los procesos de fusión o de escisión.

Por otro lado, si una sociedad constituida en Colombia tiene acciones o derechos en una sociedad en otro país miembro y dicha sociedad es objeto de un proceso de reorganización (fusión o división) con un vehículo de inversión perteneciente a un grupo empresarial del otro Estado miembro, tal proceso será considerado como neutro para efectos tributarios en Colombia siempre que mediante su implementación no se modifique la participación patrimonial, entendiéndose que ello ocurre cuando el proceso de reorganización sea llevado a cabo mediante una valorización de mercado debidamente soportada en forma técnica.

De igual forma, es de señalar que el aporte en especie que una sociedad colombiana realice a una compañía de otro país miembro, se entiende una enajenación de activos en Colombia, y como tal el aporte en especie a compañías de un mismo grupo estaría gravado con el impuesto de renta o de ganancia ocasional.

Cabe mencionar que si bien la liquidación de sociedades en Colombia en principio no se encontraría gravada con el impuesto de renta o ganancia ocasional, lo cierto es que actualmente no existe un pronunciamiento oficial por parte de la Autoridad Tributaria que valide este tratamiento.

Propuesta

En atención a la regulación Colombiana, para efectos de evitar diferentes interpretaciones con la Autoridad Tributaria Colombiana, sería conveniente incorporar una nueva cláusula a los convenios vigentes y al Estatuto Tributario, en la cual se establezca de forma clara que las operaciones de reorganización (Fusión y División/Escisión, Aporte en Especie y liquidación) entre Estados Miembros no estarán sujetas a imposición en los referidos Estados Miembros. Es decir, sería libre de impuestos para motivar la libre movilidad de capital.

4. México

Base Legal y Administrativa

La ley mexicana grava tanto la enajenación directa o indirecta de acciones o derechos.

Los procesos de reorganización no se consideran como una enajenación y por tanto su implementación no genera efectos tributarios siempre que se cumplan con los requisitos establecidos (que la sociedad absorbente asuma la responsabilidad del pago de impuestos adeudados por la sociedad que es absorbida, entre otros)



Por otro lado, la enajenación indirecta se produce cuando el valor contable de las acciones que se venden proviene directa o indirectamente en más de un 50% de bienes inmuebles ubicados en México. La tasa aplicable será de un 25% sobre el ingreso, o bien el contribuyente tiene la opción de aplicar la tasa del 30% sobre la ganancia, si se nombra un representante legal y se presenta un dictamen formulado por un contador público registrado, que indique que el cálculo se realizó conforme a las disposiciones fiscales.

Ahora bien, para los efectos anteriores se entiende que la reorganización internacional de empresas puede constituir igualmente una enajenación indirecta en los términos expresados en el párrafo anterior. Sin embargo, la ley contempla la posibilidad de diferir el pago del impuesto determinado al momento de la reorganización hasta la venta efectiva de la inversión a un tercero siempre que la autoridad tributaria haya autorizado tal posibilidad. Para estos efectos resulta necesario que la parte interesada presente una solicitud a la autoridad tributaria indicando las razones comerciales y de negocio presentes en la operación.

Finalmente, los procesos de reorganización de que puede ser objeto una sociedad subsidiaria (domiciliada en otro Estado) de una sociedad constituida en México no generarían efectos tributarios en México siempre que la sociedad absorbente sea la subsidiaria y no la otra.

Propuesta

Para efectos de considerar las reorganizaciones internacionales como neutras para efectos tributarios sería necesario incorporar una nueva cláusula a los convenios vigentes, en la cual se establezca de forma clara que las operaciones de reorganización (Fusión y División/Escisión) entre Estados Miembros no estarán sujetas a imposición en los Estados Miembros y/o introducir una modificación legal a las normas pertinentes.

Integración Financiera

Se ha acordado con el BID realizar una “Jornada de Integración Financiera”, a mediados de enero del 2015 en Chile a la cual serán invitados los principales expertos del área de los 4 países.

El objetivo de este Encuentro es comenzar a trabajar de forma global en los temas de Integración Financiera, Mercado Integrado Latinoamericano, la Integración en Mercados de Ahorro de Pensiones, de la Banca y de los Mercados de Instrumentos de Renta Fija y concluir con propuestas concretas para ser entregadas a los Gobiernos y a los agentes privados para avanzar en la Integración Financiera de la Alianza.

1. Integración del Mercado de Capitales de la Región. El Rol de los Fondos de Pensiones (mayor detalle del tema ver Anexo 1)

Dada la relevancia que tienen los sistemas de pensiones en nuestros países, el CEAP desea integrar este nuevo tema a los trabajos del grupo. El objetivo de esto será diseñar un Plan de Trabajo en busca de la ampliación y profundización de la inversión de los fondos de pensiones de los países de la Alianza del Pacífico en los mercados de valores de la misma Alianza.

Plan de trabajo: comprende hacer un levantamiento de la opinión de fondos de pensiones, intermediarios y reguladores, respecto a caminos a seguir para alcanzar objetivos del proyecto; identificar regulaciones que estén limitando inversión de los fondos de pensiones de los países de la región, en la misma Alianza y hacer levantamiento de iniciativas para integrar mercados de capital que se estén implementando en la región.

Objetivo final: es lograr cambios en las regulaciones de inversión en el extranjero de los fondos de pensiones de los países miembros de la Alianza del Pacífico, que faciliten su inversión intra-regional. Así



como lograr que, como resultado de un mandato presidencial, se logre incorporar a la agenda de trabajo de la Alianza del Pacífico la modificación de las regulaciones de inversión de los fondos de pensiones.

Innovación y Emprendimiento

Al momento se encuentran legalmente constituidas las Asociaciones de Colombia, México, Perú (además de Chile) con presidentes nombrados y sus correspondientes directorios.

Como representante del CEAP para temas de emprendimiento e innovación, se participó en la nueva versión del LAB+4 que se hizo en Cali Colombia, donde se realizó un panel compuesto por las 4 asociaciones de emprendedores de cada uno de los países. En la oportunidad, se sostuvo reuniones con el sector público, específicamente con las mesas técnicas de innovación y pymes (funcionan por separado) donde se abordó la intención de avanzar en una agenda público-privada de emprendimiento para presentar en México a los presidentes en Marzo 2015.

En ellas, se les explicó los avances del CEAP en ambas materias y el plan de trabajo futuro. Debido a la gran cantidad de puntos en común con la agenda pública tales como: definir el ecosistema de innovación y emprendimiento, políticas públicas, institucionalidad, rol del sector privado, rol de las universidades, es que se decidió avanzar en una agenda común. Ésta contendría: un análisis de la situación actual en cada país, homologación de mejores prácticas, avanzar en implementación de nuevas políticas públicas de apoyo y fomento a la innovación y el emprendimiento.

Por otra parte, se ha conversado con el BID para los siguientes temas:

- Lograr el apoyo para la creación de ASELA, compromiso que se asumió en la declaración de los Presidentes de Cartagena de Indias.
- Lograr el apoyo para desarrollar un estudio que determine el estado actual del ecosistema de emprendimiento en los países de la Alianza.

Compras Públicas (*Mayor detalle del tema, ver anexo 2*)

El CEAP representado por Sociedad de Fomento Fabril de Chile, solicitó el apoyo del BID, para financiar un estudio que contempla dos fases con el objeto de identificar brechas y luego la puesta en marcha del Plan Piloto para sectores y productos con potencial exportable en Chile y Colombia en el proceso de Compras Públicas. En ese marco se recopiló información relevante respecto a los cuatro países y se validó dicho Plan de Trabajo, que consiste en cuatro fases: (1) identificación del potencial; (2) capacitación al sector empresarial para aprovechar ese potencial; (3) puesta en marcha de plan piloto; (4) seguimiento.

I Etapa

Como parte de las fases I y II mencionadas, se llevaron a cabo en Chile y Colombia las siguientes actividades:

1. Conformación de un Grupo de Trabajo Público – Privado, que sesionó en 3 oportunidades, con representantes de: PROCHILE, Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales DIRECON, ChileCompra, Ministerio de Hacienda, SOFOFA, La Cámara Chilena de la Construcción, la Cámara de Comercio de Santiago y Asociación de Exportadores de Manufactura, ASEXMA.
2. Viaje a Colombia en el cual se desarrollaron reuniones con Colombia Compra Eficiente, y Asociación Nacional de Industriales de Colombia ANDI, PROCOLOMBIA, Consejo de Infraestructura y el Ministerio de Comercio Exterior.

3. Seminario en Chile para explicar el funcionamiento del sistema de Compras de Gobierno en Colombia, en el cual participó la Directora de Colombia Compra Eficiente, el Director General Económico de la Cancillería, y la Jefa del Departamento Acceso a Mercados de DIRECON, junto con los ejecutivos de 3 empresas chilenas que están participando en licitaciones públicas en Colombia.

Concluido este proceso, se solicitaron nuevos fondos al BID para desarrollar la Fase II del Plan Piloto en Chile, es decir, identificar 15 productos y sectores en Chile, que tengan potencial exportable, en el marco del proceso de Compras Públicas en Colombia. La II Fase de este Plan Piloto concluirá en Mayo de 2015 con la colaboración del BID.

Por su parte Colombia con apoyo del BID, realizará las fases I y II antes indicadas, para lo cual contratará un Consultor en Colombia, para que lidere este trabajo durante el mismo período.

II Etapa

Materializar la puesta en marcha de la II Fase del Plan piloto sobre Compras Públicas en relación a sectores y productos de la oferta exportable de Chile hacia el mercado de Colombia, como una instancia concreta entre dos países de la Alianza.

Como parte de esta segunda etapa, Chile identificará la demanda en Colombia en el mercado de compras públicas, de 15 productos y sectores, principalmente PYMES, que podrían participar en un proceso de licitación pública como un proveedor del Estado de Colombia.

Actividades realizadas con el apoyo del BID:

1. Se realizó en Chile una reunión del grupo de trabajo de Compras Públicas con instituciones público-privadas.
2. Se identificó la nomenclatura utilizada para las compras Públicas en Chile y Colombia, así como se busca el correlacionarlas entre ambos países. Se han establecido los nexos público-privados entre ambos países para seguir colaborando.

Próximas Actividades

1. Intercambio de información estadística de licitaciones públicas en el afán de encontrar oportunidades en cada mercado con su respectiva oferta exportable (15 productos de cada país)
2. Capacitación de empresas de sectores seleccionados para aplicar exitosamente al proceso de comprar públicas.

Negociación en materia de Transporte Aéreo *(Mayor detalle del tema, ver anexo 3)*

En la industria aérea, hay al menos tres aspectos de carácter internacional muy relevantes, que son particulares de esta industria y que van más allá de las regulaciones normales que fijan los Estados. Estas regulaciones adicionales, afectan el desarrollo de la aviación civil internacional y por ende la conectividad de los pueblos, el transporte aerocomercial, el empleo y el desarrollo económico. Estos son:

- 1) Las limitaciones a la propiedad y control por parte de extranjeros, condicionando la inversión extranjera
- 2) Los derechos de tráfico, que son los permisos para realizar transporte
- 3) Restricciones a la movilidad de recursos, como los aviones y recursos humanos

Los puntos señalados anteriormente son motivo de negociación, tanto bilateral como multilateral, por los países. Es así como hay agrupaciones de países que han eliminado totalmente estas restricciones, otras las

han reducido significativamente, mientras que algunos países mantienen solo negociaciones bilaterales. Los países miembros de la Alianza del Pacífico, tienen restricciones activas para los puntos 1), 2) y 3).

1. Limitaciones a la Propiedad y Control por parte de Extranjeros

Estas limitaciones se refieren a porcentaje máximo de propiedad que pueden tener los extranjeros en una aerolínea local, así como también a la nacionalidad de los principales ejecutivos o miembros del Directorio.

Hoy, el estado de esta materia en los distintos países es muy diverso; mientras en Chile, la propiedad de las compañías aéreas puede estar completamente en manos de extranjeros, así como la totalidad de sus principales ejecutivos o miembros del Directorio pueden ser extranjeros, siempre que se cumpla la legislación laboral vigente y que aplica para todas las industrias; en México, los extranjeros pueden tener como máximo el 25% de la propiedad de una compañía aérea.

La flexibilización de las políticas de control efectivo y límites de inversión extranjera en las líneas aéreas ha sido estudiada por la IATA¹. Los resultados de estos análisis apuntan a que la liberalización de la propiedad y control traería beneficios a los pasajeros y la economía, debido a que las aerolíneas podrían acceder a nuevas y menos costosas fuentes de financiamiento, además de flexibilizar las herramientas de administración, generando eficiencias por las posibilidades de consolidación y/o fusiones; con un impacto positivo en las tasas de viaje, empleo y crecimiento económico.

2. Las libertades del aire y los derechos de tráfico

Cada Estado, negocia y acuerda de forma bilateral o multilateral con los otros Estados los derechos para que las compañías aéreas puedan desde sobrevolar el otro país (1ª libertad) a transportar pasajeros, carga y correo con terceros países (5ª y 6ª libertad) o incluso operar tráfico doméstico en otro país (realizar transporte de pasajeros, carga y/o correo dentro de las fronteras de un país: 8ª y 9ª libertad).

La política aerocomercial de los países miembros de la Alianza del Pacífico es muy diversa.

Chile: se encuentra en el extremo de la política aperturista, que incluso ha decretado la apertura unilateral de los cielos para derechos de cabotaje (8ª y 9ª libertad), es decir, el Estado de Chile, permite a cualquier empresa extranjera, explorar servicios aéreos dentro del territorio chileno, sin exigir criterios de reciprocidad para las compañías aéreas chilenas.

