

MINUTA
RUTA AEREA SANTIAGO-MIAMI

I Introducción

1. En este momento EE.UU. se encuentra esperando el dictamen de la Comisión Resolutiva Antimonopolios de nuestro país. A esta altura está claro que cualquiera sea el dictamen no resolverá el problema de fondo ni menos favorecerá la posición chilena.

Sin embargo, algún tiempo deja para avanzar con celeridad en una solución política del conflicto que permita resolverlo en el marco del Convenio Aéreo entre EE.UU y Chile firmado en 1989 (Anexo N° 1), y que aún no ha sido ratificado.

2. Lo que está en juego en el conflicto con EE.UU. no es el mantenimiento de una política aeronáutica liberal. Al contrario, Chile sostiene que tal política tiene como uno de sus pilares la salvaguardia de condiciones de competencia leal. Si EE.UU. insiste en que las acciones de las empresas no deben ser cuestionadas, esto no debe ser interpretado como una posición más liberal sino como una actitud proteccionista de los intereses de sus empresas. Por lo tanto, de mantenerse este diferendo la conclusión debe ser que no es viable un marco liberal con EE.UU. y, de ningún modo, que no es viable una política aeronáutica liberal para Chile.
3. Es indispensable hacer efectivo, en el marco de un convenio de cielos abiertos, los resguardos necesarios que promuevan una sana competencia. Esto debe ser mediante la revisión del mecanismo de objeción de tarifas y de una fórmula transitoria para enfrentar excesos de capacidad, preparada de común acuerdo. Para esto se requeriría la voluntad política de ambas partes.

II. Antecedentes.

4. El conflicto de la aviación comercial en su ruta Santiago-Miami se remonta a los últimos 2 años y previamente con las líneas Eastern y Panam, mediante rebajas tarifarias importantes pero temporales y aumentos de frecuencias graduales. Esta vez, sin embargo, los transportadores norteamericanos han decidido lograr un espacio mayor que el 50% que hoy tienen de esta ruta (Anexo N° 3). Cabe destacar que las líneas nacionales LAN y LADECO generan aquí cerca del 40% de sus ingresos operacionales. Esto significaría ampliar la brecha existente hoy en día entre oferta y demanda superando con creces el aumento natural de la demanda que bordea el 12% anual en promedio (Anexo N° 7). Asimismo se generarían factores promedio de ocupación muy bajos, cercanos al 40%, muy por debajo del estándar de la industria internacional (65%).

5. En efecto, a principios del presente año las líneas aéreas norteamericanas anunciaron el incremento, a partir del 1º de Junio de 1993, de sus vuelos directos en la ruta Santiago-Miami. Esto se concretaría en el caso de American Airlines mediante la realización de un vuelo diario más (el doble del actual). En el caso de United Airlines aumentaría a partir del 1º de septiembre de 1993 en 4 vuelos directos Santiago-Miami en aeronaves Jumbo 747 de mayor capacidad.
6. Posteriormente las líneas aéreas chilenas -Lan y Ladeco- encargaron un estudio a la Consultora Gémines que permitiera simular el comportamiento del mercado aéreo en la ruta mencionada, en aspectos globales de oferta y demanda, y por compañía, de capacidad, tarifas, frecuencias y factores de ocupación. Sus resultados indican una situación actual muy cerca del punto de equilibrio con un mercado moderadamente creciente pero en donde la oferta crece más que la demanda. Este estudio, que simula acuciosamente la operación de la flota, demuestra que el propuesto aumento de la oferta implicaría pérdidas de parte de las compañías en su conjunto por disminución de los factores de ocupación.
7. Con los resultados del estudio las empresas recurrieron al Gobierno de Chile, específicamente a la Junta Aeronáutica Civil (JAC), los Ministerios de Relaciones Exteriores, de Economía, de Transportes y Secretaría General de la Presidencia. Estas empresas solicitaron gestiones del Ejecutivo de manera que se oficiara al Gobierno de EE.UU., al amparo del Convenio de 1989 entre ambos países, de manera de evitar la competencia desleal y las graves implicancias financieras que tendría en las empresas chilenas.
8. Como resultado de estas conversaciones se concluyó que la situación comprometía efectivamente la existencia de las compañías nacionales. Esto se tradujo en una comunicación, de fecha 8 de Abril, que la JAC envió a su contraparte en EE.UU. solicitándole el restringir unilateralmente a sus líneas aéreas lo que estaba dentro de las posibilidades del Convenio mencionado. Esta solicitud fue rechazada con fecha 30 de Abril por el Departamento de Aviación Comercial del Departamento de Estado del Gobierno de EE.UU.
9. El rechazo a esta solicitud chilena dejó como única posibilidad, contemplada en el Convenio de 1989, el recurrir a una reunión de consulta con la contraparte norteamericana para lo cual se contó, por el Gobierno de Chile, con la participación de representantes de los Ministerios mencionados anteriormente y del Secretario General de la JAC. Esta reunión realizada durante la última semana de del mes de Mayo, si bien no hizo variar la posición del Gobierno de EE.UU., sí permitió dejar estampada las posiciones de ambos Gobiernos en Memorándum de Consultas de fecha 28 de Mayo de 1993 (Anexo N°2).

III. Situación Actual

10. Paralelamente a lo anterior y durante el mes de Mayo, las líneas aéreas chilenas presentaron un recurso a la Comisión Resolutiva Antimonopolios, alegando conductas contrarias al libre mercado de parte de los transportadores norteamericanos. Este recurso fue acogido por la Comisión adoptando ésta una medida precautoria, mientras se estudiaba el fondo del asunto. La precautoria no permitía innovar en los aspectos conflictivos a los transportadores mencionados, en particular el número de vuelos.

Esta situación ha significado un statu-quo en el mercado específico, ya por casi dos meses, sin reacciones formales de alguna de las partes. Cabe mencionar eso sí que EE.UU. ha hecho presente, a través del Memorándum de Consultas del 28 de Mayo, su posición respecto de la medida de la Comisión Resolutiva la cual implicaría una decisión unilateral que estaría en contraposición a lo comprometido entre ambos Gobiernos en 1989, e incluso en el anterior Convenio de 1947.

11. A su vez Chile ha hecho presente, a través del mismo medio mencionado, el que la intervención de las autoridades a priori en casos de competencia desleal está contemplado en el Convenio de 1989. Esto permitiría evitar daños irreparables que pueden ser predichos como es en el caso actual. Es decir, otra interpretación sería incongruente con un Convenio tan liberal como el de 1989 que dice promover un desarrollo competitivo de un mercado de cielos abiertos.
12. Lo anterior implica que es necesario avanzar con celeridad en buscar una solución política al conflicto. Esto debe ser en forma previa al dictamen de la Comisión Resolutiva pues en caso alguno el tiempo que demore ésta en dictar sentencia es sin costo para los intereses de ambos países. En este ámbito han habido múltiples consultas e intercambios de puntos de vista entre los Ministerios involucrados en este tema (Transportes, Economía, Secretaría General de la Presidencia y en algunos casos Corfo). Este Comité de Ministros Ad-Hoc ha analizado dos desenlaces probables en el período previo a la decisión de la Comisión Resolutiva (las líneas aéreas han comentado que esto último podría demorar 60 a 90 días más).
13. El primer escenario supone que EE.UU. acepta entrar en negociaciones. Esto supone mantener una situación similar a la actual por un período de transición a definir. El otro escenario supone que EE.UU. condiciona el inicio de negociaciones al inicio de nuevas frecuencias de American Airlines y de United Airlines.

IV. Escenario de acuerdo con USA

14. El Comité de Ministros ad-hoc se ha pronunciado a favor de un acercamiento entre el Gobierno de Chile y el Gobierno de Estados Unidos, representados por sus ministerios de transporte. El próximo 29 de julio tendrá lugar una primera reunión entre los ministros de transporte de ambos países.
15. El establecimiento de conversaciones, en este caso, debería basarse en los siguientes criterios:
 - a.- Reafirmación de la política de cielos abiertos.
 - b.- Voluntad de ratificar el Convenio de 1989, actualmente en el Senado de la República de Chile.
 - c.- Reafirmación del principio de que corresponde que las autoridades actúen bilateralmente en forma preventiva para impedir prácticas, en materia de capacidad o de tarifas, que impliquen distorsiones del mercado.

Las ventajas de este camino, desde un punto de vista político, están constituidas por lo señalado en las letras a) y b) precedentes ya que no se pretende innovar en el marco legal y de relaciones entre los países.

Sin embargo, la tercera condición es vital para poder validar la política de cielos abiertos. En efecto, la actuación anticipada frente a situaciones de competencia desleal evita los perjuicios que se generan en caso de concretarse excesos de oferta (shocks de oferta) o tarifas predatorias.

16. El caso del exceso de oferta estaría dado por la puesta en operación de un número importante de vuelos adicionales por parte de American Airlines y United Airlines. De haber ocurrido este aumento, la tasa de ocupación de los vuelos bajaría de 60% a 40%, situación en que el conjunto de las empresas registrarían pérdidas en la ruta Santiago-Miami, aún suponiendo que se mantengan las tarifas actuales. Las empresas chilenas no están en condiciones de resistir esas pérdidas y el resultado sería que sólo las empresas con mayor capacidad financiera podrían mantenerse en la ruta.
17. Es altamente probable que habiendo un considerable exceso de oferta se produzca una "guerra de tarifas". Esto agravaría la magnitud de pérdidas generadas en la ruta y tendería a acelerar la salida de los competidores financieramente más débiles (las empresas chilenas).

El mecanismo del Convenio en relación con las tarifas, sólo permite enfrentar una "guerra" de precios antes descrita, por acuerdo de ambas autoridades (sistema de doble desaprobación).

Si no ha existido voluntad de la autoridad americana para contener el exceso de capacidad, no cabe en modo alguno esperar que la hubiera para enfrentar esta lógica consecuencia tarifaria del exceso de oferta bajo análisis.

18. Un resultado adecuado para este escenario sería:

a.- Aceptación por ambos países de un "período de transición" durante el cual se establecen limitaciones a los aumentos de oferta. Ello debería concretarse con la constitución de un grupo de trabajo binacional que se aboque al diseño de ese mecanismo transitorio y hacer una propuesta detallada en un plazo de alrededor de cuatro meses.

b.- Revisión del mecanismo de doble desaprobación de tarifas. Al respecto la autoridad chilena envió un documento a su contraparte norteamericana en Enero de 1993, que hasta ahora no ha tenido respuesta.

c.- Las autoridades de cada país acuerdan con sus líneas aéreas nacionales, dentro del marco legal correspondiente, no innovar respecto a la situación actual de frecuencias mientras no se resuelva lo anterior.

V. Escenario de desacuerdo con USA

19. Si el camino de negociaciones señalado en el punto anterior fracasa por la exigencia de Estados Unidos de iniciar de inmediato las nuevas frecuencias de American Airlines, o porque se inician las negociaciones pero no se llega a los resultados esperados, sería necesario orientar la acción del Gobierno en dos sentidos:

a.- Retiro del Senado del Convenio de 1989, con lo cual no puede ser ratificado.

b.- Denuncia del convenio de 1947, actualmente vigente. El término efectivo de la validez del convenio ocurre un año después de la notificación correspondiente.

20. Producidas las situaciones anteriores, nada impide que se lleven adelante negociaciones sobre un nuevo tratado entre ambos países. Sin embargo, si transcurre el plazo de un año sin que haya un nuevo convenio, las operaciones aéreas entre ambos países tendrían que ajustarse a la nueva situación. Esto es, cada Gobierno debe someter a la aprobación del otro sus propuestas de itinerarios y frecuencias para períodos fijos que pueden ser de seis meses o un año.

21. En este contexto, EE.UU. podría tomar las represalias con que amenazó, dada la intervención de la Comisión Resolutiva chilena. Esto significaría en los hechos apartarse de los convenios y de su operación. Probablemente se produciría una cadena de represalias que afectaría a los operadores y usuarios de ambos países. El desarrollo de este camino es muy difícil de predecir en detalle.
22. Sin embargo, es conveniente analizar rigurosamente la probabilidad política de las posibles represalias, en el marco internacional del problema actual del tráfico aéreo. Estados Unidos enfrenta situaciones similares a las aquí analizadas en su mercado interno y también con diversos países como Francia, Alemania y Japón.

En el caso de Francia, ese país denunció su tratado vigente con Estados Unidos y ya comenzó a operar a base de autorizaciones de vuelos cada seis meses.

En el caso de Alemania, ese país amenazó con denunciar su tratado y están en una etapa de negociación de mecanismos transitorios para superar la situación actual del mercado (en este caso la posición de Alemania es muy fuerte porque las líneas de Estados Unidos tienen mucho más que perder).

En definitiva, la situación general de este momento permite pensar que una escalada de represalias por parte de Estados Unidos no constituye el evento con mayor probabilidad de ocurrencia, y que una actividad diplomática bien orientada por parte de Chile permitiría enfrentar la situación en condiciones aceptables.

23. En el ámbito interno de Chile, es necesario tener presente que el camino de la denuncia del tratado de 1947 no suspende la investigación de la Fiscalía Nacional Económica y que, en caso de que emita un fallo favorable a las líneas aéreas de Estados Unidos, habría mayores costos para las líneas aéreas nacionales en el corto plazo que podrían precipitar situaciones de crisis en ellas.

VI. Situación de las Líneas Aéreas Chilenas.

24. La situación de las líneas aéreas chilenas es seria. Se sabe que el resultado para el primer semestre tanto para Lan Chile como para Ladeco es de pérdidas por un monto de US\$ 4 millones. Asimismo, tanto la banca acreedora como las compañías propietarias del material de vuelo están observando detenidamente la situación de largo plazo de estas compañías.

Es obvio que la mayor parte de este problema no está relacionado con el anunciado aumento de capacidad por parte de las líneas aéreas norteamericanas. Aquí hay razones de gestión de las pasadas administraciones de ambas compañías y también una situación común a la industria aerocomercial mundial: **un mercado extremadamente competitivo con un demostrado exceso de capacidad** lo que se refleja en rutas como Miami-Santiago.

Por lo tanto, un aumento de las frecuencias sólo agravaría la situación actual y limitaría en forma importante las posibilidades de reordenamiento.

VII. LAN: Situación y alternativas de acción.

25. CORFO mantiene en la actualidad un 23% de las acciones de LAN, por lo cual tiene representación en el directorio de la empresa. CORFO acordó vender esas acciones, sólo a inversionistas chilenos a fin de mantener la bandera de LAN, y contrató un estudio para determinar el valor económico de ellas. La firma Gémines realizó dicho estudio y recomendó un valor aproximado por las acciones en poder de CORFO. Las bases para una posible licitación ya han sido preparadas.
26. Sin embargo, la percepción de la situación financiera de LAN es hoy día más crítica que el año pasado. Aunque el año 1992 mostró un balance con utilidades, el balance del primer semestre de 1993 refleja pérdidas importantes, lo que afecta gravemente su calificación en el mercado financiero y ante las compañías que le entregan los aviones en leasing. Si adicionalmente se tiene presente el problema con la ruta Santiago Miami analizado anteriormente, el futuro de la empresa aparece hoy día muy incierto. Incluso puede afirmarse que de continuar el deterioro financiero de la empresa, sin contar con aumentos de capital, la probabilidad de quiebra es alta.
27. Por otra parte, es necesario tener presente que el Directorio de LAN es percibido como muy cercano a CORFO, a pesar de que hay mayoría del sector privado. Aunque se trate sólo de un problema de imagen, es conveniente recordar que su Presidente es un director nombrado originalmente por CORFO, aunque posteriormente pasó a representar a SAS, y que CORFO tiene otros dos directores. En este ámbito de temas se inscriben también las declaraciones de autoridades de la Fuerza Aérea de Chile que sostienen que CORFO debería seguir siendo propietaria de LAN (declaraciones del General de la Fuente en Anexo N° 8).
28. Por lo tanto, parece necesario definir:
 - a.- Oportunidad para la licitación del 23% de acciones de LAN de propiedad de CORFO.
 - b.- Procedimiento para esa licitación.