Perú: ha mantenido en los últimos años una política aérea que promueve en los acuerdos bilaterales apertura de los tráficos hasta al menos la 5ª libertad, sin limitación de capacidad.

Colombia: limita a otros países latinoamericanos el tráfico con terceros países. Con Perú y Chile (además de otros países latinoamericanos), restringe la 5ª libertad sólo a territorios en la región.

México: Generalmente negocia acuerdos con derechos de 3ª y 4ª libertad del aire. No entrega derechos de 5ª libertad a otros países.

Hoy, Perú, Colombia y Chile tienen acuerdos completamente abiertos con los Estados Unidos en servicio mixto hasta la 6ª libertad, y México mantiene algunas restricciones en su relación bilateral. Ello, porque es muy importante el tráfico hacia los polos de desarrollo.

La liberalización del tráfico aéreo tiene grandes beneficios para los países y éstos han sido estudiados por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA por sus siglas en inglés).

¹Agenda for Freedom. The Impact of International Air Service Liberalisation on Perú. Entrevistas-EU Consulting Inc. Julio 2009

Algunas de los beneficios de la liberalización del tráfico aéreo, por ejemplo dentro de la Unión Europea son: aumento del tráfico de pasajeros, disminución de tarifas, impacto positivo en el crecimiento económico, aumento en los puestos laborales no sólo en la industria aérea, sino también en mercados relacionados como el turismo.

3. Restricciones a la Movilidad de Recursos

La movilidad de los recursos y la posibilidad que las diferentes compañías aéreas puedan compartir los recursos tecnológicos y de alto costo, es sin duda un aporte a las posibilidades de desarrollo y de solución para las empresas que participan en el transporte aéreo.

Por lo anterior, es que se solicita un sistema expedito de intercambio de aviones (arriendos por hora), las compañías aéreas de los países la Alianza del Pacífico que tengan aviones subutilizados, podrán arrendarlos a otras compañías por períodos cortos de tiempo, logrando una mejor utilización de los recursos y con ello abaratar los costos de producción del transporte aéreo

Dentro de la movilidad de los recursos, es importante facilitar las políticas migratorias y de convalidación de licencias, certificaciones, etcétera; para contratar trabajadores de otras nacionalidades, permitiendo que ejecutivos, especialistas, pilotos y tripulantes puedan trabajar en las diferentes aerolíneas establecidas dentro de los países de la Alianza del Pacífico, que permitan incrementar la oferta, por ejemplo, en temporadas de alta demanda y de esta forma, poder satisfacer de mejor manera a los clientes.

Las limitaciones a la propiedad y control por parte de extranjeros afecta directamente el desarrollo de la aviación en países pequeños. Los resultados de los estudios de la IATA apuntan a que la liberalización de la propiedad y control traería beneficios a los pasajeros y la economía, debido a que las aerolíneas podrían acceder a nuevas y menos costosas fuentes de financiamiento, además de flexibilizar las herramientas de administración, generando eficiencias por las posibilidades de consolidación y/o fusiones; con un impacto positivo en las tasas de viaje, empleo y crecimiento económico.

En la medida que exista más conectividad aérea, posibilitará la mayor competencia y por ende, más herramientas para fomentar el turismo, las exportaciones y los negocios.

Asimismo, la liberalización en la movilidad de los recursos y la facilitación de los procesos de certificación, licencias y aeronavegabilidad permitirían ampliar los mercados y hacer más competitivas a las empresas de los países miembros de la Alianza del Pacífico.

También se solicita una política AP de seguridad común, que fije estándares mínimos para todas las aerolíneas de los países miembros de la Alianza del Pacífico, incorporando en estas formas estándares comunes el otorgamiento de licencias, los certificados de aeronavegabilidad y otros, contribuyendo a hacer más competitiva nuestra industria, tal y como la Unión Europea lo ha hecho por medio de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA por sus siglas en inglés).

Comercio y Servicios (Mayor detalle del tema, ver anexo 4)

La liberación efectiva del Comercio de Servicios intra Alianza del Pacífico, así como el estimular el desarrollo de las *joint ventures* para operar en la subregión y acceder a terceros países es una herramienta que será de mucha utilidad para el desarrollo de nuestras empresas, así como de nuestras economías.

Con las acciones que los gobiernos de la Alianza del Pacífico han emprendido dentro de los capítulos de Servicios se plantean grandes retos, y en particular el de movimiento de personas. Es por esto que el CEAP desea puntualizar la necesidad de tomar las siguientes acciones iniciales entre nuestros países:

- a. Reconocimiento de títulos y facilidades para la obtención de licencias.
- b. Favorecer acuerdos de doble cotización previsional.
- c. Trato Nacional para prestaciones intra Alianza del Pacífico y en el mercado público.
- d. Eliminar efectivamente la doble tributación, de forma que las empresas de la Alianza del Pacífico tributen en un solo país (por el mismo hecho económico).
- e. Eliminación de impuestos indirectos.

Por otro lado, es vital lograr la transparencia de normas e incluso regulaciones no discriminatorias tales como licencias, permisos, entre otras; las cuales son necesarias de cumplir y no las conocen los exportadores por la dificultad de encontrar esta información, lo que muchas veces complica la exportación.

Se solicita crear un mecanismo para medir el flujo intrarregional en sectores identificados (evaluar posibilidad de usar Nomenclador Común Regional (NCR), desarrollado en la Asociación Latinoamericana de Exportadores de Servicios (ALES). Actualmente no existe información bilateral sobre esta materia, por lo que sería importante poder levantar algunos indicadores entre países para algunos sectores, para así saber qué tipo de actividades conforman el flujo intra Alianza. Un aspecto muy relevante en este aspecto es que los servicios en la Alianza del Pacífico, sean considerados como exportación.

CAPÍTULO COLOMBIA

Cooperación en Educación

Es de primordial importancia para el Consejo Empresarial el fomentar las políticas públicas que permitan llevar adelante una transformación de la educación básica orientada a mejorar la calidad y la cobertura.

Reconociendo la complejidad del desafío, el Consejo Empresarial propone el desarrollo de cuatro iniciativas complementarias, con el respaldo para el desarrollo de algunas de ellas de Microsoft y El Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

1. Escuelas innovadoras de la Alianza del Pacífico – con el apoyo de Microsoft

Esta propuesta comprende la transformación de un colegio público en cada país miembro, con un modelo innovador, que permita promover prácticas pedagógicas centradas en el estudiante, extender el aprendizaje fuera del salón de clases, desarrollar competencias del siglo XXI y promover el uso de la tecnología de información.

Se basa en cuatro pilares: (1) liderazgo institucional, (2) desarrollo profesional, (3) extensión del tiempo escolar e (4) innovación aprendizaje siglo XXI; y se proyecta desarrollar en cuatro fases: (1) preparatoria, (2) implementación, (3) acompañamiento cercano y (4) acompañamiento virtual. *Como anexo, propuesta detallada*

2. Formación de directores de escuelas de la Alianza del Pacífico, Harvard – con el apoyo del BID

En las escuelas de hoy y del mañana, los estudiantes no sólo deben aprender a leer y escribir, sino a también ser capaces de trabajar en equipo, resolver problemas complejos, pensar de manera crítica, y comunicarse efectivamente.



Para lograr estos propósitos, el director de la escuela debe ser líder, poseer conocimientos pedagógicos para apoyar activamente a sus maestros, y mantener así una cultura de altas expectativas para los niños y toda la comunidad.

El presente programa se constituye así, como una alianza entre la Escuela de Educación de la Universidad de Harvard y la Alianza del Pacífico, y tiene por objeto capacitar a directores de colegios en el tipo de habilidades requeridas para liderar comunidades educativas mediante la metodología de casos de estudio.

El propósito de la metodología es ilustrar, mediante experiencias y situaciones de la vida real, el trabajo de directores de escuelas de la Alianza del Pacífico.

El programa ya comenzó a implementarse en Chile con gran éxito, y mediante esta alianza podrá llevarse a todo el bloque. En concreto, se centrará en tres ciudades, a saber, Lima, Bogotá y Ciudad de México, y operará por la vía de talleres, que se llevarán a cabo durante el 2015.

El programa tiene un costo de US\$80,000, de los cuales el David Rockefeller Center for Latin American Studies, centro de la Universidad de Harvard, y Fundación Chile aportarán el 50%.

3. Programa Khan Academy - www.khanacademy.org

Organización sin fines de lucro, cuyo principal objetivo es mejorar la educación mundial a través de la educación gratuita de primer nivel “para cualquier persona en cualquier lugar del mundo”. La idea radica en un sitio web que cuenta con más de 4.300 videos dirigidos a escolares de enseñanza primaria y secundaria sobre matemáticas, biología, química, física, finanzas e historia. El contenido disponible en la plataforma está constantemente examinado por especialistas que garantizan los más altos estándares en calidad.

En Colombia, ésta iniciativa ya cuenta con el apoyo del Ministerio de Educación para su implementación y como Capítulo Colombia del Consejo Empresarial se pone a consideración de los demás países para su desarrollo.

4. Colegios por concesión

El esquema de colegios por concesión consiste en entregar, para su administración, colegios construidos y dotados por la administración local, a particulares que demuestren experiencia y calidad en la gestión educativa y administrativa.

La experiencia se inició con 23 colegios construidos y dotados por la administración en Bogotá, Colombia, los cuales fueron entregados por ésta en concesión a entidades privadas entre 1999 y 2002, previa licitación pública.

En cada colegio se cuenta con capacidad para atender aproximadamente 940 niños. A cambio de la dirección, organización y prestación del servicio educativo, se le reconoce anualmente al concesionario una suma de dinero por niño atendido. Por su parte, el concesionario administra y presta el servicio educativo de conformidad con su Proyecto Educativo Institucional, suministra el material pedagógico, el refrigerio diario y conserva y mantiene en buen estado las instalaciones. Dicho servicio se presta a estudiantes de estratos 1 y 2.

El esquema también permite que los operadores busquen recursos en la cooperación nacional o internacional para implementar programas que mejoren la calidad de las instituciones.

El Capítulo Colombia sugiere replicar la experiencia que con éxito se tiene en Colombia, en los otros tres países de la Alianza del Pacífico.

Fomento al Deporte

1. Proyecto escuelas socio – deportivas – con el apoyo de Microsoft

Las escuelas socio- deportivas son un proyecto emprendido por la Fundación Real Madrid, que en Colombia se desarrolla bajo una alianza con Microsoft, y es ejecutado por operadores locales, para este caso con la Fundación Revel.

Este tipo de escuelas son herramientas de educación complementaria, que a través de la experiencia deportiva fortalecen el crecimiento personal de los estudiantes, y por tanto complementa la propuesta de cooperación en educación que el Consejo Empresarial de la Alianza del Pacífico ha venido trabajando.

Buscan beneficiar a niños entre los 6 y 17 años y fomentar ciertos valores como el liderazgo, respeto, honestidad, trabajo en equipo y juego limpio. Es un complemento educativo mediante una enseñanza técnico-táctica.

El costo aproximado de sostener anualmente una escuela socio - deportiva es de US\$30.000 anuales.

Actualmente hay 23 escuelas socio - deportivas del Real Madrid en Colombia, y aunque todas se basan en el modelo de fomento de valores y los hábitos de una vida saludable, cada una atiende necesidades particulares como: el alto riesgo de consumo de alcohol y drogas, fortalecer permanencia en escuela, prevención de enfermedades puntuales, sano aprovechamiento del tiempo libre, disminuir riesgo de exclusión social, refuerzos académicos y promoción de escolarización, entre otros.

Al tener ya esta iniciativa éxito en su desarrollo en Colombia, se buscará replicarla en los demás países de la Alianza del Pacífico: Chile, México y Perú.

Fomento a las PyMEs

Gestión conjunta en promoción comercial: exportaciones, inversión y turismo

Las PyMEs son la columna vertebral del desarrollo económico en el mundo y son indispensables para el crecimiento industrial de un país. Por ello es necesario fortalecer el tejido empresarial y las sinergias con entidades locales e internacionales, atraer la inversión extranjera directa y complementar la estructura empresarial.

Teniendo presente que el 99% de las empresas de América Latina y el Caribe son PyMEs y que éstas emplean cerca al 67% del total de trabajadores, las entidades de promoción, ProChile, Turismo Chile, ProColombia, ProMéxico, El Consejo de Promoción Turística de México (CPTM) y PromPerú han realizado una serie de acciones que directamente han beneficiado a las pequeñas y medianas empresas de la Alianza del Pacífico. Estas incluyen la participación en ferias internacionales y macrorruedas de negocio, seminarios de divulgación y sensibilización, misiones exploratorias.

1. Comercio e Inversión – ProChile, ProColombia, ProMéxico y PromPerú

Desde el 2012, se han desarrollado 73 eventos de promoción conjunta que han impactado a aproximadamente 7.586 empresarios en 25 mercados como Alemania, Australia, Canadá, Chile, China, Colombia, Corea, Holanda, Emiratos Árabes, España, EE.UU, Francia, Finlandia, India, Italia, Japón, Malasia, México, Perú, Polonia, Portugal, Reino Unido, Singapur, Taiwán y Turquía.

De este total de eventos realizados, 46 han sido seminarios de oportunidades de comercio y/o inversión que se han desarrollado en 21 países.



Dieciocho han sido participaciones en ferias internacionales con oferta exportadora principalmente PyME.

Se han organizado 4 Foros y/o Encuentros empresariales que han impactado alrededor de 1,237 empresarios. El más reciente, El Foro de Emprendimiento e Innovación *LAB4*, que tuvo lugar en Cali, Colombia en el mes de octubre, tuvo una jornada comercial con dos ruedas de negocios (una de inversión y otra de exportaciones) que dejaron expectativas de negocio por US\$8.573 millones.

Esta actividad reunió a exportadores PyMEs, compradores e inversionistas que en un día de rueda atendieron 444 citas de negocio.

Adicionalmente, se han desarrollado dos macrorruedas multisectoriales, con participación de 760 PyMEs exportadoras de los cuatro países, que han dejado un balance total de 5,911 citas y expectativas de negocios de aproximadamente de USD\$116 millones (Cali, 2013) y USD\$ 206 millones (Puerto Vallarta, 2014).

2. Turismo – Turismo Chile, ProColombia, Consejo de Promoción Turística de México y PromPerú

Durante el 2014 se desarrollaron acciones en pro del incremento del turismo intra – regional, cabe destacar:

Encuentro de Tour Operadores, 29 de abril en Santiago de Chile: fue un espacio propicio para reunir agencias de viajes, tour operadoras y aerolíneas de los cuatro países con el objeto de definir la estrategia de incremento del turismo intra - regional. Gran parte de las agencias de viajes y tour operadores participantes fueron PyMEs.

I Macrorrueda de Turismo, 22 - 24 julio 2014 en Cali: contó con la participación de 152 empresarios; de los cuales, 68 fueron emisivos y 84 receptivos. Se generaron 2,000 citas de negocios, registrando 3,640 oportunidades comerciales. Los empresarios emisivos reportaron expectativas de negocio por US\$ 15,961,480.

Todos estos espacios han permitido impulsar la competitividad en las empresas participantes, aumentar su productividad y su crecimiento, su capacidad para innovar y para ofrecer productos sofisticados en un mundo globalizado.

CAPÍTULO MÉXICO

Armonización de normas técnicas:

Dada la tendencia comercial internacional de facilitar a las empresas los trámites que los gobiernos de cada país solicitan para la importación y exportación de los productos y servicios que se producen nacionalmente; así como el facilitar los procesos para que los encadenamientos productivos de la Alianza del Pacífico sean competitivos en terceros mercados, se busca la eliminación de barreras técnicas. Lo anterior sólo es posible estableciendo los criterios que eviten la duplicación de procesos de revisión para poder encaminarnos a un mercado en que exista mutuo reconocimiento por parte de las autoridades regulatorias competentes, y por ende, toda la región pueda operar como un solo gran mercado.

1. Sector suplementos alimenticios o dietarios

Dando seguimiento a los trabajos realizados en este sector, se propone a los gobiernos que la definición de un suplemento alimenticio o dietario sea:

Es aquel producto cuyo propósito es adicionar, complementar o incrementar la dieta y que es fuente concentrada de nutrientes y/u otras sustancias con efecto fisiológico o nutricional. Puede contener, en forma simple o combinada, vitaminas, minerales, proteínas, aminoácidos, sustancias derivadas de fuentes naturales, incluyendo materiales animales, minerales y/o de plantas en forma de extractos, aislados, concentrados, sustancias bioactivas u otros nutrientes y sus derivados, y es ingerida por vía oral, en sus distintas formas de presentación.

En términos de las Buenas Prácticas de Manufactura (BPM), se propone reconocer las certificaciones BPM o documento que haga sus veces, emitido por la autoridad competente o entidad reconocida en una lista previamente definida por las partes.

Se solicita eliminar la exigencia del Certificado de Libre Venta (CLV) o equivalente, toda vez que se considera que el control de producto por parte del regulador en el país de origen está implícito en la certificación BPM o documento que haga sus veces para suplementos alimenticios o dietarios. Es relevante mencionar que las mejores prácticas internacionales, como lo es en los países de alta vigilancia sanitaria (EEUU, UE) no solicitan el CLV.

Se propone homologar los niveles máximos de consumo tolerable para adultos de acuerdo con el Anexo 1 del Decreto 3863 del 2008 de Colombia dado que presenta las mejores prácticas de la región.

En relación a las leyendas precautorias, el CEAP solicita que el siguiente enunciado sea aceptado como válido en la región: *“Este producto es un suplemento alimenticio/dietario, no es un medicamento, y no sustituye una alimentación equilibrada”*. Lo anterior, debido a que el mismo engloba las leyendas obligatorias que actualmente se solicitan en lo individual en cada país de la AP.

En cuanto a las traducciones del etiquetado, instamos a que las autoridades soliciten la traducción de la información definida en una lista acordada por los países AP (propuesta por el CEAP); exceptuando el nombre del producto, lote, fecha de caducidad/expiración, advertencias específicas no exigidas por el regulador local; y que dichas traducciones puedan considerarse en un auto-adhesivo sin necesidad de re-etiquetar el producto.

En los requisitos para trámite, conscientes de la tendencia internacional de eliminar el registro sanitario y/o notificación de suplementos alimenticios o dietarios ante las autoridades sanitarias, propone que con miras a establecer un control sanitario de estos productos, se determine dentro del bloque el esquema de notificación sanitaria de los mismos con el objetivo de fortalecer el control en los mercados. Esta propuesta implica la NO solicitud de entrega de un *dossier* en cada trámite de importación o fabricación. Lo anterior dado que esta entrega estará implícita en la información presentada para notificar a dichos productos.

- a. Los documentos a entregar en la mencionada notificación se propone sean:
 - i. Documento que evidencie las BPM
 - ii. Proyecto de etiqueta o rotulado (común para todo el bloque de acuerdo a la propuesta presentada por el CEAP)
 - iii. Fórmula cuali-cuantitativa del producto
 - iv. Pago de derechos (sin distinción o diferenciación en las cuotas para nacionales o extranjeros)
- b. La vigencia de la información entregada, será adoptada por un periodo de 5 años, con renovación automática siempre que la información del *dossier* se encuentre actualizada. Lo anterior dado que la mejor práctica dentro de los países AP, el periodo de validez de la BPM es de 5 años.

Dado el bajo riesgo que los suplementos alimenticios o dietarios implican para la salud pública, y considerando el control propuesto de estos productos en el mercado, instamos a los gobiernos a considerar estos productos como de *venta libre* y deberán cumplir con las condiciones de almacenamiento y distribución indicados por el fabricante de estos productos; y con las condiciones higiénicas que garanticen que conservan su calidad. La responsabilidad de cumplir con estas condiciones recaerá directamente en el distribuidor del producto.

2. Sector farmacéutico

De acuerdo a la lista de temas planteados originalmente en el programa de trabajo, se reitera la solicitud hecha a los gobiernos en la pasada Declaración del Consejo en cuanto a:

- 1) la repetición de análisis a nivel Local,
 - a. Eliminar los Estudios de estabilidad local confirmatoria (que se acepte la de origen).
 - b. Eliminación de exigencia de retención de muestras,
- 2) Que se acepte en igualdad de condiciones el reconocimiento de las siguientes farmacopeas: EEUU, UE, Japón, México, Reino Unido, Francia y Alemania.
- 3) Reconocimiento del Certificado de Origen Electrónico en cualquier fecha, previo al embarque en puerto destino, y no al desembarque del puerto de origen.

- 4) Que se acepte el Certificado de Producto Farmacéutico (CPP) como Certificado de Libre Venta.

En cuanto las nuevas solicitudes son:

- b) Eliminar los flujogramas y validación del proceso de fabricación como requisitos para la obtención del registro sanitario, lo anterior dado que se duplica en el Certificado de Buenas Prácticas de Manufactura exigido por las autoridades regulatorias en cada uno de los países.
- c) Se propone que los gobiernos acepten el Certificado de Producto Farmacéutico de acuerdo al modelo OMS como válido ante las exigencias de un Certificado de Libre Venta, puesto que el primero cuenta con toda la información requerida en el CLV.
- d) En cuanto a biosimilares y bioequivalencias, dado que no se logró acuerdo en este tema, se decide retomarlo en la próxima reunión presencial.

3. Sector cosméticos

Reconocemos el avance de los grupos de trabajo para lograr acuerdos en materia de Cooperación Regulatoria para cosméticos, reafirmamos nuestro interés en que se finalicen los acuerdos y se formalicen a la brevedad posible en un instrumento vinculativo, tomando en cuenta las solicitudes ya expresas de este Consejo.

4. Aseo doméstico

Debido a los avances alentadores de los trabajos de cooperación regulatoria, solicitamos se pueda iniciar el trabajo con un segundo grupo de sectores que han mostrado su interés en participar como es el de Productos de Aseo Doméstico. Para avanzar en la agenda, la propuesta de industria de mejores prácticas regulatorias internacionales que podrían implementarse en los países de la Alianza del Pacífico para los Productos de Aseo serían las siguientes:

- a) Adopción de una definición armonizada, tal que los mismos productos sean contemplados en esta categoría en todos los países de América Latina sin que esta homologación implique nuevos requisitos regulatorios para productos que no representan un riesgo.
- b) Eliminación de todo tipo de aprobación o autorización sanitaria previa a la comercialización (registro sanitario). En su lugar, reemplazar estos esquemas por sistemas eficaces de vigilancia del mercado basados en la responsabilidad del fabricante, importador y/ o titular. Lo anterior debido a que tales productos tienen un perfil de bajo riesgo sanitario
- c) Eliminación del requisito de documentos que avalen el cumplimiento con las regulaciones del país de origen (Certificado de Libre Venta, Certificado de Buenas Prácticas de Fabricación o similar), toda vez que estos documentos no aportan valor agregado en cuanto a la seguridad del producto ni cumplimiento con el marco regulatorio del país de comercialización
- d) Establecimiento de sistemas de vigilancia en el Mercado basados en mapas de riesgo.
- e) Desarrollo de regulaciones de rotulado compatibles, convergentes, y basadas en riesgo y no en peligro, incluyendo la eliminación de cualquier tipo de número de identificación sanitaria. En su lugar, promover sistemas de rotulado basados en el uso apropiado del producto (de acuerdo a evaluación de riesgo), acordes al entendimiento de los consumidores
- f) Armonización de tolerancias de llenado (particularmente considerando el caso de pérdida de humedad en jabón de lavar en barra)

- g) Promoción de la clasificación por tipo de producto y evitar cualquier tipo de clasificación basado en el peligro intrínseco de los ingredientes que lo componen.
- h) Aceptación de ensayos y pruebas de seguridad disponibles para productos similares, tal de minimizar la generación de los mismos: aceptación de modelos *in vitro* validados o válidos, aceptación de la utilización de aproximaciones alternativas como ser información disponible mundialmente, aceptación de principios de extrapolación, utilización de datos históricos relevantes. Como principio general se debe evitar repetir los ensayos si existen datos válidos disponibles para uso.
- i) Asegurar que las normas técnicas no se traduzcan en restricciones a la innovación, evitando crear normas nuevas y revisando o eliminando las existentes que puedan generar este efecto, a fin de promover el desarrollo de la innovación a la luz de la evolución de la ciencia y la tecnología.

5. Dispositivos médicos

Dada la reciente creación de este grupo, la industria se ha planteado como agenda de trabajo lo siguiente:

- a) Definición del concepto de “dispositivo médico”, con base a los estándares internacionales y clarificando la diferenciación con el sector farmacéutico.
- b) Converger en la eliminación de barreras no regulatorias para la importación y venta de dispositivos médicos. (Logros a corto plazo)
- c) Converger a una regulación común en cuanto a los requerimientos para la obtención de registros sanitarios.
- d) Converger a una regulación común en cuanto a estándares de revisión y vigilancia post-mercado.
- e) Converger a normas comunes para sistemas de calidad de dispositivos médicos.

El CEAP considera que una de las claves del éxito de la Alianza del Pacífico es el nivel del compromiso que se ha alcanzado y se ha materializado en textos y anexos que sabemos deben seguir un proceso de aprobación al interior de los diferentes gobiernos lo que los dota de certeza legal.

Consideramos indispensable que esos procesos sean seguidos ante los Congresos o cualquier otra instancia necesaria, y el CEAP considera adicionalmente que las Partes deben acordar mecanismos transitorios que permitan ir implementando los acuerdos alcanzados en la creación y revisión de dichos textos y anexos de forma vinculante, perfeccionándose la obligatoriedad con la aprobación antes mencionada, para gozar de forma expedita de los beneficios acordados entre las partes.

Lo anterior deriva de que para el CEAP la AP debe ser una plataforma viva para lograr acuerdos conforme vayan cambiando las realidades y necesidades de los países que la conforman. Debido a lo anterior consideramos fundamental que se diseñe un sistema de textos y anexos que puedan negociarse conforme vaya siendo conveniente y que tengan el carácter de vinculatorio.

Certificación nivel IV ante la OPS de autoridades regulatorias sanitarias

Reiteramos la solicitud de que las Autoridades Sanitarias obtengan urgentemente el nivel IV ante la OPS. Reiteramos nuestro apoyo para que el gobierno peruano permita que la DIGEMID obtenga su autonomía institucional y amplíe su infraestructura para cumplir con estos requisitos. En el caso de los demás países, solicitamos tener el control necesario para no perder esta importante certificación.

Derechos de Autor y Propiedad Industrial

Actualmente se está trabajando en la creación regional del grupo de trabajo por lo que se espera que para la próxima sesión de este Consejo se presente la agenda de discusión, así como los avances tenidos hasta ese momento.