M E M O R A N D U M

A : S.E. el Presidente de la República
DE ; ~~Ministro Secretario General de la Presidencia~~
FECHA: 26 de julio de 1993

Me permito adjuntarle Minuta sobre el tema Aviación Comercial, elaborada entre el Ministerio Secretaria General de la Presidencia y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para la reunión a efectuarse mañana.

INDICE DE ANEXOS

ANEXO 1

Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de Los Estados Unidos de América.

ANEXO 2

Documento final firmado entre ambos Gobiernos el 28 de mayo de 1993.

ANEXO 3

Documento interministerial preparatorio de fecha 17 de mayo de 1993.

ANEXO 4

Intercambio de cartas entre JAC y Depto. de Estado (8 y 30 de abril de 1993).

ANEXO 5

Minuta , Problemas de la aviación comercial Chilena, de fecha 24 de junio 1993.

ANEXO 6

Minuta Reservada relación aeronáutica Chile-EE.UU.

ANEXO 7

Estadísticas

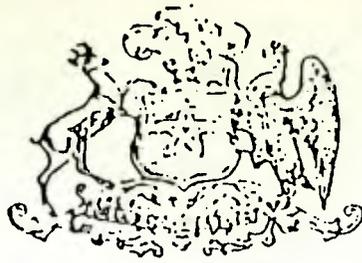
ANEXO 8

Entrevista al General José de la Fuente, Director de Aeronáutica Civil y el conflicto aéreo entre Chile y EE.UU.

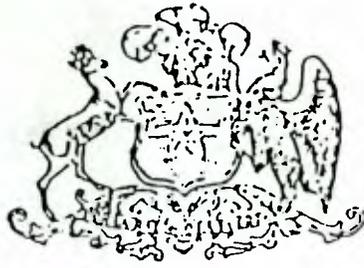
Traducción artículo del Airline Business de junio de 1993.

Artículo de prensa.

Algunos conceptos de interés.



ACUERDO DE TRANSPORTE AEREO
ENTRE
EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CHILE
y
EL GOBIERNO DE
LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA



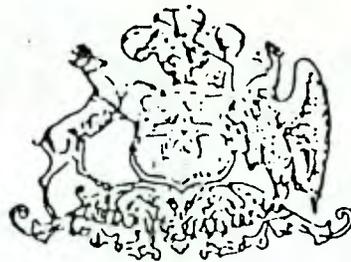
El Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de los Estados Unidos de América;

Deseando promover un sistema de transporte aéreo internacional basado en la competencia entre líneas aéreas en el mercado, con un mínimo de interferencia y reglamentación gubernamental;

Deseando facilitar la expansión de las oportunidades en el transporte aéreo internacional;

Deseando hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan a los usuarios y embarcadores una variedad de opciones de servicios a los precios más bajos, que no sean discriminatorios ni de carácter predatorio y que no representen un abuso de una posición dominante, y deseando estimular a las líneas aéreas a establecer e implementar individualmente precios innovadores y competitivos;

Deseando garantizar el grado más elevado de seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmando su honda preocupación con respecto a actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que ponen en peligro la seguridad de personas o de la propiedad, que afectan adversamente las operaciones del transporte



- 2 -

...ocavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil;

Siendo partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago, el siete de diciembre de 1944;

Deseando concluir un nuevo Convenio que comprenda todas las formas del transporte aéreo, para reemplazar el Convenio sobre Transporte Aéreo concluido entre ellos y firmado en Santiago de Chile el 10 de mayo de 1947.

Han acordado en lo siguiente:

ARTICULO 1

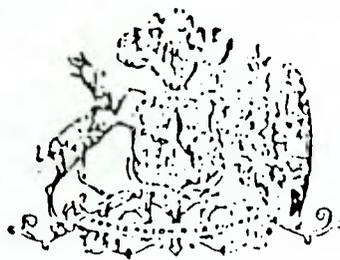
Definiciones

Para los efectos del presente Convenio, a menos que se disponga de otro modo, el término:

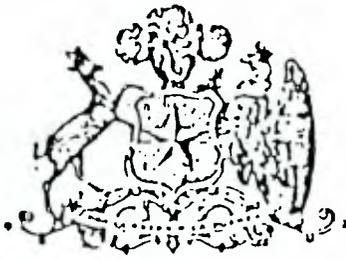
al "Autoridades Aeronáuticas" significa en el caso de Chile, la Junta de Aeronáutica Civil o su organismo u organismos sucesores; y en el caso de los Estados Unidos, el Department of Transportation, o su organismo u organismos sucesores;



- b) "Convenio" significa el presente Convenio, sus Anexos y cualesquiera enmiendas a los mismos;
- c) "Transporte Aéreo" significa cualquier operación realizada por aeronaves en el transporte público de tráfico de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación, mediante remuneración o arriendo;
- d) "Convención" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, e incluye:
- 7) Cualquier enmienda que haya entrado en vigor en virtud del Articulo 94 al de la Convención y haya sido ratificado por ambas Partes,
 - y
 - 77) Cualquier Anexo, o enmienda al mismo adoptado en virtud del Articulo 90 de la Convención, en la medida en que tal Anexo o enmienda se encuentre en vigor para ambas Partes;
- e) "Línea Aérea designada" significa una línea aérea designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 de este Convenio;
- f) "Tarifa" significa:
- 7) cualquier tarifa, flete o precio que cobre una línea aérea o sus agentes, y las condiciones que rijan la disponibilidad de tal tarifa, flete o precio;



- III) los cargos y condiciones por los servicios auxiliares al tráfico que ofrezcan las líneas aéreas, y
- III) las cantidades que cubren las líneas aéreas a los intermediarios del transporte aéreo;
- por concepto de transporte de pasajeros (y su equipaje) y/o la carga (excluyendo correo) en el transporte aéreo.
- g) "Transporte Aéreo Internacional" significa el transporte aéreo que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;
- h) "Escala para fines no comerciales" significa el aterrizaje para cualquier propósito que no sea embarcar o desembarcar pasajeros, equipaje, carga o correo en el transporte aéreo;
- i) "Territorio" significa las áreas terrestres y las aguas adyacentes a ellas bajo la soberanía, jurisdicción, protección o fideicomiso de una de las Partes;
- j) "Cargos al usuario" significa los cargos hechos a las líneas aéreas por los bienes, instalaciones y servicios de aeropuerto, dispositivos de navegación aérea o de seguridad aérea; y
- k) "Costos económicos completos" significa el costo directo de la prestación de servicios, más un cargo razonable por gastos generales administrativos.



- 5 -

ARTICULO 2

Concesión de derechos

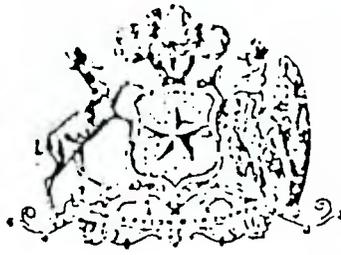
- 1) Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos para la prestación de servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas de la otra Parte:
 - a) el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar;
 - b) el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales;
 - c) los derechos especificados de otro modo en el presente Convenio.

- 2) Nada de lo estipulado en el párrafo 1) de este Artículo se interpretará como que se concede el derecho a las líneas aéreas de una Parte a participar en el transporte aéreo entre puntos dentro del territorio de la otra Parte.

ARTICULO 3

Designación y Autorización

- 1) Cada Parte se reservará el derecho a designar tantas líneas aéreas como desee para realizar transporte aéreo internacional en



virtud del presente Convenio, y de retirar o alterar tales designaciones. Dichas designaciones se transmitirán por escrito, y por vía diplomática, a la otra Parte, y especificarán si la línea aérea está autorizada a llevar a cabo el tipo de transporte aéreo establecido en el Anexo I, en el Anexo II, o en ambos.

- 2) Al recibir tal designación y las solicitudes de la línea aérea designada, en la forma y de la manera prescrita, para autorizaciones de operación y permisos técnicos, la otra Parte concederá las autorizaciones y permisos apropiados con un mínimo de demora por concepto de procedimiento, siempre que:
- a) una parte substancial de la propiedad y el control efectivo de dicha línea aérea estén en poder de la Parte que designa a la línea aérea, de los nacionales de esa Parte, o de ambos;
 - b) la línea aérea designada esté capacitada para satisfacer las condiciones prescritas bajo las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a las operaciones de transporte aéreo internacional por la Parte que debe decidir sobre la solicitud o solicitudes.
 - c) la Parte que designa a la línea aérea mantenga y aplique las normas estipuladas en el Artículo 6. (Seguridad) y Artículo 7 (Seguridad en la Aviación).



ARTICULO 4

Revocación de la Autorización

- 1) *Cada Parte se reserva el derecho de revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte, en el caso en que:*
 - a) *una parte substancial de la propiedad y el control efectivo de dicha línea aérea no estén en poder de la otra Parte o de nacionales de la otra Parte o de ambas;*
 - b) *dicha línea aérea no haya cumplido con las leyes y los reglamentos a que se hace referencia en el Artículo 5 (Aplicación de las Leyes) del presente Convenio; o*
 - c) *la otra Parte no esté manteniendo ni aplicando las normas estipuladas en el Artículo 6 (Seguridad).*
- 2) *A menos que sea esencial tomar una acción inmediata para prevenir nuevas infracciones a las disposiciones enunciadas en los subpárrafos 1) (b) ó 1) (c) de este Artículo, los derechos establecidos mediante este Artículo, se ejercerán solamente previa consulta con la otra Parte.*
- 3) *Este Artículo no limita el derecho de cualquiera de las Partes a suspender, limitar o condicionar el transporte: aéreo*



en conformidad a las disposiciones del Artículo 7 (Seguridad en la Aviación).

ARTICULO 5

Aplicación de las Leyes

- 1) Las leyes y los reglamentos de una Parte relativos a la operación y navegación de aeronaves, serán cumplidos por las líneas aéreas de la otra Parte al entrar o salir del territorio de la primera Parte y durante la permanencia en el mismo.
- 2) Las leyes y los reglamentos de una Parte relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga en aeronave (incluyendo los reglamentos relativos al ingreso, despacho, seguridad en materia de aviación, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena o, en el caso del correo, los reglamentos postales) serán cumplidos por, o en nombre de, tales pasajeros, tripulación o carga de las líneas aéreas de la otra Parte, al entrar o salir del territorio de la primera Parte y durante la permanencia en el mismo.
- 3) Las leyes y reglamentos de una Parte relacionados con la



- 9 -

provisión de información estadística, serán cumplidos por las líneas aéreas de la otra Parte.

ARTICULO 6

Seguridad

- 1) Para los fines de realizar operaciones de transporte aéreo en virtud del presente Convenio, cada Parte aceptará como válidos los certificados de aeronavegabilidad y de competencia y las licencias expedidos o convalidados por la otra Parte y que aún estén en vigor, a condición de que los requisitos para tales certificados o licencias sean por lo menos, iguales a las normas mínimas que pudieran ser establecidas en virtud de la Convención. No obstante, cada Parte se reserva el derecho de negarse a aceptar como válidos para los fines de volar sobre su territorio, los certificados de competencia y las licencias otorgadas o convalidadas a sus propios nacionales por la otra Parte.

- 2) Cada Parte podrá solicitar la celebración de consultas sobre las normas de seguridad aplicadas por la otra Parte en lo relativo a instalaciones aeronáuticas, tripulaciones aéreas, aeronaves y a la operación de las líneas aéreas designadas. Si después de



- 10 -

celebrarse tales consultas, una de las Partes comprueba que la otra Parte no mantiene ni aplica eficazmente normas y requisitos de seguridad en estos campos, que sean por lo menos iguales a las normas mínimas que puedan ser establecidas en virtud de la Convención, se notificará a la otra Parte sobre el resultado de tales comprobaciones y las medidas que se estiman necesarias para cumplir con dichas normas mínimas; y la otra Parte tomará las medidas correctivas apropiadas. Cada Parte se reserva el derecho a rechazar, revocar o limitar la autorización de operación o el permiso técnico de una línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte, en caso de que la otra Parte no tome tales medidas apropiadas dentro de un plazo razonable.

ARTICULO 7

Seguridad de la Aviación

- 1) Conforme a sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes ratifican que su obligación de proteger, en su relación mutua, la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Acuerdo.



- 2) Las Partes se prestarán mutuamente toda ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación.

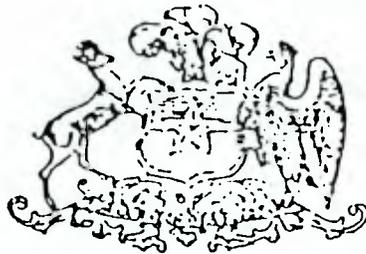
- 3) Las Partes actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971.

- 4) Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas normas sobre



seguridad de la aviación.

- 5) Cada Parte conviene en observar las disposiciones sobre seguridad exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada en el territorio de esa otra Parte Contratante y en adoptar las medidas adecuadas para proteger a las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, a la tripulación y sus efectos personales, así como la carga y el suministro de a bordo de las aeronaves, antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes dará también favorable acogida a toda solicitud de la otra Parte para que adopte medidas especiales de seguridad, con el fin de afrontar una amenaza determinada.
- 6) Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves u otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente, facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.
- 7) Cuando una de las Partes tenga motivos razonables para creer que



- 13 -

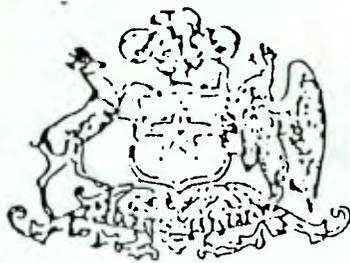
de la aviación estipuladas en el presente artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. El hecho de no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de los 15 días siguientes a la fecha de dicha solicitud, será causa para rechazar, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operaciones o al permiso técnico de una empresa o empresas aéreas de la otra Parte. En caso de emergencia, una Parte podrá adoptar medidas provisionales antes de que haya transcurrido el plazo de 15 días.

ARTICULO 8

Oportunidades Comerciales

- 1) Las líneas aéreas de una Parte podrán establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo.

- 2) Las líneas aéreas designadas de una Parte, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte relativos a ingreso, residencia y empleo, podrán traer al territorio de la otra Parte y mantener en él, personal administrativo, técnico, operacional,



de ventas y otro personal especializado, necesarios para la prestación de transporte aéreo.

3) Cada línea aérea designada podrá encargarse de sus propios servicios de tierra en el territorio de la otra Parte ("servicios autónomos") o, si lo prefiere, efectuar una selección entre agentes competidores para llevar a cabo estos servicios. Estos derechos estarán sujetos solamente a restricciones físicas derivadas de consideraciones relativas a la seguridad aeroportuaria. En los casos en que tales consideraciones impidan los servicios autónomos, se ofrecerán servicios de tierra a todas las líneas aéreas sobre una base de igualdad; los cargos estarán basados en los costos de los servicios prestados y dichos servicios serán comparables a la clase y calidad de los servicios autónomos, si la prestación de éstos fuere posible.

4) A reserva de lo que pueda disponer específicamente la regulación sobre fletamentos del país en que se origine el vuelo fletado, cada línea aérea de una Parte podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte directamente y, si lo desea, a través de sus agentes. Cada línea aérea podrá vender este transporte y cualquier persona estará en libertad de adquirirlo en la moneda de dicho territorio o en



monedas de conversión libre.

- 51² Cada línea aérea de una Parte, si así lo solicita, podrá conver
tir y remitir a su país los ingresos locales obtenidos en exce-
so sobre las sumas desembolsadas localmente. La conversión y re
mesa se permitirá con prontitud y sin restricciones o gravámenes
fiscales, al tipo de cambio vigente aplicable a las transaccio-
nes y remesas en ese momento.