CAPÍTULO PERÚ

1. Encadenamientos Productivos

Etapa II del Estudio de encadenamientos productivos

Antecedentes

Chile, Colombia, México y el Perú han emprendido un ambicioso camino de integración dentro del marco de la Alianza del Pacífico. Una de las aspiraciones del bloque es fomentar espacios naturales de integración productiva. Utilizando datos de matrices de insumo-producto internacionales, así como datos de comercio a nivel transaccional de cada país, el BID realizó un primer estudio donde se hizo una caracterización a nivel sectorial de espacios potenciales de complementariedad productiva entre los países de la AP.

Este segundo estudio busca identificar de una forma más directa, y con datos de las empresas, espacios de complementación productiva entre los cuatro países.

Objetivos

Identificación de encadenamientos productivos entre empresas de la Alianza del Pacífico, a partir de los acuerdos suscritos con el Asia, tomando en cuenta los requisitos de origen en destino, a fin de generar cadenas de valor dentro de la Alianza del Pacífico.

Alcance

La identificación de productos exportables con requisitos específicos de origen (REOs) flexibles en los acuerdos comerciales con los países asiáticos, donde se pueda utilizar proveeduría de uno o más países de la Alianza del Pacífico, destinado a la exportación preferencial al Asia.

Para ello se realizará:

- a. Una encuesta de proveeduría a empresas seleccionadas bajo muestras representativas en cada uno de los cuatro países, mediante la cual se recopilará información sobre las fuentes de abastecimiento de sus insumos, las razones estratégicas que guían las decisiones de proveeduría en cada una de las empresas,

así como las razones o condiciones de política que podrían provocar cambios en dichas decisiones de proveeduría de las empresas y procurar un abastecimiento de insumos provenientes de los países de la Alianza del Pacífico.

- b. Una segunda etapa del estudio analizará los resultados de la encuesta de proveeduría a la luz de los resultados de las negociaciones de reglas de origen en el marco del Protocolo Comercial anexo al Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico, en particular, las disposiciones sobre acumulación. Ello con miras a identificar sectores en los cuales existen posibilidades reales de promover mayores encadenamientos productivos entre las empresas establecidas en los países de la Alianza del Pacífico, ya sea con miras a incrementar el comercio entre los cuatro países, o con miras a aprovechar la Alianza como plataforma para mejorar la participación de los cuatro países en cadenas globales de valor con otros países o grupos de países fuera de la AP.
- c. Desarrollar dos pilotos de cadenas de valor de la Alianza del Pacífico con miras al aprovechamiento del mercado del Asia Pacífico.

2. Observatorio logístico de la AP

Antecedentes

Los países de la AP deben mejorar en competitividad logística y de infraestructura. Nuestros países tienen índices de logística que aún están alejados de los países Top del comercio internacional: Chile (puesto 39), México (47), Perú (60) y Colombia (64).

Por ello, el Consejo Empresarial de la Alianza del Pacífico (CEAP) aprobó en su Agenda 2014, encargar a solicitud del Capítulo del Perú el diseño y puesta en marcha de un OBSERVATORIO DE LOGÍSTICA que detalle, enumere, mida y costee los procedimientos logísticos, iniciando este esfuerzo por el análisis del nodo portuario, con énfasis en los costos, y tiempos y número de procedimientos involucrados en las operaciones de "segunda maniobra" para el Perú y, luego hacerlo extensivo a los países de la Alianza del Pacífico.

Objetivos

Promover el aumento de la eficiencia en la prestación de los servicios complementarios al transporte marítimo, denominados de "segunda maniobra", a través de la identificación, análisis de los procesos y los costos asociados a dichos servicios; así como la identificación de los instrumentos que pueden mejorar la eficiencia de dichos servicios.

Alcance

- a. Se realizará el levantamiento de los procesos, procedimientos y documentación asociados a las operaciones en puerto, dentro de la definición de "segunda maniobra", entendiéndose a estos como los servicios que son requeridos por el contenedor desde el costado del buque hasta el patio de almacenamiento.
- b. Revelar los cuellos de botella que impiden el aumento de la eficiencia en la prestación de los servicios de "segunda maniobra"
- c. Identificar el o los instrumentos que promueven el mejor acceso de los dueños de las cargas a la contratación de los servicios de "segunda maniobra."
- d. Comprende:



- Operaciones en puerta, incluyendo medición de tiempos y costos de acceso a puerto y tiempo de despacho.
- Operaciones asociadas a inspección de la carga.
- Operaciones en patio, incluyendo medición de tiempos y costos de espera para embarque y tiempos de almacenamiento temporal.
- Incluye sólo carga contenerizada en el Puerto del Callao.

Situación actual:

El BID ha contratado al Consultor Local, quien esta en pleno proceso de entrevistas a exportadores, importadores y operadores marítimos y portuarios, siendo parte de esta etapa la entrega del diseño del observatorio.

El compromiso del Capitulo es que para la próxima sesión del CEAP, estaremos en condiciones de mostrar el resultado final de esta iniciativa.

3. Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) de la AP

Antecedentes:

Con la asistencia técnica del BID, el pasado 5 de Diciembre en la Ciudad del Cusco, y en el marco de la Red de Ventanillas Únicas de Comercio Exterior de Latinoamérica, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo del Perú, informo que el Grupo de Trabajo de las VUCES de la Alianza del Pacifico aprobó el modelo de interoperabilidad de estas.

El modelo consiste en el intercambio de la información actualmente disponible en las VUCES de la Alianza del Pacifico, de tal forma, que los tramites ya vigentes sean intercambiables y con ello lograr el canal verde o forma expedita para la exportación de los productos al interior de la Alianza del Pacifico.

Para este efecto, el modelo iniciara con el intercambio de los permisos sanitarios exigidos por sus autoridades para el ingreso y la salida de sus respectivos países.

Por ello, y en el marco de las propuestas del CEAP se propuso a los gobiernos iniciar un proceso de interoperabilidad de las VUCES de la Alianza del Pacifico.

Objetivo

Iniciar un modelo de interoperabilidad de las VUCES de la Alianza del Pacifico que en una primera etapa contemple el intercambio de información de los certificados sanitarios.

Situación actual

El modelo de interoperabilidad fue lanzado oficialmente el 5 de Diciembre en Cusco, Perú.

4. Propuestas

4.1. Grupo Técnico de Alimentos



Grupo de trabajo que tendrá el objetivo de avanzar en la homologación, protocolos sanitarios, reconocimientos mutuos, normas técnicas en alimentos, y que este sea liderado por el Capítulo Peruano.

4.2. I Foro Empresarial de la Alianza del Pacífico + Asia Pacífico, Asia.

Con el apoyo del BID se propone organizar el I Foro Empresarial de la Alianza del Pacífico + Asia Pacífico, Asia, en Lima, con la finalidad de iniciar el relacionamiento de los empresarios de ambos bloques económicos y comerciales, y motivar la cooperación y asistencia técnica a nivel empresarial en temas como encadenamientos productivos, inversiones, innovación, educación, interoperabilidad de las VUCEs, y de transferencia de tecnologías.

Los miembros del CEAP, saludamos las acciones emprendidas por las autoridades de los cuatro países para impulsar los objetivos comunes propuestos en el acuerdo Marco. En tal sentido, felicitamos a Perú por la entrada en vigencia del Acuerdo Marco y Protocolo Adicional e invitamos a los gobiernos de Chile, Colombia y México a dar celeridad a su proceso de ratificación.

En relación a estos instrumentos, entregamos en forma anexa un documento que contiene un análisis y comentarios del Protocolo Adicional hecho por una empresa del sector servicios mineros pero cuyas preocupaciones son extensibles a otros sectores. Quisiéramos solicitar a los gobiernos sea incluido como documento a trabajar (*Ver anexo 2*).

Asimismo, desea reiterar su reconocimiento al Banco Interamericano de Desarrollo, PricewaterhouseCoopers y Microsoft, cuyo trabajo y asesoría ha sido fundamental para lograr los avances reportados en este documento.

El CEAP hará entrega al Comité de Expertos de los documentos con el detalle de las iniciativas mencionadas en esta Declaración.

Finalmente, se ha acordado sostener una nueva sesión de seguimiento a los trabajos del Consejo Empresarial, con ocasión de la próxima Cumbre Presidencial de la Alianza del Pacífico.

4.3. I Seminario Inversiones Intra-Alianza del Pacífico.

Con el apoyo de PROINVERSIÓN y PwC, el CEAP-Perú propone organizar el I Seminario de Inversiones Intra-Alianza del Pacífico, con la finalidad de promover y consolidar el relacionamiento entre los empresarios del Bloque en tres áreas concretas como minería, infraestructura y energía. Por tal motivo, se solicita el apoyo al CEAP, especialmente en con la red de contactos empresariales y altos funcionarios públicos de los miembros del Consejo.

Los miembros del CEAP, saludamos las acciones emprendidas por las autoridades de los cuatro países para impulsar los objetivos comunes propuestos en el acuerdo Marco. En tal sentido, felicitamos a Perú por la entrada en vigencia del Acuerdo Marco y Protocolo Adicional e invitamos a los gobiernos de Chile, Colombia y México a dar celeridad a su proceso de ratificación.

En relación a estos instrumentos, entregamos en forma anexa un documento que contiene un análisis y comentarios del Protocolo Adicional hecho por una empresa del sector servicios mineros pero cuyas preocupaciones son extensibles a otros sectores. Quisiéramos solicitar a los gobiernos sea incluido como documento a trabajar (*Ver anexo 2*).



Asimismo, desea reiterar su reconocimiento al Banco Interamericano de Desarrollo, PricewaterhouseCoopers y Microsoft, cuyo trabajo y asesoría ha sido fundamental para lograr los avances reportados en este documento.

El CEAP hará entrega al Comité de Expertos de los documentos con el detalle de las iniciativas mencionadas en esta Declaración.

Finalmente, se ha acordado sostener una nueva sesión de seguimiento a los trabajos del Consejo Empresarial, con ocasión de la próxima Cumbre Presidencial de la Alianza del Pacífico.

Veracruz, México. 08 de Diciembre de 2014.

Don Andrés Santa Cruz
Presidente Capítulo Chile

Don Carlos Julio Ardila
Presidente Capítulo Colombia

Don Valentín Diez Morodo
Presidente Capítulo México
Presidente Pro Tempore CEAP

Don Guillermo Ferreyros
Presidente Capítulo Perú

INTEGRACIÓN DEL MERCADO DE CAPITALES EN LA REGIÓN. EL ROL DE LOS FONDOS DE PENSIONES

Objetivo: Diseñar un Plan de Trabajo para ampliar y profundizarla inversión de los fondos de pensiones de los países de la Alianza del Pacífico en los mercados de valores de la misma Alianza.

Metodología:

- Hacer un levantamiento de la opinión de fondos de pensiones, intermediarios y reguladores, respecto a caminos a seguir para alcanzar objetivos del proyecto.
- Identificar regulaciones que estén limitando inversión de los fondos de pensiones de los países de la región, en la misma Alianza.
- Hacer levantamiento de iniciativas para integrar mercados de capital que se estén implementando en la región.
- Desarrollar argumentos en favor de la diversificación regional de las inversiones de los fondos de pensiones.
- Revisar documentación disponible sobre la materia.

Objetivo del Proyecto: Lograr cambios en las regulaciones de inversión en el extranjero de los fondos de pensiones de los países miembros de la Alianza del Pacífico, que faciliten su inversión intra-regional.

Para lograr el objetivo anterior, es necesario que los reguladores de cada país den prioridad al cambio de regulación de inversión en el extranjero de los fondos de pensiones

Estrategia:

- i) Lograr que, como resultado de un mandato presidencial, la modificación de regulaciones de inversión de los fondos de pensiones se incorpore a la agenda de trabajo de la Alianza del Pacífico.

☐ Aunque la mayoría de los cambios se pueden decidir e implementar sin necesidad de coordinación con las autoridades de pensiones de los otros países, al incluir este tema como parte de la Agenda de la AP, se da el carácter de “objetivo político” a la mayor inversión intra-regional de los fondos de pensiones y se asegura así el compromiso de las autoridades locales de pensiones con la iniciativa.

Resultados esperados:

- Fondos de Pensiones de la región AP: U\$443.288 millones.
- Capitalización bursátil AP/Capitalización bursátil en el mundo: 1,6% (Fuente).
- Si los fondos de pensiones de cada país de la AP invierten en la región en proporción a la participación de ésta en el mercado mundial (lo que hoy hace Chile), las inversiones intrarregionales podrían llegar a U\$ 7.100 millones (de U\$3.500 que se estima actualmente).
- La mayor inversión intrarregional de los fondos de pensiones ayuda a la estabilidad de las regulaciones del sistema previsional y mejora la competitividad de los mercados en cada país.

COMPRAS PÚBLICAS:

Antecedentes

En el marco de la Alianza del Pacífico, las Compras Públicas han sido consideradas como un sector estratégico, y se ha propuesto como objetivo, que las empresas exportadoras, principalmente PYMES, se transformen en proveedoras del Estado en los países que conforman la Alianza del Pacífico (Colombia, Chile, México y Perú).

Teniendo en cuenta lo relevante de la materia el Consejo Empresarial de la Alianza del Pacífico (CEAP), priorizó áreas y temas de interés para su Programa de Trabajo, dentro de las cuales se encuentra el de Compras Públicas. Teniendo en cuenta la complejidad de esta materia, se tomó la decisión de comenzar en un plan piloto entre Chile y Colombia, para acotar el ámbito de acción y desarrollar una metodología de trabajo entre los actores públicos y privados involucrados en este proceso, para posteriormente poder ser replicado en los demás países de la Alianza.