ARTICULO 9

Derechos de aduana e impuestos

- 11 Al llegar al territorio de una Parte, las aeronaves explotadas
en el transporte aéreo internacional por las líneas aéreas de-
signadas de la otra Parte, su equipo regular, equipo de tierra,
combustible, lubricantes, suministros técnicos fungibles, pie-
zas de repuesto incluyendo motores, suministros para la aerona-
ve (incluidos, entre otros, alimentos, bebidas y licor, tabaco
y otros productos destinados a la venta a los pasajeros o al
uso de los pasajeros, en cantidades limitadas, durante el vue-
lo destinado únicamente a la explotación
o al servicio de aeronaves dedicadas al transporte aéreo



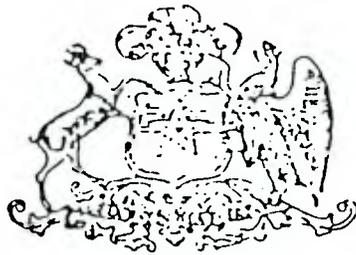
internacional, o utilizados exclusivamente en relación con dichas operaciones de explotación o servicio, estarán exentos, sobre la base de reciprocidad, de todas las restricciones a la importación, impuestos sobre la propiedad y el patrimonio, derechos aduaneros, impuestos al consumo y gravámenes similares impuestos por las autoridades nacionales y que no estén basados en el costo de los servicios prestados, siempre que el equipo y los suministros antedichos permanezcan a bordo de la aeronave, o en depósitos francos habilitados para tal efecto.

2) Los siguientes artículos estarán igualmente exentos, sobre la base de reciprocidad, de los impuestos, derechos aduaneros y gravámenes a que se hace mención en el párrafo 1) del presente artículo, con excepción de los cargos basados en el costo del servicio prestado:

a) los suministros de la aeronave introducidos o aprovisionados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, dentro de límites razonables, para ser usados en aeronaves en vuelos de salida, de una línea aérea designada de la otra Parte, dedicada al transporte aéreo internacional, aún cuando dichos suministros estén destinados a usarse en la parte del trayecto so-
lamente en el territorio de la Parte en el cual se embarcan.



- b) el equipo de tierra y las piezas de repuesto, incluyendo molinos, introducidos en el territorio de una Parte para el servicio, mantenimiento o reparación de aeronaves de una línea aérea designada de la otra Parte, usadas en el transporte aéreo internacional; y
- c) el combustible, los lubricantes y los suministros técnicos fungibles introducidos o aprovisionados en el territorio de una Parte para ser usados en una aeronave de una línea aérea designada de la otra Parte, dedicada al transporte aéreo internacional, aún cuando dichos suministros estén destinados a usarse en la parte del trayecto sobre el territorio de la Parte en el cual se embarcan.
- 3) Las autoridades competentes podrán exigir que el equipo y los suministros a que se hace mención en los párrafos 1) y 2) del presente Artículo, se mantengan bajo su supervisión o control.
- 4) Las exenciones previstas en este Artículo también se concederán cuando las líneas aéreas designadas de una Parte hayan firmado contratos con otra línea aérea a la que la otra Parte haya otorgado igualmente el goce de dichas exenciones, para el préstamo o la transferencia, en el territorio de la otra Parte, de los artículos que se detallan en los párrafos 1) y 2) del presente artículo.

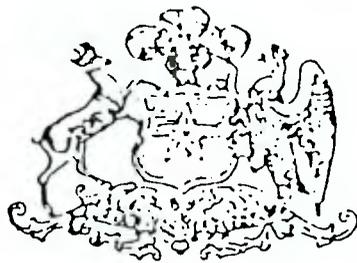


ARTICULO 10

Cargos al usuario

- 1) Los cargos al usuario que impongan las autoridades impositivas competentes a las líneas aéreas de la otra Parte serán justos, razonables y no discriminatorios.

- 2) Los cargos al usuario que se impongan a las líneas aéreas designadas de la otra Parte pueden reflejar, pero no exceder, una parte equitativa del costo total que representa para las autoridades impositivas competentes el proporcionar servicios e instalaciones de aeropuertos, de aeronavegación y de seguridad aérea. Las instalaciones y los servicios por los que se originan estos cargos se proporcionarán en forma eficaz y económica. Se deberá avisar con antelación razonable sobre cualquier cambio que se proyecte efectuar en los cargos al usuario. Cada Parte estimulará la celebración de consultas entre las autoridades impositivas competentes de su territorio y las líneas aéreas que utilizan los servicios y las instalaciones, y alentará a las autoridades impositivas competentes y a las líneas aéreas a intercambiar la información que sea necesaria para permitir un examen minucioso que determine si los cargos son razonables.



- 19 -

ARTICULO 11

Competencia Leal

- 1) Cada una de las Partes dará una oportunidad justa y equitativa a las líneas aéreas designadas de ambas Partes, de competir en el transporte aéreo internacional a que se refiere el presente Convenio.
- 2) Cada una de las Partes adoptará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar cualquier forma de discriminación o prácticas de competencia desleal que tengan un efecto adverso sobre la posición competitiva de las líneas aéreas de la otra Parte.
- 3) Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o los tipos de aeronaves explotadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, salvo cuando sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operacionales o ambientales, de acuerdo a condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 de la Convención.
- 4) Ninguna de las Partes impedirá a las líneas aéreas designadas de



- 20 -

la otra Parte un derecho de preferencia ("first refusal requirement"), una relación de equilibrio ("uplift ratio") compensación por no presentar objeción, o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sea incompatible con los propósitos del presente Convenio.

- 5) Ninguna de las Partes exigirá a las líneas aéreas de la otra Parte la presentación, para su aprobación, de honorarios, programas de vuelos de fletamento, o planes de operación, salvo cuando sea necesario sobre una base no discriminatoria para hacer observar las condiciones uniformes previstas en el párrafo 3) del presente Artículo o las que se autoricen explícitamente en un Anexo al presente Convenio. Si una Parte exige la presentación de tales datos para fines informativos, deberá reducir al mínimo los trámites administrativos de los requisitos y procedimientos de presentación que deban cumplir los intermediarios del transporte aéreo y las líneas aéreas designadas de la otra Parte.

ARTICULO 12

Tarifas

- 1) Cada Parte permitirá a cada línea aérea designada fijar tarifas para



el transporte aéreo, basadas en consideraciones comerciales de mercado. La intervención de las Partes se limitará a:

- a) impedir prácticas o tarifas discriminatorias o predatorias;
- b) proteger a los consumidores respecto a tarifas excesivamente altas o restrictivas que se originen del abuso de una posición dominante; y
- c) proteger a las líneas aéreas respecto a tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidio gubernamental directo o indirecto.

21 Cada Parte podrá requerir que se notifiquen o se registren ante sus autoridades aeronáuticas las tarifas, desde o hacia su territorio, que se propongan cobrar las líneas aéreas de la otra Parte. La notificación o registro por las líneas aéreas de ambas Partes podrá exigirse en un plazo no superior a 60 días, antes de la fecha propuesta para su entrada en vigencia. En casos especiales podrá permitirse la notificación o registro en un plazo más corto que el requerido normalmente. Ninguna Parte exigirá la notificación o registro por las líneas aéreas de la otra Parte de las tarifas cobradas por fletamentos abiertos al público, por tráfico originado en el territorio de la otra Parte.



impedir la iniciación o continuación de cualquier tarifa que se proponga cobrar o que cobre a) una línea aérea de cualquiera de las Partes por el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes; o b) una línea aérea de una Parte por el transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte y cualquier otro país, incluido en ambos casos el transporte sobre una base de interlíneas o intralínea. Si cualquiera de las Partes considera que una tarifa es incompatible con las consideraciones estipuladas en el párrafo 1) del presente Artículo, deberá solicitar consultas y notificar a la otra Parte las razones de su disconformidad tan pronto como sea posible. Estas consultas se celebrarán en un plazo no superior a 30 días desde la recepción de la solicitud y las Partes cooperarán a fin de obtener la información necesaria para llegar a una resolución razonada de la cuestión. Si las Partes logran acuerdo sobre una tarifa respecto de la cual se presentó una notificación de disconformidad, cada Parte realizará los mayores esfuerzos para llevarlo a la práctica. Sin acuerdo mutuo, tal tarifa entrará o continuará en vigencia.

- 4) No obstante lo estipulado en el párrafo 3) del presente Artículo, cada Parte permitirá a) a cualquier línea aérea de cualquiera de las Partes o a cualquier línea aérea de un tercer país equiparar su tarifa o más competitiva propuesta o cobrada por



cualquier otra línea aérea o fletador para el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes, y b) a cualquier línea aérea de una Parte equiparar una tarifa más baja o más competitiva propuesta o cobrada por cualquier otra línea aérea o fletador para el transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte y un tercer país. El término "equiparar" significa el derecho de establecer oportunamente, usando los procedimientos expeditivos que sean necesarios, una tarifa idéntica o similar sobre una base directa, de interlíneas o intralínea, no obstante las diferencias en condiciones relativas a rutas, requisitos de viajes de ida y vuelta, conexiones, tipo de servicio o de aeronaves y sin considerar el derecho de dicha línea aérea a efectuar ese transporte aéreo; o dicha tarifa mediante combinación de tarifas.

ARTICULO 13

Consultas

- 1) Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, solicitar la celebración de consultas relativas al presente Convenio, y sus Anexos. Tales consultas comenzarán a la mayor brevedad posible, pero no después de 60 días de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, a menos que se acuerde de otro modo. Cada Parte



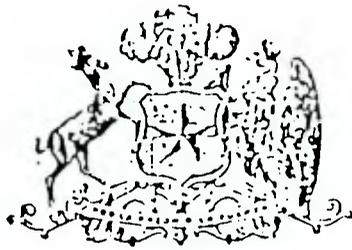
preparará y presentará, durante dichas consultas, pruebas pertinentes en apoyo de su posición, a fin de facilitar la adopción de decisiones informadas, razonables y económicas.

- 2) Si se llega a acordar una enmienda al presente Convenio, dicha enmienda entrará en vigor cuando haya sido aprobada en conformidad a los procedimientos establecidos en el Artículo 18 del presente Convenio.
- 3) Si se llega a acordar una modificación al Anexo I o al Anexo II del presente Convenio, dicha modificación entrará en vigor mediante el intercambio de notas diplomáticas.

ARTICULO 14

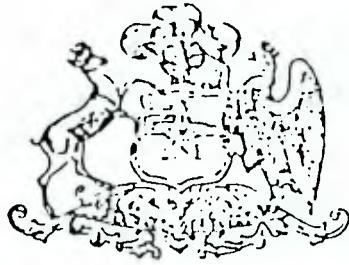
Arreglo de Controversias

- 1) Cualquiera controversia que surja en torno al presente Convenio, y que no se resuelva en una primera ronda de consultas oficiales, excepto las que surjan con respecto al párrafo 3 del Artículo 12 (Fijación de tarifas), podrá someterse, por acuerdo de las Partes, a la decisión de alguna persona o entidad. Si las Partes no acuerdan este procedimiento, la controversia, a petición de cualquiera



de las Partes, se someterá al arbitraje de conformidad con los procedimientos estipulados a continuación.

- 2) El arbitraje estará a cargo de un tribunal de tres árbitros, constituido de la siguiente forma:
 - a) dentro de 30 días después de haber recibido la petición de arbitraje, cada Parte nombrará un árbitro. Dentro de 60 días después de haber sido nombrados, estos dos árbitros nombrarán de mutuo acuerdo, un tercer árbitro, que desempeñará las funciones de Presidente del tribunal arbitral.
 - b) Si cualquiera de las Partes no nombra un árbitro, o si el tercer árbitro no se nombra de conformidad con lo previsto en el subpárrafo a) de este párrafo, cualquiera de las Partes podrá solicitar del Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre al árbitro o a los árbitros necesarios dentro de 30 días. Si el Presidente es de la misma nacionalidad que una de las Partes, hará el nombramiento el Vicepresidente de rango más elevado que no esté descalificado por este motivo.
- 3) Salvo que se acuerde lo contrario, el tribunal arbitral determinará los límites de su jurisdicción de conformidad con el presente Convenio, y establecerá su propio procedimiento. Bajo la dirección



- del tribunal o a petición de cualquiera de las Partes, se celebrará una sesión para determinar las cuestiones específicas que se sumeterán a arbitraje y los procedimientos concretos a seguir, dentro de 15 días después de haberse constituido plenamente el tribunal.
- 4) Salvo que se acuerde lo contrario, cada Parte hará una presentación escrita dentro de los 45 días siguientes a la fecha en que el tribunal haya quedado plenamente constituido. Las respuestas deberán llegar en un plazo de 60 días. El tribunal celebrará una audiencia a petición de cualquiera de las Partes o a su discreción dentro de los 15 días después de la fecha de vencimiento para la recepción de las respuestas.
- 5) El tribunal tratará de emitir una decisión escrita dentro de los 30 días siguientes a la conclusión de la audiencia o, de no celebrarse audiencia, después de la presentación de ambas respuestas cualquiera que suceda primero. Prevalecerá la decisión de la mayoría del tribunal.

...ción presentar solicitudes de aclaración

... aclaración deberá emitirse dentro de los 15 días siguientes a tal solicitud.



7) Cada Parte, de acuerdo a su ley nacional, dará pleno cumplimiento a cualquier decisión o laudo del tribunal arbitral.

8) Los gastos del tribunal arbitral, incluidos los honorarios y gastos de los árbitros, serán sufragados en partes iguales por las Partes. Cualquier gasto contraído por el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en relación con los procedimientos enunciados en el párrafo 2) b) del presente Artículo, se considerará como parte de los gastos del tribunal arbitral.

ARTICULO 15

Terminación

En cualquier momento, cualquiera de las Partes podrá comunicar por escrito a la otra Parte su decisión de dar por terminado el presente Convenio. Dicha comunicación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Convenio finalizará a la medianoche (en el lugar en que se reciba la comunicación de la otra Parte) inmediatamente antes de cumplirse un año de la fecha de recibo de la comunicación por la otra Parte, a menos que la comunicación se retire por mutuo acuerdo entre



- 28 -

de expirar dicho plazo.

ARTICULO 16

Acuerdo Multilateral

Si entra en vigor un acuerdo multilateral aceptado por ambas Partes, con respecto a cualquier asunto a que se refiera el presente Convenio, éste se modificará de manera que se conforme a las disposiciones del acuerdo multilateral.

ARTICULO 17

Registro en la OACI

El presente Convenio y todas sus enmiendas se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 18

Entrada en vigor

Este Convenio entrará en vigor en la fecha que se determine en un intercambio de notas diplomáticas, indicando que

129.



- 29 -

todos los procedimientos internos necesarios han sido completados por ambas Partes Contratantes.

En fe de lo cual los abajo firmantes, estando debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Convenio.

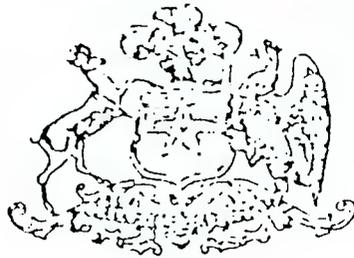
Firmado en Nueva York en duplicado en los idiomas inglés y español, siendo ambos textos igualmente auténticos, en este día veintisiete de septiembre de mil novecientos ochenta y nueve.

POR EL GOBIERNO DE LOS
ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

POR EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA DE CHILE

CONFORME CON SU ORIGINAL

FANNY VALDES ROSAS
Coronel
Subsecretario de Relaciones Exteriores



ANEXO 7

Servicio Aéreo Regular

Sección 1

Las líneas aéreas de una Parte cuya designación consta en el presente Anexo, de conformidad con las condiciones de su designación, tendrán derecho a efectuar transporte aéreo internacional 1) entre puntos de las siguientes rutas, 2) entre puntos de dichas rutas y puntos en terceros países, a través de puntos situados en el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea.

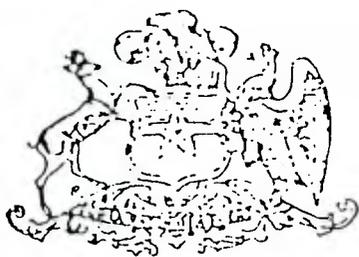
A.- Rutas para la línea aérea o las líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos:

1.- Desde Estados Unidos, vía puntos intermedios a Arica, Antofagasta, y Santiago y más allá.

B.- Rutas para la línea aérea o las líneas aéreas designadas por el Gobierno de Chile:

1.- Desde Chile, vía puntos intermedios a Miami - Houston - Nueva York y Los Angeles y más allá de los Estados Unidos de América, desde Miami y/o Nueva York.

2.- Desde Chile vía Tahiti a Honolulu y Los Angeles.



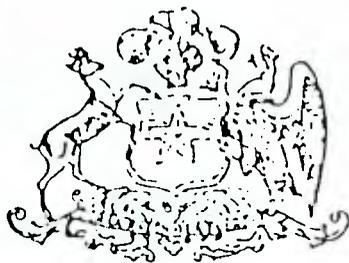
- 2 -

Sección 2

Cada una de las líneas aéreas designadas, podrá en cualquiera o todos sus vuelos, a su elección, explotar vuelos en cualquiera o ambas direcciones y sin limitación direccional o geográfica; servir puntos en las rutas en cualquier orden y omitir escalas en cualquier punto o puntos fuera del territorio de la Parte que haya designado a dicha línea aérea, sin perder ningún derecho a llevar tráfico que de otra forma sea permisible, en virtud del presente Convenio

Sección 3

En cualquier tramo o tramos internacionales de las rutas detalladas en la anterior Sección 1, una línea aérea designada podrá efectuar transporte aéreo internacional sin ninguna limitación en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, del tipo o número de aeronaves explotadas, siempre que en la dirección de salida, el transporte más allá de dicho punto sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea y, en la dirección de entrada, el transporte al territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea sea una continuación



- 3 -

del transporte más acá (desde) dicho punto.

ANEXO II

Servicios aéreos de fletamento

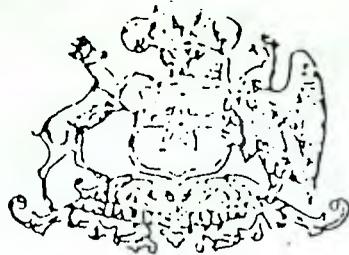
Sección 1

Las líneas aéreas de una Parte que hayan sido designadas para prestar servicios de transporte aéreo conforme a este Anexo, de conformidad con las condiciones de su designación, tendrán derecho a efectuar transporte aéreo internacional hacia, desde y a través de cualquier punto o puntos situados en el territorio de la otra Parte, ya sea directamente o con paradas-estancia en ruta, para viajes en una sola dirección o de ida y vuelta del siguiente tráfico:

- a) cualquier tráfico hacia o desde un punto o puntos situados en el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea;
- b) cualquier tráfico hacia o desde un punto o puntos más allá del territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea,

en el territorio de dicha Parte u los mencio-

este Anexo, con una parada-estancia de al menos dos noches



- 4 -

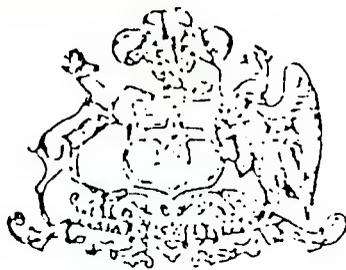
consecutivas en el territorio de dicha Parte.

Sección 2

Con respecto al tráfico que se origine en el territorio de cualquiera de las Partes, cada una de las líneas aéreas que realicen el transporte aéreo conforme a este Anexo cumplirá con las leyes, reglamentos y reglas de la Parte en cuyo territorio se origine el tráfico, bien sea sobre la base de vuelos en una sola dirección o de ida y vuelta, según dicha Parte ahora o más adelante especifique que se apliquen a tal transporte. Asimismo las líneas aéreas designadas de una Parte podrán también explotar flotamentos con tráfico originado en el territorio de la otra Parte en consonancia con las leyes, reglamentos y normas de la primera Parte.

Sección 3

Ninguna de las Partes exigirá a una línea aérea designada de la otra Parte, con respecto al transporte de tráfico desde el territorio de esa otra Parte sobre la base de vuelos en una sola dirección o de ida y vuelta, la presentación de más de una declaración de conformidad con las leyes, reglamentos y normas de



dicha otra Parte a los que se hace mención en la Sección 2 de este Anexo, o de una exención de dichos reglamentos o normas, concedida por las autoridades aeronáuticas de dicha Parte.

MEMORANDUM OF CONSULTATIONS

At the request of the Government of the Republic of Chile, U.S. and Chilean Delegations met in Washington, D.C. on May 27-28, 1993 to discuss bilateral civil aviation matters. Delegation lists are at Attachment A.

The Chilean Delegation brought up the situation that would develop on the Santiago-Miami route as a result of the proposed increase of seven new direct flight frequencies by American Airlines and the conversion of four United Airlines flights, now via Buenos Aires, into direct flights, which would imply a doubling of the direct flight capacity of the United States companies. The Chilean Delegation said that direct flights carry 80 to 90% of the traffic between Santiago and Miami carried by the airlines of the two countries.

The Chilean Delegation made a detailed exposition of the case, exhibiting statistics on supply and demand (Attachment B) and a summarized analysis of the situation of the Santiago-Miami route in terms of capacity, demand, costs and income (Attachment C). Analysis of this information leads, in the view of the Chilean Delegation, to the conclusion that introducing the increase in direct flights announced would constitute unfair competition which would have a serious effect on Chilean operators as they have a lower capacity to resist significant losses over the short run, regardless of their efficiency.

The Chilean Delegation emphasized its view that the Air Transport Agreement of 1989 provides for the Parties to act in this sort of situation, specifically that the Agreement provides for the authorities to eliminate unfair competition practices which adversely affect the competitive position of the airlines of the other Party and to prevent predatory practices.

In this context, the Chilean Delegation stated that it is obvious, too, that the intervention of the authorities must be a priori to avoid irreparable damages which can be predicted. The Chilean Delegation believes that this is the only manner in which such a liberal Agreement as that of 1989 can comply with the objectives of promoting competitive development in the market. Consequently, the Chilean Delegation feels that the introduction of flights can be objected a priori upon the occurrence of these situations. Therefore, and given the data presented, both Authorities, in the view of the Chilean Delegation, should not permit the introduction of the new flights announced.

S'KS

H

In the view of the Chilean Delegation, interpretations given in the past that intervention of the authorities must be a posteriori and after a reasonable period of operation with the new capacity are no longer valid for cases such as this, which have only come up in recent years.

As for the decisions of the Resolutive Commission for the Defense of Free Competition, the Chilean Delegation emphasized that the Commission is an organization that is completely independent of the Administration. The Chilean Delegation said that, in essence, the Commission operates as a court and its decisions are subject to recourse only before Courts. The Chilean Delegation said that the Commission adopted a preliminary injunction, accepting the petition of the Chilean airlines, which have a right to recourse to the Commission. The government's field of action in this matter, the Chilean Delegation said, is to meet with and seek agreements between aviation authorities.

The U.S. Delegation thanked the Chilean Delegation for its presentation. It stated that it did not agree with the Chilean view that the proposed increase in schedules constitutes, or would constitute, predatory and/or unfair competition, and that it saw no factual basis at this point for any joint intervention to restrict the fundamental right of carriers to determine their capacity in the market.

The U.S. Delegation stated its belief that the proposed new frequencies represent a reasonable commercial response by the two U.S. airlines to continued growth in the U.S.-Chile market, and to increased demand for nonstop services. The U.S. Delegation noted that despite other capacity increases by U.S. airlines, the Chilean airlines are carrying more traffic than ever before. ||

The U.S. Delegation stated its view that there exists no basis for either party to take unilateral action to restrict the schedules of the carriers of the other party under either the 1947 Air Transport Agreement or the 1989 Air Transport Agreement (particularly Article 11, paragraph (3)), and that therefore any enforcement of the recent order of the Resolutive Commission prohibiting an implementation of the proposed schedules would place the Government of Chile in violation of its civil aviation obligations and commitments to the United States. The U.S. Delegation urged the Chilean Delegation to make known to the Resolutive Commission that the violation of such obligations and commitments could lead to a review by the U.S. Government of the rights and authorities granted to Chilean carriers. The U.S. Delegation stated that such a situation would be especially unfortunate given the good civil aviation relations between our two countries and our mutual commitment to a market-oriented regime. ||

SV

g

The U.S. Delegation did not agree with the conclusions and analyses presented by the Chilean Delegation as contained in Attachments B and C.

Both Delegations indicated their continued willingness to discuss matters of mutual concern.

For the Government of the
United States of America



Samuel Vick Smith
Chairman

For the Government of the
Republic of Chile



Jaime Gibson
Chairman

Washington, D.C.
May 28, 1993

M I N U T A

PLANTEAMIENTO DE LA REUNION DE CONSULTA AERONAUTICA CHILE-EE.UU.

1. La posición planteada por la autoridad aeronáutica chilena puede resumirse en:
 - a) el Convenio de 1989 sólo nos merece una objeción, en relación con el mecanismo de doble desaprobación de tarifas, sobre lo cual se envió en Enero de este año un documento, que no ha recibido respuesta;
 - b) la parte chilena entiende que para enfrentar el problema que suscita esta reunión de consulta, están los medios en el Convenio de 1989. Ellos son la acción unilateral de una autoridad sobre sus empresas (Art. 11.2) y la intervención bilateral para impedir prácticas predatorias (Arts. 11.3 y 12.1a));
 - c) Chile ya solicitó la aplicación del primer mecanismo, que fue denegada por la autoridad de EE.UU. en función de argumentos y datos que están errados. En esta reunión de consulta se pedirá la intervención bilateral (segundo mecanismo) aportando los antecedentes correctos;
 - d) la respuesta norteamericana a la primera solicitud chilena propone un "atento seguimiento del mercado", sugiriendo la posibilidad de una intervención a posteriori. Esto no es aceptable pues el Convenio de 1989 establece que la intervención de las autoridades es para impedir prácticas predatorias y en este caso ello sólo puede ser efectivo anticipándose a la ocurrencia de daños irreparables;
 - e) el punto anterior es de tal importancia que pone en juego la viabilidad misma de un Convenio liberal, como el de 1989. Si se desconoce la posibilidad de intervenir a priori en determinadas situaciones, se contradice el espíritu del Convenio y se le convierte en "ley del más fuerte";
 - f) en consecuencia, la capacidad para encontrar solución a este problema es un test acerca del compromiso de las autoridades con los principios del Convenio, fundamento de su credibilidad. De alcanzarse un acuerdo, sólo restará despejar el problema mencionado en el literal a) más arriba para que se pueda completar el proceso de ratificación parlamentaria en Chile.

2. De no haber acuerdo, es importante que haya gran precisión en cuanto al alcance del desacuerdo. La distinción esencial es si éste radica en que no proceda la intervención a priori en sí o que, siendo posible, no procede intervenir en este caso concreto. En la primera hipótesis, como ya se ha dicho, el Convenio de 1989 deja de ser un marco apropiado para las relaciones aerocomerciales bilaterales: se abre un conflicto centrado en las bases mismas que sustentan dichas relaciones. En la segunda hipótesis, el conflicto consiste en la inter-

- pretación del caso, dentro de los parámetros del Convenio, lo que genera un espacio de negociación. Desde luego, cobraría fuerza la posibilidad de que, dada la enorme gravedad que Chile asigna a esta situación y la dificultad de volver atrás, se acuerde "no innovar" por un cierto período, mientras se avanza en la discusión del caso. Por esta u otra vía análoga, habría condiciones para encauzar el asunto como un conflicto de alcance controlado, ya que ambas Partes coincidirían en el objetivo de sostener el Convenio del 89.
3. Retirar el Convenio del 89 del Senado antes de la reunión de consulta clausuraría las opciones referidas. Aun más, esto llevaría naturalmente a que la reunión se enmarque en el Convenio del 47. Este, con el Acta de la reunión de 1966, excluye la posibilidad de acción bilateral a priori. Por lo tanto, para que pudiera haber un acuerdo favorable para la posición chilena, sería necesario primero que EE.UU. consintiera en dejar sin efecto el Acta del 66 y luego concordara en intervenir en este caso. Si hay disposición de la parte norteamericana a atender el planteamiento chileno, ciertamente será en el contexto del Convenio del 89.
 4. La necesidad de quitar validez al Acta del 66 surge en la hipótesis de que haya desacuerdo incluso sobre alternativas intermedias, como "no innovar". Es seguro entonces que será un planteamiento unilateral, pero este asunto sólo es de vital importancia para dar sustento jurídico a la acción unilateral frente a un recurso de protección ante los Tribunales chilenos. En el desarrollo del conflicto aeronáutico bilateral mismo, sería más bien secundario. Podría adquirir relevancia si EE.UU. recurre al arbitraje contemplado en el Convenio, pero éste es un proceso que toma meses. No obstante, la posición chilena ante una Corte o un árbitro sería mejor si en esta reunión de consulta hay acuerdo sobre la pertinencia de una acción bilateral a priori, aunque haya discrepancia después sobre su aplicación en este caso específico. Significaría que, al menos en un aspecto, la posición de ambas Partes ha variado con respecto a lo acordado en 1966.
 5. En suma, tanto por agotar la posibilidad de un acuerdo como por reforzar la defensa para actuar frente a un desacuerdo, debe plantearse esta reunión en el marco del Convenio del 89. Ahora, si la posición norteamericana hace insostenible este Convenio, la autoridad chilena se verá forzada a actuar y ello debe hacerse en el ordenamiento jurídico vigente, que es el Convenio de 1947. Sin embargo, debe quedar claro que ello no significa que éste se considere satisfactorio. El objetivo es y será disponer de un Convenio que promueva un funcionamiento competitivo del mercado de transporte aéreo, del cual la preservación de condiciones de sana competencia es parte integrante.
 6. Entonces, en el desarrollo de la reunión de consulta, la cuestión del Acta del 66 sólo aparecería una vez agotada la búsqueda de un acuerdo. Que ello pueda ser favorable en el sentido de lo discutido en el punto 4, está bien pero es

adjetivo para la construcción de la estrategia de negociación. Por último, cabe considerar que el tema del Acta del 66 puede ser introducido por la delegación norteamericana en una etapa temprana de la discusión. En ese evento, habrá que responder de forma tal que no se invierta el orden lógico del debate antes expuesto.

- B/H/K: USA se ve a aferrarse al 89. (El del 87 no existe)
Hemos estado esperando el del 89. Principios de buen fe: Ulcet
Dudas c/r efectividad de la organización.

pág 2.- Preámbulo (participa) tema
Def. política folio

OVID Horatic

Credibilidad de USA como país base
Entendidos del Conv. 89 sería USA (no Chile)

Santiago, 17 de mayo de 1993
JGA./klh.