El CEAP representado por SOFOFA, solicitó el apoyo del Banco Inter-Americano de Desarrollo BID, para financiar un estudio que contempla dos fases con el objeto de identificar brechas y luego la puesta en marcha del Plan Piloto para sectores y productos con potencial exportable en Chile y Colombia en el proceso de Compras Públicas. En ese marco se recopiló información relevante respecto a los cuatro países y se validó dicho Plan de Trabajo, que consiste en cuatro fases: (1) identificación del potencial; (2) capacitación al sector empresarial para aprovechar ese potencial; (3) puesta en marcha de plan piloto; (4) seguimiento.

I Etapa

Como parte de las fases 1 y 2 mencionadas, se llevaron a cabo por parte de Chile, las siguientes actividades durante los meses de noviembre de 2013 a marzo de 2014:

4. Conformación de un Grupo de Trabajo Público – Privado, que sesionó en 3 oportunidades, con representantes de: PROCHILE, Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales DIRECON, ChileCompra, Ministerio de Hacienda, SOFOFA, La Cámara Chilena de la Construcción, la Cámara de Comercio de Santiago y Asociación de Exportadores de Manufactura, ASEXMA.
5. Viaje a Colombia en el cual se desarrollaron reuniones con Colombia Compra Eficiente, y Asociación Nacional de Industriales de Colombia ANDI, PROCOLOMBIA, Consejo de Infraestructura y el Ministerio de Comercio Exterior.
6. Seminario en Chile para explicar el funcionamiento del sistema de Compras de Gobierno en Colombia, en el cual participó la Directora de Colombia Compra Eficiente, el Director General Económico de la Cancillería, y la Jefa del Departamento Acceso a Mercados de DIRECON, junto con los ejecutivos de 3 empresas chilenas que están participando en licitaciones públicas en Colombia.

Concluido este proceso, se solicitaron nuevos fondos al BID para desarrollar la Fase II del Plan Piloto en Chile, es decir, identificar (15) productos y sectores en Chile, que tengan potencial exportable, en el marco del proceso de Compras Públicas en Colombia. En octubre de 2014 se aprobó por parte del BID la ejecución de la II Fase de este Plan Piloto para concluir en Mayo de 2015.

Por su parte Colombia con apoyo del BID, realizará las fases 1 y 2 antes indicadas, para lo cual contratará un Consultor en Colombia, para que lidere este trabajo durante el mismo período.

II Etapa

Materializar la puesta en marcha de la II Fase del Plan piloto sobre Compras Públicas en relación a sectores y productos de la oferta exportable de Chile hacia el mercado de Colombia, como una instancia concreta entre dos países de la Alianza.

Como parte de esta segunda etapa, Chile identificará la demanda en Colombia en el mercado de compras públicas, de 15 productos y sectores, principalmente PYMES, que podrían participar en un proceso de licitación pública como un proveedor del Estado de Colombia.

Lo anterior en conjunto con los actores del sector privado, quienes serán los potenciales participantes, acompañados de un plan de capacitación y seguimiento, con el objeto de generar oportunidades de negocio concretos para el sector exportador de Chile, en el marco de las Compras Públicas en Colombia.

En definitiva, acompañar a las empresas exportadoras chilenas, para que se conviertan en un proveedor del Estado en Colombia.

Actividades realizadas

El Consultor del BID en conjunto con el Gerente de Comercio Exterior de la Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA), han realizado las siguientes actividades:

3. Se realizó en Chile, reunión del grupo de trabajo de Compras Públicas el miércoles 26 de noviembre, con las siguientes instituciones público-privadas:
 - a. Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales
 - b. Chile Compra
 - c. Ministerio de Hacienda
 - d. Dirección de Promoción de Exportaciones (Pro-Chile)
 - e. Asociación Chilena de Empresas de Tecnología de Información A.G (ACTI)
 - f. Asociación de Exportadores de Manufacturas (ASEXMA)
 - g. Cámara Chilena de la Construcción
 - h. Cámara de Comercio de Santiago
4. El Consultor en conjunto con el negociador de Compras Públicas de Chile, se reunieron el día jueves 27 de noviembre en dependencias de ChileCompra, con el objeto de entender la nomenclatura utilizada en las Licitaciones Públicas. Actualmente tanto Chile como Colombia, utilizan la nomenclatura de Naciones Unidas (Standard Products and ServicesCode (UNSPSC)), que corresponde a un conjunto de códigos de clasificación jerárquica de cinco niveles, distinta a la nomenclatura utilizada en las operaciones de Comercio Exterior (Sistema Armonizado de Designación y Clasificación de Mercancías –(SA)).
5. Durante los días 01 y 02 de diciembre el Consultor del BID y el Gerente de Comercio Exterior de SOFOFA, sostuvieron las siguientes reuniones en Bogotá, Colombia:
 - a. Colombia Compra Eficiente.

Reunión con María Margarita Zuleta, Directora Colombia Compra Eficiente. El objetivo de esta reunión fue solicitar en forma oficial las estadísticas de las licitaciones públicas correspondientes al 2014, desagregadas a un nivel de apertura en nomenclatura UNSPSC, nivel 4, que permita correlacionarlas con el Sistema Armonizado.

- b. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

Reunión con Andrés de la Cadena, Director de Integración. El objetivo de esta reunión, fue explicar los trabajos ejecutados por Chile en la fase I, y la fase II que está en desarrollo. En esta reunión se confirmó la contratación de un consultor, por parte del Gobierno colombiano financiado por el BID, para la realización de la fase I y II de este plan piloto en Colombia.

- c. ProColombia.

Reunión con Ricardo Vallejo, Vicepresidente de Exportaciones de ProColombia. El objetivo de esta reunión, fue informar el estado de avance de los trabajos, como así mismo resaltar la importancia que tendrá el Director Comercial de ProColombia en Chile, para colaborar en la identificación de empresas pymes y productos con potencial exportable en el capítulo de compras públicas en el mercado chileno.

d. Asociación Nacional de Industriales de Colombia (ANDI).

Reunión con Juan Camilo Nariño, Vicepresidente de Comercio Exterior de ANDI. El objetivo de esta reunión, fue dar a conocer los estados de avance en Chile de este plan piloto y de la importancia de la participación de ANDI como representante del CEAP en estos trabajos. La Asociación, informó que presentó un proyecto al BID y están a la espera de la determinación del consultor por parte de Colombia. Lo anterior a fin de realizar un ejercicio espejo entre ambos países. Se acordó que ambos consultores se pondrán en contacto para acelerar en la medida de lo posible el intercambio de información.

Próximas Actividades

3. Intercambio de información estadística de todas las licitaciones públicas del año 2014 por parte de Chile-Compra y de Colombia Compra Eficiente, con el objeto que los consultores de cada uno de los países puedan detectar las oportunidades en cada mercado. Dicha información será intercambiada en el mes del febrero de 2015, a través de los canales gubernamentales pertinentes.
4. Identificar (15) productos y sectores en Chile y en Colombia, que tengan potencial exportable, en el marco del proceso de Compras Públicas.
5. Capacitar a aquellas empresas seleccionadas, en materias vinculadas al funcionamiento y requisitos de las Compras Públicas en Colombia y Chile, para que éstas adquieran el conocimiento necesario para poder postularlas en un proceso de compras, cumpliendo con todas las leyes y regulaciones pertinentes aplicables en ambos países.
6. Taller práctico sobre los pasos que se deben cumplir para convertirse en un proveedor del Estado colombiano o chileno.

Para todo este proceso, se generarán y articularán reuniones y entrevistas con las agencias y/o instituciones encargadas en Chile y en Colombia, para facilitar el desarrollo de casos prácticos que contengan las experiencias y mejores prácticas relativas al proceso de compras públicas en Colombia y Chile.

Finalmente se documentarán cada una de las etapas identificadas en los literales precedentes, con el objeto de disponer de dicha información y difundir sus alcances a los demás países de la Alianza.

ANEXO 3

NEGOCIACIÓN EN MATERIA DE TRANSPORTE AÉREO:

En la industria aérea, hay al menos tres aspectos de carácter internacional muy relevantes, que son particulares de esta industria y que van más allá de las regulaciones normales que fijan los Estados. Estas regulaciones adicionales, afectan el desarrollo de la aviación civil internacional y por ende la conectividad de los pueblos, el transporte aerocomercial, el empleo y el desarrollo económico. Estos son:

- 4) Las limitaciones a la propiedad y control por parte de extranjeros, condicionando la inversión extranjera
- 5) Los derechos de tráfico, que son los permisos para realizar transporte
- 6) Restricciones a la movilidad de recursos, como los aviones y recursos humanos

Los puntos señalados anteriormente son motivo de negociación, tanto bilateral como multilateral, por los países. Es así como hay agrupaciones de países que han eliminado totalmente estas restricciones, otras han reducido significativamente, mientras que algunos países mantienen solo negociaciones bilaterales. Los países miembros de la Alianza del Pacífico, tienen restricciones activas para los puntos 1), 2) y 3).

A continuación detallaremos el estado de las artes de forma resumida de estos tres aspectos para los miembros de la Alianza del Pacífico, pero adicionalmente se realizará una comparación con Estados Unidos y algún miembro de la Unión Europea. Ello, porque Estados Unidos es un país aperturista en derechos de tráfico, sin embargo tiene restricciones activas a la propiedad extranjera, y a su vez, la Unión Europea ha eliminado todas las restricciones de propiedad, pero sólo para los miembros de la Unión Europea, es decir, no hay restricciones para que cualquier ciudadano europeo invierta o incluso tenga el control de una compañía europea, pero no así un ciudadano no europeo. Al final del documento, incluiremos una serie de comentarios de carácter general de hacia dónde debe caminar el progreso de la Alianza del Pacífico en estas materias.

Limitaciones a la Propiedad y Control por parte de Extranjeros

Estas limitaciones se refieren a porcentaje máximo de propiedad que pueden tener los extranjeros en una aerolínea local, así como también a la nacionalidad de los principales ejecutivos o miembros del Directorio.

Hoy, el estado de esta materia en los distintos países es muy diverso; mientras en Chile, la propiedad de las compañías aéreas puede estar completamente en manos de extranjeros, así como la totalidad de sus principales ejecutivos o miembros del Directorio pueden ser extranjeros, siempre que se cumpla la legislación laboral vigente y que aplica para todas las industrias; en México, los extranjeros pueden tener como máximo el 25% de la propiedad de una compañía aérea.

Estas limitaciones, que en algunos casos se negocian bilateralmente entre países, afectan el desarrollo de la aviación en países más pequeños. La industria aérea es intensiva en capital, por lo tanto limitar las inversiones extranjeras podría ser nocivo para la aviación de nuestra región, en donde es necesario que las aerolíneas puedan acceder a nuevas y menos costosas fuentes de financiamiento.

En la **Tabla 1**, se realiza una comparación de las limitaciones a la propiedad y control por parte de Extranjeros en aerolíneas locales:

Tabla 1: Limitaciones a la propiedad extranjera y control en compañías aéreas extranjeras en los países de la Alianza del Pacífico

	Porcentaje máximo de inversión extranjera	Principales Ejecutivos y Directorio de nacionalidad local
Perú	Hasta el 70%	Mayoría del Directorio
Colombia	Sin limitación	Sin limitación
México	Hasta el 25%	Limitado a participación máxima
Chile	Sin limitación	Sin limitación
Estados Unidos	Hasta el 25%	Limitado a participación máxima
Unión Europea (para ciudadanos de la Unión Europea)	Sin limitación	Sin limitación
Unión Europea (para no ciudadanos Unión Europea)	Hasta el 49%	Limitado a participación máxima

Fuente: Elaboración propia en base a información publicada por los respectivos países a través de sus oficinas de comercio.

La flexibilización de las políticas de control efectivo y límites de inversión extranjera en las líneas aéreas ha sido estudiada por la IATA². Los resultados de estos análisis apuntan a que la liberalización de la propiedad y control traería beneficios a los pasajeros y la economía, debido a que las aerolíneas podrían acceder a nuevas y menos costosas fuentes de financiamiento, además de flexibilizar las herramientas de administración, generando eficiencias por las posibilidades de consolidación y/o fusiones; con un impacto positivo en las tasas de viaje, empleo y crecimiento económico.

Las libertades del aire y los derechos de tráfico

Cada Estado, negocia y acuerda de forma bilateral o multilateral con los otros Estados los derechos para que las compañías aéreas puedan desde sobrevolar el otro país (1ª libertad) a transportar pasajeros, carga y correo con terceros países (5ª y 6ª libertad) o incluso operar tráfico doméstico en otro país (realizar transporte de pasajeros, carga y/o correo dentro de las fronteras de un país: 8ª y 9ª libertad). El conjunto de estos derechos, desde 1ª libertad a la 9ª libertad, se denominan “libertades del aire” (para más detalles de las libertades del aire, ver **Anexo 1**).

Este proceso de negociación se realiza por unidades gubernamentales especializadas en materias de transporte aéreo en cada país:

En Chile, la Autoridad Aeronáutica encargada de negociar y establecer este tipo de acuerdo es la Junta de Aeronáutica Civil (JAC),

En Perú es la Dirección General de Aviación Civil,

En Colombia es Aeronáutica Civil (Aerocivil),

En México es la Dirección General de Aviación Civil,

En Estados Unidos es el Departamento de Transporte (DOT),

En Europa esta labor recae en un organismo comunitario especializado.