Cláusula de la 4ta disposición (s)

VUELOS DIRECTOS

2^{do} Semestre 92

INGRESOS Y COSTOS: RUTA SCL-MIA (OW)

A.- INGRESOS Y COSTOS ACTUALES

A.1. INGRESOS (PAX Y CARGA) Y COSTOS ANUALES POR EMPRESA

FRECUENCIAS ACTUALES	CHILENAS :	13			
	AMERICANAS :	10			
	AA	UA	LA	UC	
Factor de Ocupación Actual :	60.1%	53.9%	60.0%	60.9%	
INGRESOS (Miles de US\$) :	27.535	9.656	19.958	16.526	
COSTOS Y GASTOS (Miles US\$):	(19.802)	(9.436)	(16.973)	(13.250)	
	=====	=====	=====	=====	
INGRESOS NETOS (Miles US\$) :	7.733	1.170	2.995	3.276	
RENTABILIDAD POR EMPRESA (%)	28%	12%	15%	20%	

A.2. INGRESOS (PAX Y CARGA) Y COSTOS ANUALES DEL MERCADO

INGRESOS (Miles de US\$) :	73.705
COSTOS Y GASTOS (Miles US\$):	(58.510)
	=====
INGRESOS NETOS (Miles US\$) :	15.194
RENTABILIDAD DEL MERCADO (%)	21%

B.- INGRESOS Y COSTOS PROYECTADOS A JUN'93: 7 FREQ. ADICIONALES DIRECTAS

B.1. INGRESOS (PAX Y CARGA) Y COSTOS ANUALES POR EMPRESA

	AA	UA	LA	UC	
Factor Ocup. Proy Junio'93 :	42.9%	42.9%	42.9%	42.9%	
INGRESOS (Miles de US\$) :	40.010	9.706	14.758	11.800	
COSTOS Y GASTOS (Miles US\$):	(39.600)	(9.400)	(16.973)	(13.250)	
	=====	=====	=====	=====	
INGRESOS NETOS (Miles US\$) :	437	250	(2.215)	(1.420)	
RENTABILIDAD POR EMPRESA (%)	1%	3%	-15%	-12%	

B.2. INGRESOS (PAX Y CARGA) Y COSTOS ANUALES DEL MERCADO

INGRESOS (Miles de US\$) :	75.364
COSTOS Y GASTOS (Miles US\$):	(78.312)
	=====
INGRESOS NETOS (Miles US\$) :	(2.948)
RENTABILIDAD DEL MERCADO (%)	-4%

C.- INGRESOS Y COSTOS PROY. A **OCT'93:** 11 FRET. ADICIONALES DIRECTAS

C.1. INGRESOS (PAX Y CARGA) Y COSTOS ANUALES POR EMPRESA

	AA	UA	LA	UC
Factor Ocup. Proy Oct'93 :	38.1%	38.1%	39.1%	38.1%
INGRESOS (Miles de US\$) :	35,818	18,491	13,354	10,920
COSTOS Y GASTOS (Miles US\$):	(39,603)	(19,802)	(16,973)	(13,251)
	=====	=====	=====	=====
INGRESOS NETOS (Miles US\$) :	(3,786)	(1,310)	(3,619)	(2,331)
RENTABILIDAD POR EMPRESA (%) :	-11%	-7%	-27%	-21%

C.2. INGRESOS (PAX Y CARGA) Y COSTOS ANUALES DEL MERCADO

INGRESOS (Miles de US\$) :	78,582
COSTOS Y GASTOS (Miles US\$):	(89,627)
	=====
INGRESOS NETOS (Miles US\$) :	(11,045)
RENTABILIDAD DEL MERCADO (%) :	-14%

$$L = \frac{Y}{P \times R \times K \times N} = \frac{T}{K \times N}$$

D.- TARIFAS PROMEDIO DE PASAJEROS:

	Part. (%) según Clase	Tarifa D:	-35% Descott.	Total
Primera Clase	4.4	2276	797	1479
Cliper	17.1	1504	526	978
Economy	7.9	1211	424	787
Excursión A	23.5	633	222	411
Excursión B	47.1	405	142	263
Total	100.0			

ING. POR PASAJ. US\$ = 515.1
 YIELD (ctvs.) = 7.7

D.1.- TARIFAS DE PASAJEROS POR EMPRESA

	Tarifa		Participaciones por clase en cada empresa				Aporte tarifas netas promedio por clase y por empresa.			
	Bruta	Neta (-35%)	AA	UA	LA	UC	AA	UA	LA	UC
	DW	DW	%	%	%	%				
Primera Clase	2276	1479	5.6	4.3	6.6	0.0	97.6	63.6	97.6	0.0
Cliper	1504	978	20.1	17.5	20.1	10.8	136.5	171.1	136.5	105.6
Economy	1211	787	7.3	7.9	7.3	9.9	57.5	61.4	57.5	70.1
Excursión A	633	411	22	23.5	22.0	26.8	90.5	96.7	90.5	110.3
Excursión B	405	263	44	46.9	44.0	53.5	115.8	123.5	115.8	140.8
Total			100.0	100.0	100.0	100.0	557.9	516.2	557.9	426.7
ING. POR PASAJ. US\$:							557.9	516.2	557.9	426.7
YIELD (ctvs.) :							8.3	7.7	8.3	6.4

FACTOR DE OCUPACION ACTUAL EN VUELOS DIRECTOS (1)

2o SEMESTRE 1992	TRAFICO SEMANAL	FRECUENCIA SEMANAL	ASIENTOS SEMANA DE	FACTOR OCUPACION	OBSERVACIONES
TOTAL	4.989	23	8.090	59,4	
EMPRESAS					
CHILENAS	2.539	12	4.199	60,4	B767-757
LA	1.296	6	2.160	60,0	
UC	1.242	7	2.039	60,9	
NORTEAMER.	2.451	10	4.194	59,4	B-767
AA	1.349	7	3.078	60,1	
(2) UA	1.102	3	1.116	50,2	

FACTOR DE OCUPACION GLOBAL EN VUELOS DIRECTOS
CONSIDERANDO FRECUENCIAS ADICIONALES PROPUESTAS.

JUNIO 1992	TRAFICO SEMANAL	FRECUENCIA SEMANAL	ASIENTOS SEMANA DE	FACTOR OCUPACION	
TOTAL	5.068	34	13.290	38,1	Base Octubre'92
	5.097	29	11.010	46,2	Base Junio'92

(1) Datas obtenidas del tráfico entre Chile y E.U. por vía directa: 50.000 SCL realizados por las empresas durante el período junio 1992 - octubre 1992.

(2) Considera el tráfico de United Airlines entre SCL y E.U. (inicio de operaciones directas SCL-MIA-SCL), Feb'92.

(3) Capas de 95% del tráfico "global" en vuelos directos. Aproximadamente el 10% del tráfico Santiago-Viña se realiza actualmente en vuelos directos. La incorporación de frecuencias podría aumentar este porcentaje a un 95%.

Observación:

De no ser la proporcionalidad en el tráfico atendido por las empresas, el factor de ocupación para las líneas aéreas norteamericanas caería al 25,2%, dada la oferta potencial de 3,4 frecuencias directas y 11 frecuencias semanales, oferta que teóricamente se colocaría a partir de octubre.

TRAFICO DE PASAJEROS CHILE-E.E.U.U.

AÑOS	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993 (*)
TOTAL	130,083	109,584	102,545	109,534	104,774	122,935	134,839	172,354	193,439	213,567	251,733	275,991	309,680
VARIACION	12%	-16%	-6%	7%	-4%	17%	10%	28%	12%	10%	18%	11%	11%
EMPRESAS													
CHILENAS	59,776	34,572	46,011	54,591	51,358	61,215	63,837	93,544	116,269	118,287	119,874	139,334	154,661
ESTADOUNIDENSES	58,779	63,458	49,209	44,682	41,829	52,817	63,743	64,257	57,145	71,910	110,199	110,599	122,765
BILATERAL	118,535	98,030	95,220	99,273	93,187	114,032	127,580	157,801	173,434	190,197	230,073	249,933	277,426
VARIACION	12%	-17%	-3%	4%	-6%	22%	12%	24%	10%	10%	21%	9%	11%
OTRAS	11,528	11,554	7,325	10,261	11,587	8,903	7,259	14,552	20,005	23,370	21,660	29,058	32,254

*) Para 1993 supone un crecimiento del mercado de un 11%

OFERTA DE ASIENTOS EN LA RUTA CHILE-EE.UU.
 (promedio semanal en cada año)

EMPRESAS Y SERVICIOS	O F E R T A		
	1990	1992	Variación(%)
CHILENAS:			
Vuelos Directos	1.511	1.955	29,4
Vuelos No Directos	1.242	1.350	8,7
Total	2.753	3.305	20,1
Norteamericanas:			
Vuelos Directos	325	1.259	287,4
Vuelos No Directos	2.219	3.131	41,1
Total	2.544	4.390	72,6
TOTAL DIRECTO	1.836	3.214	75,1
TOTAL NO DIRECTO	3.461	4.481	29,5

De esta forma, los factores de ocupación promedio han descendido significativamente hasta situarse en niveles límite, como le hiciera presente en mi comunicación anterior. Por ello, hemos estado siguiendo muy de cerca la evolución del mercado bilateral. No pusimos objeción a la rebaja tarifaria que se introdujo para el período Abril-Junio ni al cambio de material de vuelo de United Arlines, por considerar que estas medidas son consistentes con la mantención de un ambiente competitivo aun en un mercado que atraviesa una etapa crítica, como es este caso.

Sin embargo, la introducción de un vuelo diario adicional por parte de American Arlines a partir del mes próximo, conduciría a una situación cualitativamente distitnta. Como la demanda está manteniendo su tendencia del período reciente y los hechos prueban que los aumentos de oferta tienen escaso efecto en dicha tendencia, es evidente que una nueva frecuencia diaria directa se traducirá principalmente en una caída del factor de ocupación promedio, llevándolo a valores próximos al 40%, que es insostenible económicamente. La consiguiente perturbación del mercado conllevará graves consecuencias para las empresas que participan en esta ruta. Dada la fuerte gravitación que tiene el tráfico con Estados Unidos en los ingresos de las compañías chilenas y su muy diferente tamaño en comparación con las compañías estadounidenses, ciertamente se verán mucho más afectadas.

PROMEDIO OFERTA SEMANAL DE ASIENTOS DURANTE 1990

CHILENAS	
V.DIRECTOS	1.511
V.NO DIRECTOS	1.242
TOTAL	2.753

AMERICANAS	
V.DIRECTOS	325
V.NO DIRECTOS	2.219
TOTAL	2.544

PROMEDIO OFERTA SEMANAL DE ASIENTOS DURANTE 1991

CHILENAS	
V.DIRECTOS	1.626
V.NO DIRECTOS	1.129
TOTAL	2.755

AMERICANAS	1.226
V.DIRECTOS	3.166
V.NO DIRECTOS	4.092
TOTAL	

PROMEDIO OFERTA SEMANAL DE ASIENTOS DURANTE 1992

CHILENAS	
V.DIRECTOS	1.955
V.NO DIRECTOS	1.350
TOTAL	3.305

AMERICANAS	
V.DIRECTOS	1.259
V.NO DIRECTOS	3.131
TOTAL	4.390

PROMEDIO OFERTA SEMANAL DE ASIENTOS DURANTE 1993

CHILENAS	
V.DIRECTOS	2.205
V.NO DIRECTOS	1.427
TOTAL	3.632

AMERICANAS	
V.DIRECTOS	1.828
V.NO DIRECTOS	3.063
TOTAL	4.891

 N° DE PASAJEROS CON RELACION A CHILE

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
TOTAL MUNDIAL	654.843	527.453	572.847	554.307	644.729	760.789	868.929	956.610	1.053.754	1.221.622	1.330.472
TOTAL EEUU	109.584	102.545	109.534	104.774	122.935	134.839	172.354	193.439	213.567	251.733	278.991
T.MUNDIAL EXC. EEUU	545.259	424.908	463.313	449.533	521.794	625.950	696.475	763.171	840.187	969.889	1.051.481

VARIACION (%)											
TOTAL MUNDIAL		-19	9	-3	16	18	14	10	10	16	9
TOTAL EEUU		-6	7	-4	17	10	28	12	10	18	11
T.MUNDIAL EXC. EEUU		-22	9	-3	16	20	11	10	10	15	8

TRAFICO DE PASAJEROS RUTA CHILE-EEUU 1992

VARIACION (%)

EMPRESAS	74-75	75-76	76-77	77-78	79-79	79-80	80-81	81-82	82-83	83-84	84-85	85-86	86-87	87-88	88-89	89-90	90-91	91-92
TOTAL	2	31	20	30	45	15	12	-16	-6	7	-4	17	10	29	12	10	18	11
CHILENAS	7	6	13	19	56	20	11	-42	33	19	-6	19	4	47	24	2	1	16
ESTADOUNIDENSES	-5	68	31	40	26	13	13	8	-22	-9	-6	26	21	1	-11	26	53	0
NO BILATERALES	-1	55	-0	25	148	4	15	0	-37	40	13	-23	-18	100	37	17	-7	34
CHILENAS	7	6	13	19	56	20	11	-42	33	19	-6	19	4	47	24	2	1	16
PLAN CHILE	7	6	13	19	56	20	11	-42	25	12	-10	23	2	38	16	-1	-17	14
LADECC									+ 113	22	-4	21	97	58	12	53	20	
ESTADOUNIDENSES	-5	68	31	40	26	13	13	8	-22	-9	-6	26	21	1	-11	26	53	0
BRANIFF	-5	68	31	40	26	13	-17	-67	-100									
WESTERN							+ 166	-24	-18	-22	70	19	-8	4	18	-7	-100	
AMERICAN AIRLINES							+ 125	7	16	-14	26	17	-31	-44	100			
UNITED AIRLINES																+ 318	35	
NO BILATERALES	-1	55	-0	25	148	4	15	0	-37	40	13	-23	-18	100	37	17	-7	34
A. ARGENTINAS	-39	32	-100											+ 57	46	-13	-13	
MACROPERU	124	77	65	12	105	-29	74	-16	-49	-7	-78	-100	+ 775	39	2	-9	-12	
AVIANCA										+ 28	-39	-46	-44	-44	105	-38	130	
EQUATORIANA			+ 597	185	303	-100				+ 232	-64	-41	248	8	-8	-39	-5	
L.A. PARAGUAYAS					+ 79	19	133	1	11	25	-14	-17	26	61	22	-10	55	
VARIG			+ 19	49	72	-31	-47	-48	54	621	-47	19	14	22	47	64		
VIACA												+ 350	428	380	75	-17	-85	
L.A. BOLIVIANO					+ -39	69	-25	-62	137	72	27	17	73	29	21	7	69	

TRAFICO DE PASAJEROS RUTA CHILE-EEUU 1992

NO DE PASAJEROS

EMPRESAS

Y	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
TOTAL	32.327	34.055	44.464	53.438	69.452	100.811	116.048	130.083	109.584	102.545	109.504	104.774	122.935	134.839	172.354	193.439	213.567	251.733	270.201
CHILENAS	18.950	20.285	21.533	24.316	29.026	45.146	54.039	59.776	34.572	46.011	54.591	51.358	61.215	63.827	93.544	116.289	118.287	119.874	139.334
ESTADOUNIDENSES	12.370	11.782	19.840	26.045	36.571	46.089	52.024	58.779	63.458	49.209	44.682	41.829	52.817	63.743	64.257	57.145	71.910	110.199	110.599
IND BILATERALES	2.007	1.988	3.091	3.077	3.855	9.576	9.985	11.528	11.554	7.325	10.261	11.587	9.903	7.259	14.553	20.005	23.370	21.660	29.059
CHILENAS	18.950	20.285	21.533	24.316	29.026	45.146	54.039	59.776	34.572	46.011	54.591	51.358	61.215	63.827	93.544	116.289	118.287	119.874	139.334
LAN CHILE	18.950	20.285	21.533	24.316	29.026	45.146	54.039	59.776	34.572	43.067	48.308	43.692	53.834	54.897	75.976	88.503	87.241	72.361	82.246
LADECO										2.944	6.203	7.666	7.381	8.940	17.568	27.786	31.045	47.512	57.089
ESTADOUNIDENSES	12.370	11.782	19.840	26.045	36.571	46.089	52.024	58.779	63.458	49.209	44.682	41.829	52.817	63.743	64.257	57.145	71.910	110.199	110.599
BRANIFF	12.370	11.782	19.840	26.045	36.571	46.089	52.024	43.178	14.202										
PAN AM								15.601	41.492	31.732	25.927	20.110	34.158	40.282	36.908	38.203	44.941	41.725	
EASTERN									7.757	17.477	18.755	21.719	18.659	23.461	27.349	18.942	10.575		
AMERICAN AIRLINES																	16.393	68.474	92.169
UNITED AIRLINES																			18.471
IND BILATERALES	2.007	1.988	3.091	3.077	3.855	9.576	9.985	11.528	11.554	7.325	10.261	11.587	9.903	7.259	14.553	20.005	23.370	21.660	29.059
A.ARGENTINAS	1541	945	1.246												660	1.038	1.518	1.326	1.151
AEROPERU	466	1.043	1.845	3.040	2.337	6.964	4.911	8.530	7.184	3.688	3.421	759		394	3.449	4.792	4.898	4.442	3.901
AVIANCA											1.681	2.158	1.310	708	393	222	455	281	645
EQUATORIANA				37	258	736	2.965				907	3.012	1.097	648	2.254	2.434	2.245	1.374	1.210
L.A.PARAGUAYAS						640	1.144	1.356	3.166	3.122	3.450	4.302	3.692	3.056	3.865	6.235	7.624	6.891	10.711
VARTIG					209	238	354	610	430	226	118	182	1.312	690	816	928	1.130	1.658	2.729
VIASA													4	18	95	456	800	561	122
L.A.BOLIVIANO						998	611	1.032	774	289	684	1.174	1.498	1.745	3.021	3.900	4.700	5.027	8.517

172

Nº _____/

Santiago, 8 de Abril de 1993.