Estos acuerdos entre países, incluyen desde las libertades del aire, la cantidad de frecuencias semanales que se pueden operar entre un país y otro por empresas de cada una de las Partes, las rutas específicas que

²Agenda for Freedom. The Impact of International Air Service Liberalisation on Perú. Entrevistas-EU Consulting Inc. Julio 2009



pueden conectar las compañías aéreas, las autorizaciones o no para operar desde/hacia terceros países y las más diversas cláusulas que pueden incluir condiciones para el registro de tarifas, aspectos de seguridad en la aviación, impuestos, permisos de comercialización con otras empresas, arrendamientos de aeronaves, entre otras.

La facultad para que una línea aérea pueda volar entre dos o más Estados, se enmarca dentro de la Convención sobre Aviación Civil Internacional realizada en Chicago en 1944. La Convención de Chicago, es el tratado normativo más importante en relación al Derecho Público Internacional Aeronáutico y tiene su origen luego de la Segunda Guerra Mundial con la idea de normar la Aviación Civil Internacional.

En esta Convención se establecieron las “libertades del aire” que son un conjunto de derechos de aviación comercial que permiten a las compañías aéreas de cada país ofrecer transporte aéreo nacional e internacional de pasajeros y carga.

Cada uno de los estados tiene políticas más o menos aperturista dependiendo de sus ejes de desarrollo. De esta forma, Estados Unidos mantienen una política aerocomercial aperturista, ofreciendo apertura recíproca a todos los Estados que así lo quieran, y en el otro extremo, hay países como Venezuela, que tienen una política aeronáutica bastante restrictiva.

Los países miembros de la Alianza del Pacífico tienen dentro sus acuerdos bilaterales de servicio aéreo las cláusulas que norman los siguientes aspectos:

- i. Libertades del aire
- ii. Cantidad de frecuencias a operar por aerolíneas de cada una de las Partes o asientos máximos a la semana
- iii. Rutas específicas en las cuales las líneas aéreas de cada Parte pueden operar
- iv. Tipo de avión con los que se puede prestar el servicio
- v. Cláusulas relacionadas con fijación y registro de tarifas
- vi. Aspectos de seguridad
- vii. Acuerdos de código compartido
- viii. Cláusulas de arrendamiento de aeronaves
- ix. Remesas de dinero
- x. No discriminación
- xi. Otros

A continuación, revisaremos brevemente los derechos de tráfico que los países de la Alianza del Pacífico tienen acordados entre sí, a través de sus acuerdos bilaterales y revisaremos del mismo modo lo que tienen acordado con Estados Unidos, como ejemplo de la relación que se tiene con un polo de desarrollo muy relevante.

La política aerocomercial de los países miembros de la Alianza del Pacífico es muy diversa. En el extremo de la política aperturista se encuentra Chile, que incluso ha decretado la apertura unilateral de los cielos para derechos de cabotaje (8ª y 9ª libertad), es decir, el Estado de Chile, permite a cualquier empresa extranjera, explorar servicios aéreos dentro del territorio chileno, sin exigir criterios de reciprocidad para las compañías aéreas chilenas. Además ha declarado una política aperturista, que se traduce en acuerdos de cielos abiertos con más de 40 países y ofrece apertura sin restricción a cualquier país, como ya lo ha hecho con Perú, Colombia y México, sólo pidiendo reciprocidad para las compañías aéreas chilenas. En el otro extremo, está México que generalmente negocia acuerdos con derechos de 3ª y 4ª libertad del aire, que en algunos casos incluso se limitan a cierto número de frecuencias semanales.

La Autoridad Aeronáutica de Perú, ha mantenido en los últimos años una política aérea bastante aperturista, promoviendo en los acuerdos bilaterales apertura de los tráficos hasta al menos la 5ª libertad, sin limitación

de capacidad. Sin embargo, los acuerdos bilaterales que Perú tiene con los miembros de la Alianza del Pacífico no reflejan esta postura, ya sea por negativa de la contraparte (México y Colombia) o como resultado de una relación internacional afectada por otras situaciones complejas. A continuación se resumen los acuerdos bilaterales que Perú tienen con los otros miembros de la Alianza y con los Estados Unidos, esto quiere decir, lo que el Estado Peruano permite ejercer a las empresas aéreas de otros países en materia aerocomercial que involucra su territorio.

En los cuadros a continuación, se diferenciará por el tipo de servicio que pueden prestar las compañías aéreas; servicio mixto (aviones que transportan pasajeros, carga y/o correo) o carga exclusiva (aviones que no transportan pasajeros entre los Estados).

La primera columna señala a la otra Parte involucrada en esta relación bilateral (los derechos de tráfico que pueden ejercer las empresas aéreas de cada país). La columna libertades, detalla cada una de las libertades del aire revisadas en el **Anexo 1** y en la columna siguiente si están o no contempladas en dicha relación bilateral. Las últimas dos columnas detallan la cantidad de frecuencias semanales permitidas para cada una de las libertades (si es que existe limitación), así como también si están limitadas las rutas a operar entre ambos países o las frecuencias con derechos de 5ª libertad. La estructura de los cuadros es la misma para todos los países, por lo tanto es importante recordar que cuando el cuadro señale que es la relación bilateral del país A con B, hace referencia a lo que A permite a las empresas del país B, lo cual no necesariamente es equivalente a lo que B permite a las empresas del país A.

Relación bilateral de Perú con:

Servicio Mixto	Libertad	¿Sí o no?	Frecuencias semanales	Restricciones 5ª libertad
Chile	1ª libertad 2ª libertad 3ª y 4ª libertad 5ª libertad 6ª libertad 7ª libertad Cabotaje	Sí Sí Sí Sí No No No	Ilimitada Ilimitada Hasta 84 Hasta 14 n/a n/a n/a	5ª libertad solo LIM-LAX o LIM-JFK
Colombia	1ª libertad 2ª libertad 3ª y 4ª libertad 5ª libertad 6ª libertad 7ª libertad Cabotaje	Sí Sí Sí Sí No No No	Ilimitada Ilimitada Ilimitada Ilimitada n/a n/a n/a	5ª libertad solo dentro de la Comunidad Andina.
México	1ª libertad 2ª libertad 3ª y 4ª libertad 5ª libertad 6ª libertad 7ª libertad Cabotaje	Sí Sí Sí No No No No	Ilimitada Ilimitada 21 + 35 * n/a n/a n/a n/a	No hay 5ª libertad. * 21 frecuencias LIM – MEX + 35 frecuencias a ciudades secundarias
Estados Unidos	1ª libertad 2ª libertad 3ª y 4ª libertad 5ª libertad 6ª libertad 7ª libertad Cabotaje	Sí Sí Sí Sí Sí No No	Ilimitada Ilimitada Ilimitada Ilimitada Ilimitada n/a n/a	No hay restricción a la 5ª libertad.

Relación bilateral de Perú con:

Carga Exclusiva	Libertad	¿Sí o no?	Frecuencias semanales	Observación
Chile	1ª libertad 2ª libertad 3ª y 4ª libertad 5ª libertad 6ª libertad 7ª libertad Cabotaje	Sí Sí Sí Sí Sí Sí No	Ilimitada Ilimitada Ilimitada Ilimitada Ilimitada Ilimitada n/a	No hay restricción a la 5ª libertad.
Colombia	1ª libertad 2ª libertad 3ª y 4ª libertad 5ª libertad 6ª libertad 7ª libertad Cabotaje	Sí Sí Sí Sí No No No	Ilimitada Ilimitada Ilimitada Ilimitada n/a n/a n/a	5ª libertad solo dentro de la Comunidad Andina.
México	1ª libertad 2ª libertad 3ª y 4ª libertad 5ª libertad 6ª libertad 7ª libertad Cabotaje	Sí Sí Sí Sí No No No	Ilimitada Ilimitada Ilimitada Ilimitada n/a n/a n/a	5ª libertad solo en Latinoamérica.
Estados Unidos	1ª libertad 2ª libertad 3ª y 4ª libertad 5ª libertad 6ª libertad 7ª libertad Cabotaje	Sí Sí Sí Sí Sí No No	Ilimitada Ilimitada Ilimitada Ilimitada Ilimitada n/a n/a	No hay restricción a la 5ª libertad.

Por su parte, la Autoridad Aeronáutica de Colombia, mantiene una política restrictiva, limitando a otros países latinoamericanos, tráfico con terceros países. Esto se refleja en el cuadro a continuación, ya que con Perú y Chile (además de otros países latinoamericanos), restringe la 5ª libertad sólo a territorios en la región.

Relación bilateral de Colombia con:

Servicio Mixto	Libertad	¿Sí o no?	Frecuencias semanales	Restricciones 5ª libertad
Chile	1ª libertad 2ª libertad 3ª y 4ª libertad 5ª libertad 6ª libertad 7ª libertad Cabotaje	Sí Sí Sí Sí No No No	Ilimitada Ilimitada Ilimitada Hasta 3* n/a n/a n/a	*Sólo BOG – MIA. 5ª libertad dentro de la Latinoamérica ilimitada.
Perú	1ª libertad 2ª libertad 3ª y 4ª libertad 5ª libertad	Sí Sí Sí Sí	Ilimitada Ilimitada Ilimitada Ilimitada	5ª libertad solo dentro de la Comunidad Andina.

	6ª libertad 7ª libertad Cabotaje	No No No	n/a n/a n/a	
México	1ª libertad 2ª libertad 3ª y 4ª libertad5ª libertad 6ª libertad 7ª libertad Cabotaje	Sí Sí Sí No No No No	llimitada llimitada n/a n/a n/a n/a n/a	No hay 5ª libertad.
Estados Unidos	1ª libertad 2ª libertad 3ª y 4ª libertad5ª libertad 6ª libertad 7ª libertad Cabotaje	Sí Sí Sí Sí Sí No No	llimitada llimitada llimitada llimitada llimitada n/a n/a	No hay restricción a la 5ª libertad.

Relación bilateral de Colombia con:

Carga Exclusiva	Libertad	¿Sí o no?	Frecuencias semanales	Observación
Chile	1ª libertad 2ª libertad 3ª y 4ª libertad5ª libertad 6ª libertad 7ª libertad Cabotaje	Sí Sí Sí Sí Sí No No	limitada llimitada llimitada llimitada llimitada n/a n/a	5ª libertad solo en Sudamérica
Perú	1ª libertad 2ª libertad 3ª y 4ª libertad5ª libertad 6ª libertad 7ª libertad Cabotaje	Sí Sí Sí Sí No No No	llimitada llimitada llimitada llimitada n/a n/a n/a	5ª libertad solo dentro de la Comunidad Andina.
México	1ª libertad 2ª libertad 3ª y 4ª libertad5ª libertad 6ª libertad 7ª libertad Cabotaje	Sí Sí Sí Sí No No No	llimitada llimitada llimitada llimitada n/a n/a n/a	5ª libertad solo en Latinoamérica.
Estados Unidos	1ª libertad 2ª libertad 3ª y 4ª libertad5ª libertad 6ª libertad 7ª libertad Cabotaje	Sí Sí Sí Sí Sí No No	llimitada llimitada llimitada llimitada llimitada n/a n/a	No hay restricción a la 5ª libertad.

Como ya se mencionó anteriormente, Chile se encuentra en el extremo de la política aperturista, ya que permite que compañías aéreas de cualquier país puedan comercializar vuelos al interior del territorio chileno (cabotaje) sin reciprocidad. Esto conlleva a que los derechos de tráfico no sean simétricos, ya que una compañía peruana podría operar vuelos domésticos en Chile, pero una empresa chilena no podría hacer lo mismo en territorio peruano.

Relación bilateral de Chile con:

Servicio Mixto	Libertad	¿Sí o no?	Frecuencias semanales	Restricciones 5ª libertad
Perú	1ª libertad	Sí	Ilimitada	Sin restricción de ruta a la 5ª libertad.
	2ª libertad	Sí	Ilimitada	
	3ª y 4ª libertad5ª	Sí	Hasta 84	
	libertad	Sí	Hasta 84	
	6ª libertad	Sí	Hasta 84	
	7ª libertad	No	n/a	
	Cabotaje	Sí	Ilimitada	
Colombia	1ª libertad	Sí	Ilimitada	5ª libertad dentro de la Latinoamérica ilimitada.
	2ª libertad	Sí	Ilimitada	
	3ª y 4ª libertad5ª	Sí	Ilimitada	
	libertad	Sí	Ilimitada	
	6ª libertad	No	n/a	
	7ª libertad	No	n/a	
	Cabotaje	Sí	Ilimitada	
México	1ª libertad	Sí	Ilimitada	No hay 5ª libertad.
	2ª libertad	Sí	Ilimitada	
	3ª y 4ª libertad5ª	Sí	Ilimitada	
	libertad	No	n/a	
	6ª libertad	No	n/a	
	7ª libertad	No	n/a	
	Cabotaje	Sí	Ilimitada	
Estados Unidos	1ª libertad	Sí	Ilimitada	No hay restricción a la 5ª libertad.
	2ª libertad	Sí	Ilimitada	
	3ª y 4ª libertad5ª	Sí	Ilimitada	
	libertad	Sí	Ilimitada	
	6ª libertad	Sí	Ilimitada	
	7ª libertad	No	n/a	
	Cabotaje	Sí	Ilimitada	

Relación bilateral de Chile con:

Carga Exclusiva	Libertad	¿Sí o no?	Frecuencias semanales	Observación
Perú	1ª libertad	Sí	Ilimitada	No hay restricción a la 5ª libertad.
	2ª libertad	Sí	Ilimitada	
	3ª y 4ª libertad5ª	Sí	Ilimitada	
	libertad	Sí	Ilimitada	
	6ª libertad	Sí	Ilimitada	
	7ª libertad	Sí	Ilimitada	
	Cabotaje	Sí	Ilimitada	
Colombia	1ª libertad	Sí	Ilimitada	5ª libertad solo dentro de Sudamérica.
	2ª libertad	Sí	Ilimitada	
	3ª y 4ª libertad5ª	Sí	Ilimitada	

	libertad 6ª libertad 7ª libertad Cabotaje	Sí No No Sí	Ilimitada n/a n/a Ilimitada	
México	1ª libertad 2ª libertad 3ª y 4ª libertad 5ª libertad 6ª libertad 7ª libertad Cabotaje	Sí Sí Sí Sí No No Sí	Ilimitada Ilimitada Ilimitada Ilimitada n/a n/a Ilimitada	No hay restricción a la 5ª libertad
Estados Unidos	1ª libertad 2ª libertad 3ª y 4ª libertad 5ª libertad 6ª libertad 7ª libertad Cabotaje	Sí Sí Sí Sí Sí Sí Sí	Ilimitada Ilimitada Ilimitada Ilimitada Ilimitada Ilimitada n/a	No hay restricción a la 5ª libertad.