Señor
Sam Smith
Director Adjunto
Oficina de Negociaciones Aeronáuticas
Departamento de Estado
Estados Unidos de América
Washington, D.C.

De mi consideración:

Me dirijo a Ud. en relación a la preocupación de esta autoridad por el anuncio de aumento de vuelos directos entre Estados Unidos y Chile que han efectuado American Airlines y United Airlines. Los vuelos directos transportan el 90% del tráfico de las empresas bilaterales entre ambos países.

American Airlines está anunciando para el mes de Junio la incorporación de 7 nuevos vuelos directos, que agregados a los 7 que opera actualmente, suman un total de 14 vuelos directos por parte de esta empresa. Además ella mantendrá sus 7 vuelos vía Buenos Aires.

United Airlines ha programado para el mes de Octubre la incorporación de 4 nuevos vuelos directos (suspendiendo los 4 que opera por Buenos Aires), con lo que sumará un total de 7 vuelos directos.

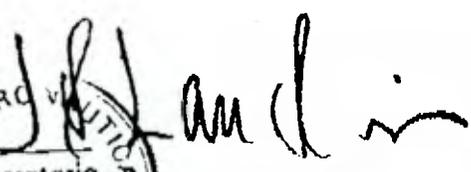
De acuerdo a lo anterior, la parte norteamericana incorporará, en el lapso de cuatro meses, 11 nuevos vuelos directos, es decir, aumentará su oferta en este tipo de vuelos en más de un 100%, en circunstancias que el tráfico entre ambos países durante este año no aumentará en más de un 11% .

De concretarse esta situación se estaría incrementando la oferta en una proporción varias veces superior al crecimiento del tráfico, sin que se adviertan las razones que la justifiquen, y produciendo en cambio una distorsión aguda en el mercado, por la importante baja general de los factores de ocupación en los vuelos directos (descenderían desde un promedio del 60% a uno del 38%) y la generación de una rentabilidad negativa en todos los vuelos de este tipo.

Dado que para las empresas chilenas esta ruta constituye una parte importante de sus ingresos, el aumento de oferta en la magnitud que se anuncia, sin que el mercado lo justifique, les produciría un daño financiero insostenible.

Por estas razones, y en virtud de lo dispuesto en el artículo 11, párrafo 2) del Convenio de 1989, solicito por su intermedio a la Autoridad Aeronáutica de Estados Unidos, adopte las medidas apropiadas para eliminar estas prácticas, que tienen un efecto adverso sobre la posición competitiva de las líneas aéreas chilenas, antes que aquellas comiencen, con la duplicación de los servicios directos de American Airlines.

Saluda atentamente a Ud.



Secretario General
JUAN PABLO LANGLOIS V.
Secretario General

Department of State
Washington, D.C.

April 30, 1993

Mr. Juan Pablo Langlois V.
Secretary General
Civil Aeronautics Board
Ministry of Transport and Telecommunications
Santiago, Chile

Dear Mr. Secretary General:

Thank you for your letter of April 8, which I have only just received.

In your letter you express concern regarding the plans of the U.S. airlines to increase direct service between the United States and Chile starting in June. You state that this additional capacity will have an adverse effect on the competitive position of the Chilean airlines.

We have discussed your concerns with competent officials of the two U.S. airlines that offer combination service to Chile. Representatives of United Airlines state that they have no current plans to increase their number of direct flights to Chile. United's service will remain at three weekly direct flights and four via Buenos Aires.

Representatives of American Airlines have informed me that their plans to increase direct service between our two countries are based on their perceptions that there is demand for this improved service and that this demand will stimulate market growth and increase the pool of passengers available for the airlines of both the United States and Chile. They also stated that they were not in a position to offer services if they did not believe they would be profitable.

Our market figures show that between 1990 and 1992, traffic between the United States and Chile increased by 55.7 percent. During the most recent one year period, 1992 compared to 1991, traffic increased by 19.8 percent. In 1992, 245,311 passengers traveled between the United States and Chile, compared to only 157,599 in 1990. Chilean airlines benefitted from the increase in passengers carrying 134,926 passengers in 1992, compared to 117,179 in 1990.

- 2 -

Air service, especially direct air service, substantially increased between the United States and Chile during the 1990-1992 period. While the additional air service is perhaps not the only reason that traffic grew by 55.7 percent during a two year period, I think that it most certainly played a significant role in stimulating the market.

In closing, let me assure you that we understand your concern and that we will be closely watching the U.S.-Chile market as services increase.

Yours truly,

Samuel V. Smith
Deputy Director
Office of Aviation Negotiations
Department of State
Washington, D.C.

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE TRANSPORTES
Y TELECOMUNICACIONES

M I N U T A

PROBLEMAS DE LA AVIACION COMERCIAL CHILENA

1. Las empresas aéreas chilenas están en una situación económica comprometida, lo que ha planteado un debate sobre sus causas y las posibles soluciones. Los temas concretos en discusión son:

- el conflicto con EE.UU.
- la estructura industrial del sector en el país
- el marco legal y de política para el sector.

Los tres están relacionados pero son distinguibles para fines de análisis. En primer lugar, cualquier cosa que se haga con respecto a los dos últimos apenas podría incidir en el primero. Segundo, la solución que se de al conflicto con EE.UU. tendrá un impacto sustantivo en la industria nacional. Tercero, no obstante, resolver este conflicto no termina con las dificultades de esta industria; lo mismo puede decirse del marco legal. Problemas similares, o peores, a los de las empresas chilenas existen generalizadamente en el mundo occidental, y en particular en Latinoamérica, independientemente del tamaño de las empresas y de las políticas más o menos restrictivas de las autoridades.

I MARCO DE POLITICA

2. La política en materia de aviación comercial, reafirmada en el proyecto de ley enviado al Congreso, tiene los siguientes ejes:

- a) Incentivar la existencia de empresas aéreas chilenas en un ambiente competitivo, mediante la apertura del acceso al mercado chileno (nacional e internacional) sujeta a < reciprocidad. >
- b) Dar a la reciprocidad el contenido esencial de igualdad de oportunidades (no de resultados), para cautelar el interés de los usuarios, y procurar que las oportunidades estén abiertas a cualquier empresa chilena (múltiple designación).
- c) Limitar la intervención de la autoridad al manejo de la reciprocidad y a salvaguardar la existencia de condiciones competitivas en los mercados, haciendo lo más transparente posible su actuación.
- d) Dar flexibilidad a la autoridad para proceder en las negociaciones internacionales buscando una adecuada combinación del interés nacional, el de los usuarios y el de las empresas aéreas.
- e) Compatibilizar los requisitos de nacionalidad inherentes al ejercicio de derechos de tráfico con las demandas del proceso de globalización que vive la industria.

3. En cuanto a tarifas y capacidad de los servicios, esta política global implica lo siguiente:

- a) libertad de tarifas, salvo que otro Estado no la acepte o que ellas sean anticompetitivas. En este último caso, cuando no esté regulado por un Convenio internacional, se establece en el proyecto de ley un mecanismo de intervención de la Comisión Antimonopolios. Sin embargo, es por lo menos extremadamente improbable que otro país acepte una intervención de este organismo en este tema, por lo que la vía más practicable donde haya acuerdos liberales es incluir cláusulas de resguardo frente a tarifas anticompetitivas. La actuación de la Comisión Antimonopolios serviría entonces para el cabotaje, para tarifas internacionales cobradas por empresas chilenas o por empresas extranjeras que operan sin el amparo de acuerdos internacionales que contengan regulaciones específicas y, eventualmente, para algún caso conflictivo;
- b) libertad de frecuencias y material de vuelo, ^{transitorio?} siempre que haya reciprocidad o no se produzcan "shocks" de oferta que tengan efectos anticompetitivos. A diferencia de las tarifas, en que predomina actualmente una actitud liberal en todo el mundo, es frecuente que la capacidad esté regulada en los acuerdos y sea objeto de continuas negociaciones. En convenios liberales, parece esencial que existan vías para impedir "shocks" de oferta por acuerdo de las autoridades, lo que puede conducir a regulaciones temporales. Un caso no contemplado en el proyecto de ley, por improbable, es el de un "shock" por parte de una empresa de un país con el que no hay acuerdo. No obstante, está ahora claro que en ese evento podría actuar la Comisión Antimonopolios sin necesidad de nuevas disposiciones legales.

II CONFLICTO CON EE.UU.

4. El problema que está planteado aquí es el de la salvaguardia de condiciones de competencia leal dentro de un Convenio liberal. Tiene dos aspectos:
- las debilidades del mecanismo de doble desaprobación de tarifas, expuestas en un documento que envió la autoridad chilena en Enero de este año y que no ha recibido respuesta;
 - el caso de las nuevas frecuencias propuestas por las empresas norteamericanas, que representan un "shock" de oferta, tratado en la reciente reunión de consulta.

La cuestión de fondo es si es sostenible un Convenio liberal con EE.UU. Para que lo sea, es imprescindible un acuerdo sobre los dos puntos mencionados, cuyo contenido se visualiza como sigue:

- en cuanto a tarifas, un Adéndum que explicita la definición de las distorsiones de precios contempladas en el Convenio o la intervención de alguna entidad que dé garantías de objetividad;
- una fórmula de regulación del aumento de capacidad por unos dos años.

*Señalo a
veto
"transitorio"*

De no haber condiciones para un acuerdo semejante, no parece haber otra opción que un replanteamiento global de la relación aeronáutica con EE.UU. Como se basaría en la inviabilidad de acuerdos liberales con ese país, se traduciría en negociar

un nuevo acuerdo, retirando el Convenio de 1989 del Congreso, comunicando que no será ratificado, y desahuciendo el de 1947. Esta sería también la respuesta apropiada a una eventual sanción a las empresas chilenas.

5. Se considera claramente preferible el primer camino pero la decisión depende de la posición norteamericana, que hasta ahora no está del todo clara. Indicios recientes apuntan a que esperarán el fallo de la Comisión Resolutiva, a menos que se demore. Esto parece consistente con privilegiar el aspecto jurídico-formal del conflicto sin pronunciarse sobre los planteamientos concretos de la parte chilena. Esperar el fallo de la Comisión Resolutiva es inconveniente porque si es favorable a las empresas chilenas, desatará la escalada de restricciones y si no lo es, atará de manos a la autoridad aeronáutica nacional. Es fundamental, por lo tanto, saber pronto si hay posibilidades reales de llegar a acuerdo. A este efecto, se recomienda:
 - mantener presión sobre las autoridades norteamericanas en cuanto a solicitar respuesta a lo planteado, haciendo ver que está en juego el Convenio;
 - analizar a fondo los dos escenarios posibles con las empresas chilenas, en orden a precisar el campo de negociación.

Estando abierta también la posibilidad de que en cualquier momento se presente una queja al DOT, se recomienda contratar, en términos flexibles, asesoría legal en EE.UU. Por último, se recomienda formalizar la instancia de seguimiento del problema que ha venido funcionando, especificando su composición y atribuciones, y diseñar una estrategia comunicacional. Es deseable que ésta sea compartida por las empresas.

III SITUACION DE LA INDUSTRIA NACIONAL

6. Se ha puesto en el tapete una posible fusión de Lan Chile y Ladeco. Hace algún tiempo, la Comisión Preventiva Central opuso reparos a esta idea basándose en que tendría consecuencias negativas en el mercado doméstico. Surgen dos preguntas: ¿qué oportunidades y amenazas presenta la fusión, en una perspectiva estratégica?
¿corresponde, y de qué manera, que el Estado intervenga en esta materia?
7. Con respecto a las oportunidades y amenazas, no hay antecedentes sólidos para emitir una opinión de conjunto. Ciertamente, las dificultades que enfrentan las empresas chilenas las tienen también empresas mucho más grandes y que incluso gozan de una posición monopólica en su país. Pero igualmente cierto es que se aprecia una fuerte tendencia a la integración de empresas para ofrecer servicios acordes con la globalización del mundo. Dada la escala de las compañías chilenas, la pregunta por la globalización es con qué grandes se asociarán más que entre ellas. Ahora bien, los beneficios principales de la integración están asociados a la conformación de grandes redes y muchos de ellos pueden alcanzarse mediante una coordinación operacional. Incluso, cabe dudar si el futuro de las empresas chilenas está en desarrollarse como compañías de nicho o como componentes de megaempresas y cuáles son las alianzas adecuadas en cada caso. Es decir, en el ámbito

internacional el panorama es abierto. En lo que concierne al cabotaje, es evidente que una fusión implica riesgos para la competencia. Pero la colusión de dos empresas no es nada improbable y tendría efectos parecidos. Por lo tanto, lo esencial es mantener barreras de entrada pequeñas y una capacidad de regulación de conductas monopólicas, como está contemplado en el proyecto de ley.

En la fusión OK ↓

8. Por lo anterior, se recomienda:

- [
- adoptar una actitud neutral ante una eventual fusión y procurar que se levante el reparo de la Comisión Preventiva;
 - insistir en que CORFO venderá su participación en Lan Chile, en cuanto las circunstancias lo permitan;
 - reiterar que lo que compete al Estado en este sector es definir el marco normativo y para ello se elaboró el proyecto de ley, cuyas disposiciones se consideran suficientes para un desarrollo apropiado del sector (en lo que éste depende de la legislación interna) cualquiera sea la decisión que adopten las empresas sobre su futura organización.

IV POLITICA AERONAUTICA

9. Se ha propuesto la formación de una Comisión de alto nivel para el análisis de los problemas del sector y la elaboración de recomendaciones de política, iniciativa que ha sido impulsada por las empresas chilenas. Desde hace algún tiempo, han venido reclamando que no existe una política aérea en Chile y que a ello se deben muchos de sus problemas. En realidad, hay una política de la que discrepan, como ha quedado de manifiesto en las observaciones que formularon al proyecto de ley. Algunas de ellas apuntan en un sentido proteccionista, destacando el concepto de reciprocidad efectiva y practicable que proponen y la transformación en deber de la facultad de la Junta de Aeronáutica Civil de aplicar restricciones a las empresas extranjeras por motivos de reciprocidad.
10. Considerando que los temas relevantes en que cabe participación al Estado están contenidos en el proyecto de ley que está en trámite en el Congreso, en cuya elaboración se consultó a las empresas, se estima que sería inconveniente generar una instancia de debate paralela. No obstante, podría preguntarse a las empresas si tienen una agenda de temas independiente del proyecto de ley, la que podría abordarse de manera programada por los conductos pertinentes.

MINUTA RESERVADA RELACION AERONAUTICA CHILE - EE.UU.

1. SITUACION DE LOS TRATADOS

1.1 En relación con el Tratado de 1947, frente a la posibilidad de proceder a denunciarlo sería necesario considerar que:

- Su Art. X dispone que continuará en vigencia por un año a partir del momento del anuncio de una de las partes comunicando su intención de ponerle término.

- En este período de un año, se producirían de todos modos los eventuales perjuicios que esgrimen las Compañías Nacionales derivados de la no aplicación de la cláusula "De no limitación unilateral de capacidad", regla base del acceso libre de mercado.

- Introduciría un factor de mayor inestabilidad en las relaciones aeronáuticas entre ambos países con consecuencias para las compañías chilenas difíciles de prever.

- Sería mal recibido por la Administración de EE.UU., que vería, en un acto de este tipo, una nueva prueba de la invocada falta de consistencia de Chile, que recurriría a un acto político-diplomático extremo frente a una situación donde estiman que hemos sobre-reaccionado al igual que en la Reunión de Consulta de 1991. En dicha oportunidad, planteamos una visión pesimista, sobre los problemas tarifarios y de frecuencia que nos preocupaban en la época. Sostienen los negociadores de EE.UU., que a pesar de nuestros temores la actividad creció en los años siguientes beneficiando ampliamente también a las compañías de bandera nacional.