Por su parte, México mantiene una política restrictiva, sin entregar derechos de 5ª libertad a otros países, incluso en su relación bilateral con Estados Unidos.

Relación bilateral de México con:

Servicio Mixto	Libertad	¿Sí o no?	Frecuencias semanales	Restricciones 5ª libertad
Perú	1ª libertad 2ª libertad 3ª y 4ª libertad 5ª libertad 6ª libertad 7ª libertad Cabotaje	Sí Sí Sí No No No No	Ilimitada Ilimitada 21 + 35 * n/a n/a n/a n/a	No hay 5ª libertad. * 21 frecuencias LIM – MEX + 35 frecuencias a ciudades secundarias
Colombia	1ª libertad 2ª libertad 3ª y 4ª libertad 5ª libertad 6ª libertad 7ª libertad Cabotaje	Sí Sí Sí No No No No	Ilimitada Ilimitada n/a n/a n/a n/a n/a	No hay 5ª libertad.
Chile	1ª libertad 2ª libertad 3ª y 4ª libertad 5ª libertad 6ª libertad 7ª libertad Cabotaje	Sí Sí Sí No No No No	Ilimitada Ilimitada Ilimitada n/a n/a n/a n/a	No hay 5ª libertad.
Estados Unidos	1ª libertad 2ª libertad 3ª y 4ª libertad 5ª libertad 6ª libertad 7ª libertad	Sí Sí Sí No No No	Ilimitada Ilimitada Ilimitada n/a n/a n/a	3ª y 4ª libertad ilimitada, pero restringida a ciertas rutas. No hay 5ª libertad.

	Cabotaje	No	n/a	
--	----------	----	-----	--

Relación bilateral de México con:

Carga Exclusiva	Libertad	¿Sí o no?	Frecuencias semanales	Observación
Perú	1ª libertad 2ª libertad 3ª y 4ª libertad 5ª libertad 6ª libertad 7ª libertad Cabotaje	Sí Sí Sí Sí No No No	Ilimitada Ilimitada Ilimitada Ilimitada n/a n/a n/a	5ª libertad solo en Latinoamérica.
Colombia	1ª libertad 2ª libertad 3ª y 4ª libertad 5ª libertad 6ª libertad 7ª libertad Cabotaje	Sí Sí Sí Sí No No No	Ilimitada Ilimitada Ilimitada Ilimitada n/a n/a n/a	5ª libertad solo en Latinoamérica.
Chile	1ª libertad 2ª libertad 3ª y 4ª libertad 5ª libertad 6ª libertad 7ª libertad Cabotaje	Sí Sí Sí Sí No No No	Ilimitada Ilimitada Ilimitada Ilimitada n/a n/a n/a	No hay restricción a la 5ª libertad
Estados Unidos	1ª libertad 2ª libertad 3ª y 4ª libertad 5ª libertad 6ª libertad 7ª libertad Cabotaje	Sí Sí Sí Sí No No No	Ilimitada Ilimitada Ilimitada Ilimitada n/a n/a n/a	3ª, 4ª y 5ª libertad limitada en el cuadro de rutas a operar.

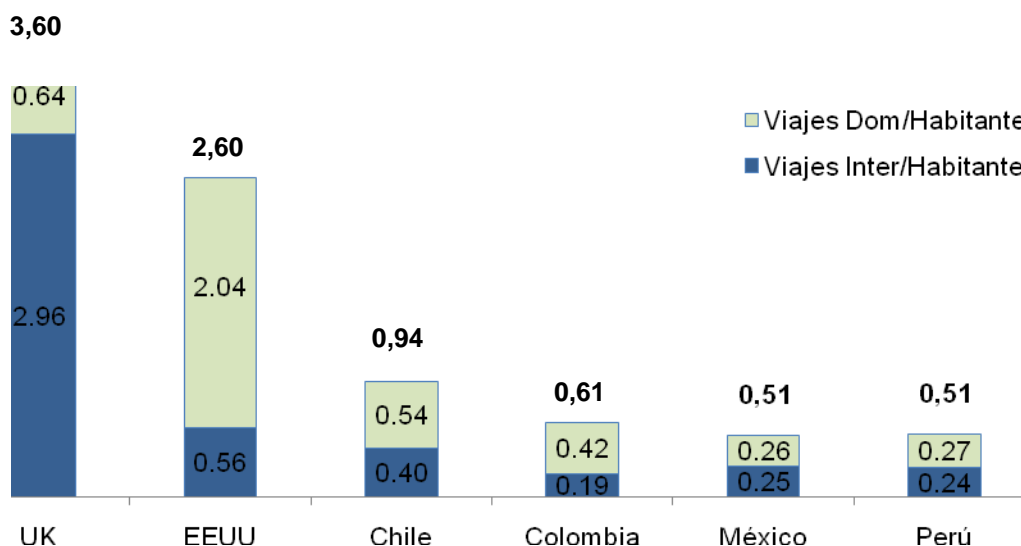
Hoy, Perú, Colombia y Chile tienen acuerdos completamente abiertos con los Estados Unidos en servicio mixto hasta la 6ª libertad, y México mantiene algunas restricciones en su relación bilateral. Ello, porque es muy importante el tráfico hacia los polos de desarrollo.

Durante el 2013, se transportaron entre todos los países miembros de la Alianza del Pacífico, más de 100.000 toneladas de carga, cuyo volumen es equivalente a tener 3 Boeing 777-F al día, uno de los aviones cargueros más grandes del mundo, movilizand o exportaciones e importaciones entre los países miembros. A su vez, el año pasado, 3 millones de personas volaron entre los países de la Alianza, lo cual equivale aproximadamente a 50 vuelos al día si es que éstos se hubiesen realizado en aviones de aproximadamente 160 asientos.

Existen múltiples acuerdos multilaterales de transporte aéreo que han avanzado en una liberalización del tráfico entre sus territorios y con terceros países. La Unión Europea es un ejemplo de ello, así como también lo ha hecho el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos MALIAT, firmado por Brunei Darussalam, Chile, Islas Cook, Mongolia, Nueva Zelanda, Samoa, Singapur, Tonga y Estados Unidos, que tampoco limita el tráfico con terceros países.

Los países miembros de la Alianza del Pacífico, tienen tasas de viaje muy bajas si las comparamos con la de países europeos o Estados Unidos. En el **Gráfico 1** se observa una comparación de las tasas de viajes domésticos e internacionales por habitantes:

Gráfico 1
Tasas de Viajes por Habitantes 2013



Fuente: Elaboración propia en base a información de los Institutos de Estadística y Autoridades Aeronáuticas de los respectivos países.

Beneficios de la liberalización del tráfico aéreo:

La liberalización del tráfico aéreo tiene grandes beneficios para los países y éstos han sido estudiados por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA por sus siglas en inglés).

Consecuencias de la liberalización del tráfico aéreo dentro de la Unión Europea:

- Aumentó el tráfico de pasajeros
- Disminuyeron las tarifas
- Hubo un impacto positivo en el crecimiento económico y
- Aumentaron los puestos laborales no sólo en la industria aérea, sino que también en mercados relacionados, como el turismo.

Este efecto fue cuantificado en un estudio de la IATA para Perú y Chile. En ambos casos, los resultados son similares a los de la Unión Europea.

La liberalización de los acuerdos de servicio aéreo:

- Impulsaría el crecimiento del tráfico aéreo
- Generaría nuevos puestos laborales en la industria aérea y servicios relacionados, y
- Generaría beneficios para la economía en general.

Restricciones a la Movilidad de Recursos

La movilidad de los recursos y la posibilidad que las diferentes compañías aéreas puedan compartir los recursos tecnológicos y de alto costo, es sin duda un aporte a las posibilidades de desarrollo y de solución para las empresas que participan en el transporte aéreo.

Lo anterior, es particularmente relevante para los aviones. Hoy, son adquiridos a través de la compra directa; los arriendos de largo plazo; o por arriendos de corto plazo y/o por horas de operación. Esta última solución permite que dos o más compañías compartan el uso de un avión, incorporando una solución eficiente para abrir nuevos mercados o para operaciones de compañías más pequeñas.

La industria aerocomercial requiere de la más alta tecnología y recursos operacionales de alto costo, como los aviones. Estos activos son muy escasos para las compañías aéreas pequeñas, por este motivo se deben fomentar políticas y acuerdos que permitan la movilidad de recursos, haciéndolos más accesibles para todos.

Entonces, con un sistema expedito de intercambio de aviones (arriendos por hora), las compañías aéreas de los países la Alianza del Pacífico que tengan aviones subutilizados, podrán arrendarlos a otras compañías por períodos cortos de tiempo, logrando una mejor utilización de los recursos y con ello abaratar los costos de producción del transporte aéreo (más detalles de los contratos de arrendamiento de aviones más comunes en la industria aérea, ver **Anexo 2**).

Dentro de la movilidad de los recursos, es importante facilitar las políticas migratorias para contratar trabajadores de otras nacionalidades, permitiendo que ejecutivos, especialistas, pilotos y tripulantes puedan trabajar en las diferentes aerolíneas establecidas dentro de los países de la Alianza del Pacífico, que permitan incrementar la oferta, por ejemplo, en temporadas de alta demanda y de esta forma, poder satisfacer de mejor manera a los clientes.

Finalmente, existen importantes costos administrativos relacionados con la convalidación de licencias, aprobación de los programas de mantenimiento, certificaciones de aeronaves, certificaciones operativas, entre otros. Un avance en materia de transporte aéreo dentro de la Alianza de Pacífico para facilitar el desarrollo de esta industria debería incluir una política de seguridad común, que fije estándares mínimos para todas las aerolíneas de los países miembros de la Alianza del Pacífico, incorporando en estas formas estándares comunes el otorgamiento de licencias, los certificados de aeronavegabilidad y otros, contribuyendo a hacer más competitiva nuestra industria.

La Unión Europea ha avanzado en estas materias. La Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA por sus siglas en inglés) tiene como objetivo unificar los estándares comunes de aeronavegabilidad en los Estados miembros de la Unión Europea. Actualmente, las compañías aéreas de todo el mundo que operen en alguno de los Estados Miembros se deben acreditar de acuerdo a la normativa común, y su registro es válido en toda la Unión Europea.

Reflexiones finales:

Las limitaciones a la propiedad y control por parte de extranjeros afecta directamente el desarrollo de la aviación en países pequeños. Los resultados de los estudios de la IATA apuntan a que la liberalización de la propiedad y control traería beneficios a los pasajeros y la economía, debido a que las aerolíneas podrían acceder a nuevas y menos costosas fuentes de financiamiento, además de flexibilizar las herramientas de administración, generando eficiencias por las posibilidades de consolidación y/o fusiones; con un impacto positivo en las tasas de viaje, empleo y crecimiento económico.

En la medida que exista más conectividad aérea, posibilitará la mayor competencia y por ende, más herramientas para fomentar el turismo, las exportaciones y los negocios.

Asimismo, la liberalización en la movilidad de los recursos y la facilitación de los procesos de certificación, licencias y aeronavegabilidad permitirían ampliar los mercados y hacer más competitivas a las empresas de los países miembros de la Alianza del Pacífico.





ANEXO 4

COMERCIO Y SERVICIOS:

OBJETIVO: Propiciar la liberación efectiva del Comercio de Servicios intra Alianza del Pacífico. Estimular el desarrollo de joint ventures para operar en la subregión y acceder a terceros países.

ACCIONES:

1. Identificar sectores en donde se pueda aplicar el Proyecto.
 - a. Áreas de complementariedad
 - b. Detección de trabas jurídicas, operativas y documentarias
2. Detectar alcance de los Capítulos de Servicios entre los países de la Alianza del Pacífico y posibilidades de profundizarlos. En particular, movimiento de personas. De no estar presentes algunos de los siguientes temas, incluirlos en el plan de trabajo:
 - f. Reconocimiento de títulos y facilidades para la obtención de licencias.
 - g. Favorecer acuerdos de doble cotización previsional.
 - h. Trato Nacional para prestaciones intra Alianza del Pacífico y en el mercado público.
 - i. Eliminar efectivamente la doble tributación, de forma que las empresas de la Alianza del Pacífico tributen en un solo país (por el mismo hecho económico).
 - j. Eliminación de impuestos indirectos.
3. Transparencia de normas incluso regulaciones no discriminatorias. En la actualidad, los acuerdos transparentan sólo las normas discriminatorias, por lo que muchas normas que es necesario cumplir, no las conocen los exportadores, lo que muchas veces dificulta la exportación (por ejemplo, licencias, permisos, entre otras....).
4. Crear un mecanismo para medir el flujo intrarregional en sectores identificados (evaluar posibilidad de usar Nomenclador Común Regional (NCR), desarrollado en la Asociación Latinoamericana de Exportadores de Servicios (ALES). No hay información bilateral sobre esta materia, por lo que sería importante poder levantar algunos indicadores entre países para algunos sectores, para así saber qué tipo de actividades conforman el flujo intra Alianza.
5. Los Servicios en la Alianza del Pacífico, sean considerados exportación.