- Denunciar el tratado tendría un innegable impacto negativo en los demás temas de nuestra agenda con EE.UU., especialmente en nuestras relaciones comerciales.

- Por otra parte, poner término anticipado al tratado de 1947 para provocar la negociación de uno nuevo, tampoco sería una razón de peso, pues ya tenemos el de 1989, que Chile aún no ha ratificado y por cuyo motivo no tiene aún plena vigencia.

- En la hipótesis, de que una denuncia efectivamente diera lugar a una nueva negociación, la cual tomaría un tiempo no despreciable, nos veríamos enfrentados con una posición muy firme de EE.UU., de negociar un acuerdo de cielos abiertos de conformidad con las conclusiones de la Comisión creada por el Presidente Clinton para estudiar los temas de la industria aeronáutica de EE.UU.

1.2 En relación con el Tratado de 1989:

- No cabe denunciarlo, sino retirarlo de su trámite de aprobación parlamentaria, acto que no parece aconsejable por cuanto sería también considerado como una señal negativa, que no tiene como contrapartida ningún efecto práctico y si un contenido político de beneficios dudosos para Chile.

Resumen: No debemos tocar los actuales instrumentos, ni mencionar una eventual denuncia o retiro, sin preparar previamente los contenidos de una relación mutuamente aceptada.

2. OBJETIVOS DE NEGOCIACION

La actual situación, ha permitido ganar algún tiempo, que esta agotándose, para una discusión amplia del tema. Esta percepción obliga a definir un objetivo de negociación y los modos e instrumentos para obtenerlo.

En nuestra opinión este objetivo debe considerar:

- Mantener un marco para nuestra relación aérea.
- Introducir, mediante acuerdos de Cancillerías - Memorándum de Entendimiento- o acuerdos de autoridades aeronáuticas, elementos que permitan manejar transitoriamente crisis de esta naturaleza. Esto sería más aceptable en la óptica de EE.UU. sin tocar las disposiciones de los Tratados.
- Expresar que, de acuerdo con nuestra común política de libre mercado, Chile estaría en condiciones de programar un aumento gradual de las frecuencias atendiendo al crecimiento del mercado en un período de tiempo a considerar, como por ejemplo los últimos 3 años, para en un plazo también a determinar liberar totalmente el mercado.
- Para estos efectos solicitar a las compañías norteamericanas las informaciones de operación de la ruta, que fundamentan, en su opinión, la necesidad de un aumento de frecuencias.
- Establecer de manera clara el compromiso de las compañías de ambos países que no entrarán en una política de depredación de tarifas para capturar el mercado ampliado.

3. MODALIDAD DE NEGOCIACION

Del análisis realizado se ha concluido que la futura negociación debe ser realizada a nivel político. Para facilitar su concreción deberíamos prepararla realizando algunas acciones como:

- Utilizar los viajes de autoridades nacionales a EE.UU. para introducir en sus agendas de trabajo, cuando sea procedente, un punto explicativo de la posición de nuestro país y sensibilizarlas para obtener su cooperación en la solución de esta cuestión.

- En este sentido debe valorarse el reciente encuentro del Sr. Ministro de Transportes de Chile, en Venezuela, con el Ministro de Comercio de EE.UU. Sr. Brown donde este último señaló que pese a no ser una materia de su Departamento entraría en contacto con su colega de Transportes Sr. Félix Peña con el objeto que ambos sostengan un encuentro sobre el tema. Se estimó conveniente prever de un día de la semana que se inicia el 26 de julio próximo. Se debe aprovechar la oportunidad para mantener, un encuentro exploratorio que permita a la más alta autoridad del DOT tener una información directa sobre nuestra posición. Para estos efectos deben enviarse las correspondientes instrucciones a la Embajada de Chile en EE.UU.

- Colocar el tema en la agenda de la visita del Jefe Depto. del Cono Sur de el Depto. de Estado señor Ronald Planty prevista para los días 22 al 28 de julio próximo.

- Considerar plantear el caso en el "Consejo Bilateral sobre el Comercio y la Inversión Chile - EE.UU." que tiene fijada su quinta reunión el 29 de septiembre próximo.

- Realizar contactos, a través de nuestra Embajada en EE.UU., con parlamentarios vinculados a tema de América Latina, de Chile, así como con las Comisiones de transporte del Senado y Cámara de Representantes de EE.UU. para explicar nuestra posición y solicitar apoyo para solución de consenso.

- Continuar e intensificar los contactos con los Representantes de las Líneas Aéreas de EE.UU. en Santiago para obtener su cooperación e ideas para buscar representándoles adicionalmente la inconveniencia de una situación que puede derivar en reacciones "nacionalistas" deseadas.

- Obtener un acuerdo preliminar con las compañías chilenas en orden a que manifiesten su disposición de suspender el procedimiento en curso de la "Comisión Resolutiva", si la necesidad de llegar a un buen término en las negociaciones así lo requiriere. Del mismo modo debería insistirse ante las autoridades de EE.UU. para que las compañías americanas concuerden en no llevar el tema al DOT o suspender su intención si este se hubiere iniciado.

- Evitar declaraciones en la prensa de personeros relacionados con el tema, durante este período.

4. ARBITRAJE

Es necesario referirse a esta posibilidad como un procedimiento alternativo:

El Art. XI - Convenio 1947, dispone que cualquier divergencia, que no pueda ser solucionada por medio de consultas, será sometido a informe consultivo del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, a menos que las Partes convengan en someterlo a decisión arbitral de ese organismo u otro designado por las Partes Contratantes.

- Someter el caso al Consejo de la OACI representa:

- a) La ventaja de ventilar políticamente el caso en un foro público, donde EE.UU. difícilmente podría eludir el tema de las "prácticas predatorias o desleales". La desventaja de esta acción dice relación con la política oficial de la OACI que propende a la apertura de cielos entre las Partes.
- b) Chile, no es miembro del Consejo de la OACI, lo fue hasta el año pasado, tiene acreditado como Representante Observador a nuestro Embajador en Canadá. Consecuentemente no cuenta con infraestructura de apoyo en Montreal y no tiene los contactos e influencia política que tiene EE.UU., que es miembro del Consejo y con Representación permanente en la Sede.

- Si pensamos en estudiar los otros organismos o modalidades de arbitraje es obvio que EE.UU. insistiría en el previsto en el Convenio de 1989, que establece un tribunal arbitral de tres jueces, uno por cada parte, y un tercero de común acuerdo o en caso de disenso por el Presidente de la OACI.

- Este procedimiento, entre el nombramiento de los árbitros, hasta el fallo puede llevar como mínimo hasta unos 180 días de duración. Los gastos del procedimiento serán sufragados por las Partes por mitades, debe tenerse en cuenta, asimismo, que un procedimiento de esta naturaleza también tiene un costo elevado.

Finalmente, cabe destacar que no obstante Australia en su caso con EE.UU. recurrió al arbitraje, el DOT procedió de igual forma a aplicar sanciones. Recordaremos que en este problema las Partes adoptaron una solución política para manejar el tema hasta 31/12/93.

La autoridad aeronáutica chilena no ha estimado oportuno recurrir al arbitraje considerando las razones expuestas, opinión que compartimos.

5. PROCEDIMIENTOS LEGALES EN EE.UU.

Las compañías de EE.UU. aún no han iniciado oficialmente el procedimiento de reclamo del Acta sobre Aviación Civil. Se tiene información reservada que DOT está solicitando antecedentes a las compañías chilenas, que puede responder a una cuestión normal de petición de la autoridad aeronáutica o al inicio de las acciones previstas en el Cap. 14 Parte 213.3 de la Ley de Aviación Civil de EE.UU. que permite al DOT a actuar de oficio, sin necesidad de petición de Parte, en un procedimiento rápido 10-15 días y sugerir una sanción que debe ser adoptada por resolución del Presidente de los Estados Unidos.

Esta última modalidad, es un procedimiento muy rápido y sin las mismas instancias probatorias de lo establecido en el IATF CPA. La posibilidad que el Gobierno de EE.UU. lo utilice introduce un nuevo elemento de urgencia en la solución del problema.

Asimismo, es necesario ponderar la conveniencia que el Gobierno de Chile se haga Parte en cualquiera de estos procedimientos, nombrando y/o contratando abogados para que represente sus intereses o hagan algún tipo de requerimiento o presten asesoría.

Conviene recordar que en el proceso que conoce la Comisión Resolutiva en Chile las líneas aéreas americanas han concurrido a presentar sus descargos sin participación conocida del Gobierno y/o Embajada de EE.UU. en Santiago.

Asimismo, reviste importancia analizar en su momento a quien son dirigidas las notificaciones si a particulares o al Gobierno de Chile.

En todo caso es pertinente analizar la conveniencia de hacerse parte de un proceso, atendiendo a la experiencia con otros casos, como por ejemplo el de las uvas con una posibilidad del desgaste político, reconociendo por otra parte jurisdicción a la Administración de EE.UU. para interpretar un Convenio, acto que en lo menos sería tanto o más violatorio del mismo como el alegado por EE.UU. en relación con la actuación de la Comisión Resolutiva.

Se estima importante alertar a las empresas sobre la necesidad de atender cualquier requerimiento de la autoridad de EE.UU. en este sentido e informar a nuestro Gobierno oportunamente, con el objeto que se pueda actuar también eficazmente por la vía político - diplomática.

6. PROPUESTA FORMAL DE NUEVAS NEGOCIACIONES

Sería conveniente manifestar al Departamento de Estado, antes de fin del presente mes, nuestro interés de iniciar negociaciones a nivel político -a la mayor brevedad- reiterando que siendo nuestro interés compartido mantener la política de cielos abiertos y libre mercado estimamos que es necesario buscar una salida a la crisis en los términos del punto 2 de este documento, separando las cuestiones de principios, que aparentemente nos sitúan posiciones diferentes, para concentrarnos en la adopción del mecanismo transitorio que permita hacer subsistir el actual sistema.

De no prosperar estas iniciativas pensamos que debería solicitarse autorización al Sr. Presidente de la República para reestudiar, seriamente, una revisión de la aplicación de la política de cielos abiertos por parte de nuestro país.

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE TRANSPORTES
Y TELECOMUNICACIONES

PARTICIPACION EN EL TRAFICO AEREO INTERNACIONAL
CON ORIGEN O DESTINO EN CHILE
(en porcentaje)

A) PASAJEROS (considerando Pax-Km)

EMPRESAS	AÑO			
	1977	1982	1987	1992*
CHILENAS	31,1	26,0	31,8	35,8
SUDAMERICANAS	18,4	19,1	21,0	23,9
NORTEAMERICANAS	20,3	21,9	19,6	14,8
EUROPEAS	30,2	33,0	27,6	24,0
OTRAS	--	--	--	1,5
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0

* Período Enero -Septiembre 1992

B) CARGA (considerando Ton-Km)

EMPRESAS	AÑO			
	1977	1982	1987	1992*
CHILENAS	44,3	44,4	45,9	64,0
SUDAMERICANAS	12,3	13,1	7,6	5,5
NORTEAMERICANAS	4,9	6,7	13,3	8,5
EUROPEAS	38,5	35,8	33,2	22,0
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0

* Período Enero - Septiembre 1992

REPUBLICA DE CHILE
 MINISTERIO DE TRANSPORTES
 Y TELECOMUNICACIONES

EVOLUCION TRAFICO COMPAÑIAS AEREAS CHILENAS 1982 - 1992

A. INTERNACIONAL

A1. PASAJEROS

	TRAFICO (Miles Pax-Km)			CRECIMIENTO ANUAL (%)		
	1982	1986	1991	1982-86	1986-91	1992*
Mercado Chileno	2.898,5	2.854,7	5.479,5	(0,4)	13,9	10,0
LAN	1.068,4	1.152,1	1.471,0	1,9	5,0	13,7
LADECO	93,6	197,8	644,2	20,6	26,6	19,3

A2. CARGA

	TRAFICO (Miles Ton-Km)			CRECIMIENTO ANUAL (%)		
	1982	1986	1991	1982-86	1986-91	1992*
Mercado Chileno	231,9	284,9	672,0	5,3	18,7	13,2
LAN	74,7	80,4	208,8	1,9	21,0	15,1
LADECO	1,3	2,4	61,6	16,6	91,4	67,6
Fast Air	48,3	40,2	142,3	(4,5)	28,8	25,3

B. CABOTAJE

B1. PASAJEROS

	TRAFICO (Miles Pax-Km)			CRECIMIENTO ANUAL (%)		
	1982	1986	1991	1982-86	1986-91	1992*
LAN	254,3	298,0	416,9	4,0	6,9	51,6
LADECO	378,0	299,5	396,8	(5,7)	5,8	31,8

B2. CARGA

	TRAFICO (Miles Ton-Km)			CRECIMIENTO ANUAL (%)		
	1982	1986	1991	1982-86	1986-91	1992*
LAN	7,63	7,45	8,05	(0,6)	1,6	15,4
LADECO	5,92	6,68	7,75	3,1	3,0	1,6

*: Período Enero-Septiembre 1992 respecto al mismo en 1991.

REPUBLICA DE CHILE
 MINISTERIO DE TRANSPORTES
 Y TELECOMUNICACIONES

RESULTADO 1991 DE LAS 10 MAYORES AEROLINEAS LATINOAMERICANAS
 (millones US)

<u>COMPAÑIA</u>	<u>UTILIDAD</u>		
	<u>VENTAS</u>	<u>NETA</u>	<u>OPERACIONAL</u>
Varig	2.013	(138,0)	(242,0)
Mexicana	978	(36,6)	(40,4)
Aerolíneas Argentinas	793	(35,4)	18,2
Aeroméxico	766	1,1	1,8
Vasp	424	(214,3)	(45,5)
Avianca	404	(51,3)	(34,8)
Cruzeiro do Sul	362	(40,0)	(39,0)
Transbrasil	351	(60,6)	(39,3)
Viasa	289	(65,5)	(56,2)
Lan Chile	261	3,5	12,1
<i>idco</i>	<i>130</i>	<i>(3,2)</i>	<i>(4,0)</i>

*Atención
 del P. 1130*

ANALISIS DE LA RUTA SANTIAGO-MIAMI

1. El análisis que sigue se refiere únicamente a los **vuelos directos** entre ambas ciudades, que concentran la gran mayoría de la demanda en esta ruta (80-90%, según el caso) y que las empresas estadounidenses han propuesto aumentar.

2. **Demanda**

El 82% de los pasajeros transportados en la ruta en 1992 por empresas de ambos países viajó en vuelos directos, lo que representa 211.534 pasajeros.

Para 1993 la demanda se estima bajo las siguientes hipótesis:

- * La tasa de crecimiento del mercado es del 12% anual;
- * Hay una mayor oferta de servicios directos, que son preferidos por los usuarios, en comparación al año anterior.

De mantenerse la situación de oferta existente en Mayo de 1993, la demanda en dichos servicios, en el período Julio 1993-Junio 1994, se estima en 263.573 pasajeros. Para el caso en que se introduzcan las frecuencias adicionales propuestas, la demanda proyectada en igual período aumenta a 276.445 pasajeros, lo que constituye un 90,2% del total estimado para la ruta en empresas bilaterales.

3. **Oferta**

La oferta media semanal de asientos en vuelos directos fue en 1992, en cada sentido, de 1.908 para las empresas chilenas y 1.539 para las empresas norteamericanas. La oferta existente en Mayo de 1993 es, respectivamente, de 2.387 y 2.239 asientos por semana. Las nuevas frecuencias propuestas por las empresas norteamericanas llevarían su oferta a 4.431 asientos por semana, a partir de Septiembre próximo.

4. Factores de Ocupación (vuelos directos)

Para los distintos escenarios planteados, los factores de ocupación promedio del mercado se calculan en la siguiente tabla.