COMENTARIOS AL PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO MARCO DE LA AP (SECTOR SERVICIOS MINEROS):

Personas:

No existe una autorización expresa de ingresos temporales para prestación de servicios. Esto se va a regir por ley local. Sin embargo, el capítulo 9 se refiere a la protección del comercio transfronterizo de servicios, estableciendo los siguientes principios:

- El protocolo establece como principio que debe inspirar las regulaciones locales la obligación de los países parte del acuerdo de otorgar a los servicios y proveedores de otros países firmantes un trato no menos favorable que el que otorgue, en circunstancias similares, **a sus propios** servicios y proveedores.
- Además, los Estados firmantes se obligan otorgar a los servicios y proveedores **de otro país** firmante un trato no menos favorable que el que otorgue, en circunstancias similares, a los servicios y proveedores de otro país parte o de un país no parte del acuerdo (lo que en derecho internacional se conoce como la cláusula de la nación más favorecida).

Es interesante destacar que se prohíbe la exigencia de establecer o mantener oficinas de representación, o cualquier otra forma de empresa, o que sea residente en su territorio, como condición para el suministro transfronterizo de un servicio. También se prohíbe a los estados firmantes limitar el número de proveedores para determinados servicios, o servicios, el valor de las transacciones, el número de operaciones, el número de personas a emplear en la prestación del servicio o restringir el tipo de persona jurídica que pueda prestar un servicio.

También se exige que las medidas que afecten al comercio de servicios sean administradas de forma razonable, objetiva e imparcial.

Si bien se obliga a los Estados a permitir que los pagos por los servicios se efectúen de manera libre y sin demora en monedas de libre circulación, al tipo de cambio vigente, esta cláusula no se aplica a los servicios prestados desde Chile.

Se establece un subcomité de servicios que tendrá funciones consultivas y de análisis.

Por último, se faculta a los Estados firmantes denegar los beneficios del protocolo cuando el proveedor es una empresa de propiedad o controlada por personas de un país no parte o del país que deniega y la empresa no tiene actividades comerciales sustanciales en el territorio de cualquier Estado distinto al Estado que deniega.

Bienes y materiales:

Venta directa de materiales, repuestos, componentes nuevos y usados, de un país a otro, con el *país de origen del material* ("mercadería originaria"), facturando a la filial local a precios de mercado, pero sin aranceles de importación aduaneros (customs duties).

El resumen del gobierno indica que un 92% de bienes será desgravado, excepto azúcar, café y otros bienes sensibles.

Sólo se regula mercancías originarias, esto es, mercaderías manufacturadas en un país parte del acuerdo. Esto que se ve simple, tiene muchas derivadas en términos de % de intervención con materiales NO originarios.

El principio general señala que, salvo disposiciones aceptadas por el mismo Protocolo, cada Estado Parte deberá eliminar sus aranceles aduaneros sobre “mercaderías originarias” (art. 3.4.1). Además, ninguna de las Partes tendrá la facultad de incrementar aranceles aduaneros existentes, ni adoptar aranceles nuevos sobre mercaderías originarias, salvo disposiciones distintas contenidas en el Protocolo (art. 3.4.2).

Respecto de medidas no arancelarias (Sección D: Restricciones a la Importación y Exportación) se establece que ningún país parte podrá adoptar medidas no arancelarias que prohíban o restrinjan la importación de cualquier mercancía de otro Estado parte o a la exportación o venta para la exportación de cualquier mercancía destinada al territorio de otro país parte, salvo lo contenido en el Art. XI del GATT de 1994 (Art. 3.6.1). Toda medida que pudiera afectar la comercialización de una mercancía en el territorio de una Parte deberá estar conforme con las obligaciones del Protocolo, y toda Parte que adopte una medida generadora de tal efecto, que cumpla con los requisitos, deberá informar y notificar a las Partes afectadas (art. 3.7).

Cada Parte garantizará que todas las tasas y cargos de cualquier naturaleza, distintos a los arancelarios, los cargos equivalentes a un impuesto interno u otros cargos nacionales, y los derechos de antidumping y medidas compensatorias, se limiten al costo aproximado de los servicios prestados y no representen una protección indirecta a las mercancías nacionales ni un impuesto a las importaciones o exportaciones para propósitos fiscales (Art. 3.9).

Ninguna Parte podrá adoptar o mantener cualquier impuesto, gravamen o cargo sobre las exportaciones de cualquier mercancía destinada al territorio de otra Parte, salvo que tal carga sea también adoptado o mantenido sobre dicha mercancía cuando está destinada al consumo interno.

Importación temporal – debería existir el mecanismo de importar temporalmente herramientas, equipos o materiales incluyendo componentes, que se necesitan temporalmente, sin pago de aranceles aduaneros, con el país de origen facturando a la filial local para su uso temporal o “arriendo”. Respecto a la **Importación Temporal**, se establece que, de acuerdo a su propia legislación, cada país parte autorizará la admisión o importación temporal libre del pago de aranceles aduaneros para las mercancías destinadas a exhibición y demostración, muestras comerciales, entre otras, y que se admitan o importen a su territorio procedentes del territorio de otra Parte, independiente de su origen (art. 3.12.1). Es decir, la importación temporal depende de la legislación interna y del listado taxativo de mercancías, no siendo relevante el origen del producto.

El plazo de incorporación es prorrogable a petición de parte interesada (Art. 3.12.2).

La incorporación temporal debe cumplir con ciertos requisitos (Art. 3.12.3):

- i. Debe ser utilizado únicamente bajo la supervisión personal de un nacional o residente de otra Parte en el ejercicio de la actividad de negocios u oficio de esa persona.
- ii. **No puede ser objeto de venta o arrendamiento, mientras permanezca en dicho territorio.**
- iii. Debe estar acompañado de una fianza, si la Parte importadora lo exige.
- iv. Debe ser susceptible de identificación al exportarse.
- v. Debe ser importada en cantidades no mayores a lo razonable, respecto al uso que se le dará.
- vi. Que sea exportada a la salida de la persona referida en el primer requisito, o dentro del plazo que corresponda al propósito de la admisión o importación temporal que la Parte pueda establecer.

Si no se ha cumplido con alguna de las condiciones previas, la Parte podrá aplicar el arancel aduanero y cualquier otro cargo que se adeudaría normalmente por la admisión o importación definitiva de la mercancía, más cualquier otro cargo o sanción establecidos conforme a la legislación (art. 3.12.4).

Cada parte adoptará procedimientos que faciliten el despacho expedito de las mercancías referidas en este ítem. En la medida de lo posible, cuando esa mercancía acompañe un nacional o residente de otra Parte que está solicitando la entrada temporal, se deberá permitir que la mercancía sea despachada simultáneamente con la entrada de ese nacional o residente (Art. 3.12.5).

Las autoridades aduaneras de cada Parte podrán liberar al importador de cualquier responsabilidad por la imposibilidad de exportar la mercancía, en la medida en que esté presente pruebas de que la mercancía ha sido destruida, dentro del plazo originalmente fijado para a la importación temporal o cualquier prórroga (art. 3.12.7).

Respecto de las mercancías reimportadas después de reparación o alteración (art. 3.13):

1. Las Partes no podrán aplicar aranceles aduaneros a una mercancía, independiente de su origen, que haya sido reingresada al territorio, después de haber sido exportada desde su territorio al de un Estado Parte de manera temporal, con el objetivo de ser reparada o alterada, sin importar si dichas modificaciones pudieron efectuarse en el territorio de la Parte desde la cual la mercancía fue exportada.
2. Ninguna Parte aplicará un arancel aduanero a una mercancía que sea admitida temporalmente desde el territorio de otra Parte, con la finalidad de ser reparada o alterada; ingreso que debe ser de manera temporal.

También se asegura la importación libre de aranceles para muestras comerciales de valor insignificante y materiales de publicidad impresos (art. 3.14).

Servicios financieros

No se considera un mecanismo como un “Regional Finance Company”, sin necesariamente ser certificada como una institución financiera, pueda realizar “Cross Border Finance Operations” con la filial local, o directamente con el cliente en el país filial, sin impuestos o cargos adicionales o especiales.

El ámbito de aplicación del protocolo en esta materia, se extiende a las normas relativas a las instituciones financieras y al comercio transfronterizo de servicios financieros. No obstante, al definir institución financiera, el protocolo **se refiere a entidades reguladas o supervisadas**. El comercio transfronterizo se aplica a los proveedores de los servicios financieros que suministren servicios bancarios o de seguros.

El Estado debe permitir el suministro de servicios financieros en su país. Pero el Estado no está obligado a permitir que las empresas prestadoras de servicios financieros hagan negocios o se anuncien en su territorio.

El beneficio consiste en recibir un tratamiento que no puede ser menos favorable que el que reciben las instituciones financieras nacionales o que el que recibe otro Estado, sea o no parte del acuerdo.

Por lo tanto, para dedicarse a proveer servicios financieros la empresa debe constituirse como institución financiera.

El protocolo omite toda referencia a empresas leasing o a préstamos directos por personas no supervisadas. En estos casos, habrá que atenerse a la legislación local y a los acuerdos bilaterales suscritos entre los países miembros de la alianza.

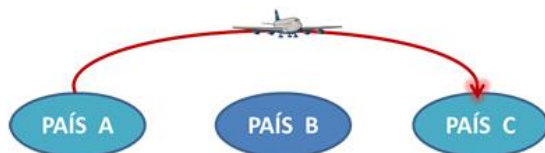


No hay referencia por ahora a la facultad de hacer cobranzas de deudas entre particulares en los países filiales, incluyendo la retoma de equipos, no hay norma expresa al respecto. Sólo se regulan controversias entre Estados y entre Estado e inversionistas.

APENDICES

APENDICE 1: Libertades del Aire

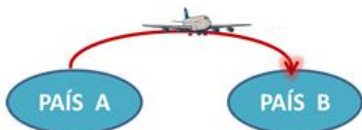
Primera libertad: sobrevuelo sin aterrizaje (por ejemplo en ruta hacia otro país)



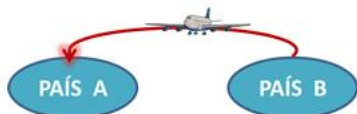
Segunda Libertad: aterrizaje sin fines comerciales (escala técnica)



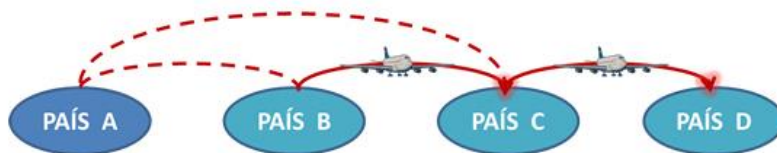
Tercera libertad: transporte desde el país de origen (país de la aerolínea designada) a otro país.



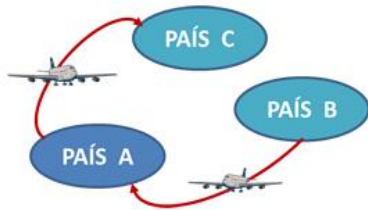
Cuarta libertad: transporte desde otro país hacia al país de origen (país de la aerolínea designada)



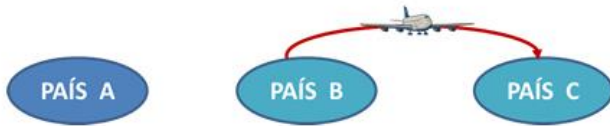
Quinta libertad: transporte entre dos países que no son los de la compañía, en vuelos originados en el país de la compañía aérea.



Sexta libertad: transporte entre dos países que no son los de la compañía, pero tocando el país de la compañía aérea.

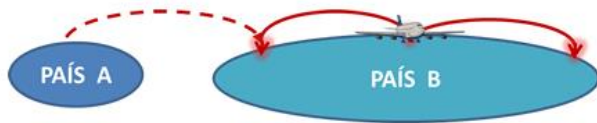


Séptima libertad: transporte entre países que no son el de la compañía, pero sin tocar el país de la compañía.



Octava libertad: transporte entre puntos de territorio nacional, pero como continuación de un vuelo internacional.

Novena libertad: transporte entre puntos de territorio nacional, pero sin que sea continuación de un vuelo internacional.



Fuente: Junta Aeronáutica Civil de Chile.

APENDICE 2: Contratos de Arrendamiento de Aviones

DryLease: Contrato de arrendamiento mediante el cual una persona, entidad o línea aérea da en arrendamiento una aeronave (A) a otra línea aérea (B) por un período de tiempo, asumiendo esta última el control operacional de la aeronave.

WetLease: Contrato de arrendamiento mediante el cual un operador aéreo (“Arrendador”) da en arrendamiento una aeronave (A) y su tripulación de mando a otro operador aéreo (B), pero manteniendo el Arrendador el control operacional de la aeronave.

Interchange: Es una clase de arrendamiento Dry que consiste en que un operador aéreo (“Arrendador”) da en arrendamiento una aeronave (A) a otro operador aéreo (“Arrendatario”) (B) por períodos cortos de tiempo, asumiendo el Arrendatario el control operacional de la aeronave en tales períodos.

Fuente: Elaboración propia en base a información proporcionada por LATAM Airlines.