Escenario	Demanda <u>1/</u> (pax/semana)	Oferta <u>1/</u> (asientos/semana)	Factor Ocupación (%)
A. Situación 1992	4.068	6.894	59,0
B. Situación Mayo 1993	5.069	9.252	54,8
C. Propuesta Septiembre 1993	5.316	13.636	39,0

1/ Ambos sentidos

La situación en Mayo de 1993 presenta una importante sobreoferta. El factor de ocupación promedio reportado por IATA en vuelos internacionales en el primer trimestre de 1993 es de 64%, muy superior al estimado en todos los escenarios arriba descritos. A la actual tasa de crecimiento de la demanda, al introducir el aumento de capacidad propuesto por las empresas norteamericanas y sin considerar nuevos aumentos de oferta, se requerirían **4 años** para que el factor de ocupación logre retornar al valor de 1992.

5. Análisis Económico

Para poder estimar las consecuencias económicas sobre el mercado de estos factores de ocupación, se llevó a cabo un detallado estudio de ingresos y costos.

Ingresos

Las estimaciones se basaron en:

- * demanda estimada en período Julio 1993-Junio 1994, distribuida por clase según datos reportados para 1992;

- * ingreso neto por tarifas de pasajeros de cada clase, basado en datos proporcionados por las empresas chilenas y en comprobaciones independientes;
- * ingreso neto para carga, basado en los datos más recientes reportados por todas las compañías en términos de toneladas transportadas por vuelo y estimaciones de la tarifa neta.

Costos

Las estimaciones se basaron en:

- * Datos publicados por AVMARK Inc. para 1991, complementados por estimaciones propias basadas en información entregada por las empresas chilenas.
- * Considerar por separado el costo directo de cada tipo de avión que opera en la ruta, incorporándole un porcentaje de gastos generales a cada empresa. Para esto último, se empleó información directa de las empresas chilenas y los reportes de las empresas norteamericanas sobre sus rutas de América Latina y Caribe.

No se pudo disponer de datos más específicos de las empresa norteamericanas, los que les fueron solicitados pero rehusaron entregarlos.

6. Resultados Estimados

Los resultados obtenidos para el período considerado son:

Ingresos netos totales	132,5 MM US\$
Costos totales	<u>197,5 MM US\$</u>
Resultado (Pérdidas)	(65,0) MM US\$

Este resultado emerge de simulaciones efectuadas utilizando hipótesis conservadoras en materias de tarifas netas y de ciertos elementos de costo, a la vez que considera las nuevas frecuencias propuestas por las empresas norteamericanas.

Los costos totales se ven afectados por el empleo por parte de uno de los operadores de la ruta, de un tipo de avión que tiene altos costos operacionales.

Aún suponiendo que éste se reemplace por otro avión de características más adecuadas para la ruta, las pérdidas totales estarían por sobre los 35 MM US\$ en el año.

Bajo similares hipótesis, se concluye que con la oferta existente en la actualidad, los ingresos del mercado apenas alcanzan para cubrir los costos. Con la nueva oferta propuesta, suponiendo que se mantuvieran a futuro las tarifas netas actuales, y con la evolución que muestra la demanda, sólo se cubrirían los costos a partir de 1996. Entretanto, los operadores deberían soportar pérdidas en la ruta de al menos 80 MM US\$.

7. Conclusión

El análisis aquí resumido indica que el mercado se encuentra actualmente en una situación límite.

Tanto el análisis de factores de ocupación como el de ingresos y costos demuestran que los incrementos de ofertas propuestas conducirían a una situación insostenible y que esta se mantendría por un período prolongado.

Dada la magnitud de las pérdidas involucradas en dicho escenario, es evidente que en breve plazo sería previsible el retiro forzoso de servicios por parte de los operadores con menos capacidad económica y resistencia. Pero cabe advertir que el severo desequilibrio generado por el incremento de oferta, hace plausible prever una agravamiento aún mayor de la situación aquí descrita, al desatarse guerras de precios u otros eventos que agudicen todavía más el problema, obligando a anticipar decisiones a los operadores más débiles, sin importar la eficiencia de ellos en relación con los otros operadores.

Mayo de 1993

General José de la Fuente, director de Aeronáutica Civil y el conflicto aéreo entre Chile y EE.UU.

"Nos preocupan las amenazas contra el poder aéreo chileno"

"El país necesita tener la capacidad de transporte aéreo de pasajeros. Y si hay una sobreoferta en una ruta en que un gigante venga y esté perdiendo dinero por algún tiempo, las empresas pequeñas no son capaces de soportar ese ritmo de competencia. Y una vez que quiebran entonces tendremos un monopolio".

Rodrigo
SANTIBÁÑEZ

La aviación comercial chilena enfrenta una amenaza que podría costarle la vida. Esta es la opinión del general de Aviación José de la Fuente, director de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que observa con preocupación la disputa entre las líneas chilenas y norteamericanas. El general de la Fuente también señaló que, a su juicio, sería preferible que el paquete de acciones de LAN que la Corfo desea vender (23 por ciento) permanezca en manos del Fisco.

El general de la Fuente explicó a LA NACIÓN sus puntos de vista sobre la crisis que vive la aviación comercial de nuestro país.

-La FACH tiene un interés muy directo en el futuro de LAN y Ladeco ¿no es así?

-Eso es así por razones de orden estratégico. Yo creo que a Chile le interesa tener líneas aéreas de prestigio como las ha tenido siempre.

-Pero para la FACH específicamente ¿estas líneas forman parte del poder aéreo del país?

-Sí, es parte del poder aéreo porque la componente logística y el transporte aéreo contribuyen al poder aéreo.

¿Este poder puede ser usado en caso de conflicto?

-En caso de conflicto el poder aéreo se emplea y eso le corresponde al comandante en



General José de la Fuente, máximo representante de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

jefe de la FACH.

-Pero las líneas aéreas comerciales son un negocio y como tal tienen que ser rentables.

-Por supuesto que tienen que ser rentables. Pero el problema que hoy viven las líneas chilenas es un problema mundial. Porque hay una flota sobredimensionada de aviones. Hay más aviones que los que se necesitan. No hay mercado suficiente. Mire en Estados Unidos hay empresas que aunque están quebradas, por su capítulo once, han dejado de pagar el leasing y siguen volando. Y eso es una compe-

tencia desleal. Además las líneas norteamericanas han provocado una sobreoferta en las rutas más favorables.

LA QUIEBRA

-¿Usted teme que las aerolíneas chilenas puedan quebrar?

-Es posible, y nos preocupa la posibilidad de una quiebra porque el país necesita tener esa capacidad. Y si hay una sobreoferta en una ruta en que un gigante venga y esté perdiendo dinero por algún tiempo las empresas pequeñas no son capaces de soportar

ese ritmo de competencia. Y una vez que quiebran entonces tendremos un monopolio. En el corto plazo los pasajeros serán favorecidos con pasajes baratos. Pero que no se erigiría, porque si bien voló una primavera barato no necesariamente ocurrirá lo mismo en otras temporadas. Ese es el viejo truco del mercado. Mire, son nuestras empresas y no nos gustaría verlas quebrar.

-Pero la quiebra es un riesgo al que se someten las empresas que compiten.

-Sí, pero esta es una competencia predatoria. Especialmente si alguien está volando

"Prefiero que Corfo se mantenga en LAN"

-¿Cómo ve el futuro de la aeronáutica comercial en este cuadro?

-Sumamente grave. En Washington incluso han surgido amenazas de represalias. Cosas como por ejemplo decir si usted no permite el aumento de la frecuencia de vuelos de las líneas norteamericanas no entra más a Miami o a Los Angeles o las restringe las frecuencias.

-¿Usted cree que LAN y Ladeco deberán fusionarse y formar la LANdeco?

-No tengo una bola de cristal, pero mientras más grande la empresa mejor resisten los golpes. Podría ser una solución, en Europa se unieron varias líneas para hacer frente a la competencia. Pero fíjese que pese a todo hay interesados en comprar las acciones de LAN en poder de la Corfo. AeroMéxico ha mostrado interés y también East Air.

-¿Usted cree que debe venderse el 23 por ciento de acciones de LAN en poder de Corfo?

-A mí no me corresponde pronunciarme sobre ese tema. Pero si me pregunta mi opinión personal yo le digo que prefiero que sigan en manos de la Corfo.

-¿Usted cree que una mayor cooperación entre líneas sudamericanas ayudaría?

-Nosotros hemos dicho muchas veces que es necesario buscar una cooperación regional pues este es un problema de continentes. Mire tenemos a Varig, que es una empresa importante, también está Aerolíneas Argentinas y con ellas se podría tomar alguna iniciativa. El ideal sería tener una unidad latinoamericana para enfrentar las presiones de las megaempresas aéreas. Y en este plano hay muy buenas intenciones pero llegado el momento de firmar acuerdos predominan los intereses de países.

con tarifas con precios inferiores a los costos.

-Las líneas extranjeras no vuelan en las rutas nacionales ¿no basta con el tráfico interno para financiar las líneas aéreas chilenas?

-La carga nacional es poca. A pesar de lo largo del país es poca la carga aérea.

LA MEJOR RUTA

-La ruta más discutida con las líneas norteamericanas es la Santiago-Miami ¿es muy importante?

-Es muy importante, es la mejor ruta.

-¿Si las líneas chilenas perdieran la ruta Santiago-Miami la situación se tornaría inviable?

-Esa ruta es vital para LAN y Ladeco y si la pierden es porque las quebró la American Airlines.

-Pero ¿podrían sobrevivir sin esa ruta?

-Difícil.

-Pero si Estados Unidos no cede en su posición actual

de exigir pleno acceso al mercado aéreo chileno ¿qué pasará?

-Lo veo muy difícil, a t. extremo que pueden quebrar nuestras líneas aéreas. Así grave, y así lo han manifestado las propias líneas.

-¿Pero por qué LAN y Ladeco no pueden competir con American?

-American está doblando la oferta de pasajes. Entonces ¿qué pasa? bajan los precios, un valor absurdo y además baja la ocupación de los aviones. Mire una ruta para ser eficiente debe ocupar alrededor de 70 por ciento de la capacidad de asientos. Pero con esta sobreoferta la ocupación baja a un 38 por ciento y en ese caso habrá pérdidas. Y en ese caso las líneas pequeñas son primeras en desaparecer. Lo que pasa es que American con su pelea con United, en el camino se pueden quebrar nuestras líneas. La competencia se puede dar entre países del mismo peso y es poco realista pensar en otra forma

A PROPOSITO DE ACTIVIDADES ILEGALES-MONOPOLIOS.

- La Administración (USA) va a examinar muy cuidadosamente los temas relativos a la anti-competencia, ha dicho un funcionario del D.O.T. Si un pequeño transportador tiene un problema, puede venir a nosotros. Sin embargo, las aerolíneas y sus abogados expertos en "anti-trust" no están seguros acerca de donde está la línea que separa la competencia agresiva de la conducta predatoria.

- En el caso de Northwest (con Reno Air) un Tribunal, de haberlo conocido, habría encontrado una intención predatoria, que es el primer elemento de la ilegalidad.

- Un Tribunal ha fallado que el intento de derrotar a un rival en una lucha competitiva honesta no puede contribuir a establecer una violación anti-trust. Pero, la secuencia de eventos sí puede hacerlo.

- En un caso determinado United (con Pacific Express) se defendió exitosamente demostrando que su expansión ha sido planificada por algún tiempo y como resultado de un natural crecimiento de su sistema.

- Una conducta prohibida, que es el segundo elemento de una violación anti-trust, está estrechamente relacionada con una intención ilegal. Los tribunales, en realidad, siempre infieren el intento predatorio a partir de la conducta, pero la conducta, como la intención, es a menudo algo ambiguo. De acuerdo a la Suprema Corte, la conducta de una Compañía es predatoria solamente cuando intenta excluir al rival sobre otras bases que la eficiencia.

- La mayor parte de las dudas acerca de la nueva política del Gobierno en esta materia (después de lo sucedido con Northwest) se centra en el tercer elemento de la ley anti-trust, relacionado con que exista una probabilidad de que un intento monopólico pueda tener éxito. Como expresó un Tribunal, "las leyes anti-trust no pueden ser invocadas para castigar todas las formas de actividad comercial impropia...la conducta comercial desleal contraviene esa legislación sólo si con ello se trata de crear un monopolio."

- Así, los expertos en legislación anti-trust creen que un operador que es acusado de conducta ilegal debe controlar en el mercado una participación aproximada al 50%, al principio, y debe poseer cierta chance de ganar suficiente control, a través de su conducta, para excluir a sus rivales o controlar los precios.

- Además de la participación de mercado, los tribunales consideran otras dinámicas que podrían favorecer o frustrar el monopolio: cuán concentrado está el mercado?; cuán fácil sería, para otros, entrar en él?, etc.

- Analizados los intentos de Northwest, la actitud de Washington parece extraña frente a los establecido en Enero por la Suprema

Corte, en el sentido de que la conducta predatoria no es ilegal, a menos que plantee un serio riesgo de monopolio. La idea de que la prueba de conducta desleal o predatoria es, por sí sola, suficiente para conformar la ofensa de intención de monopolio, es contraria al propósito y filosofía de la legislación antimonopolios.

- Una iniciativa en el Congreso del Senador John Danforth tiende, aprovechando el clima antimonopolios que existe en Washington, a requerir pronta acción del D.O.T.- en paralelo al Departamento de Justicia- en materia de tarifas aéreas predatorias. En lugar de dejar ese tema solamente a los tribunales, este proyecto de ley requiere que el D.O.T. dentro del plazo de siete días a contar de la denuncia presentada, decida si dicta una orden de cese temporal o de desistimiento de lo anunciado por un operador. En el plazo de 90 días podría determinar que esa orden sea permanente. Danforth contrapone este procedimiento a los recursos de las leyes antimonopolios, que pueden tomar años.

- El proyecto de Danforth aspira a resolver una disputa por tarifas por la vía de crear tests más claros para establecer cuando ellas son predatorias. El criterio del D.O.T. podría referirse a si una aerolínea establece tarifas por debajo de los costos directos de operación, o tarifas reducidas en un mercado, significativamente por debajo de las caídas estacionales, cuando todas las aerolíneas en ese mercado estén perdiendo dinero.

- Este proyecto modificaría la ley en un doble sentido. Primero, terminaría con un debate, al menos entre las aerolíneas, acerca del papel que juega la intención cuando se trata de decidir si los precios son predatorios. En segundo lugar, en el caso de tarifas estacionales, basaría la predación en los costos y utilidades de otras aerolíneas, en lugar de hacerlo en los de la que hace el descuento.

- Si una compañía vende bajo sus propios costos variables, marginales o promedios, sus tarifas serán predatorias. Así lo expresa una teoría, que ignora el alcance o análisis de la intención, y que se basa sólo en el examen de los costos.

- La posición contraria expresa que lo anterior, como aproximación mecánica al problema, permitiría la predación donde un monopolista podría todavía socavar la entrada de nuevos operadores sin vender bajo sus costos marginales. Así, es mejor examinar la intención, acompañada de factores tales como la concentración de mercado y barreras de entradas como los "slots".

- Poniendo la clave en los costos operacionales, Danforth adopta el primer punto de vista. Su proyecto anticipa también el problema de determinar esos costos, especificando que ellos incluyen pagos a tripulaciones; derechos de aterrizaje; mantenimiento; seguros; combustible y lubricantes; comisiones de agentes de venta y de viajes; y costos de atención a bordo, comidas y bebidas. Esto conforma los costos variables aproximados, y el proyecto incluye además costos fijos como el prorrateo de pagos de "leasing" o de

compras de aeronaves.

- Queda pendiente una pregunta importante acerca de cuán grande debe ser una compañía para aplicarle estas normas. El proyecto de ley no fija un piso, pero las tarifas predatorias por lo común ilegales sólo si dañan o disminuyen sustancialmente la competencia o tienden a crear un monopolio. La Suprema Corte tiene pendiente resolver si una manufacturera de cigarrillos, que controla el 12% del mercado, puede ser culpable de precios predatorios. Los tribunales inferiores han encontrado que no es ilegal el descuento en los precios a menos que el descuento permita controlar el mercado lo suficiente como para recuperar pérdidas temporales, cargándolas a precios más altos después de haber alejado a sus rivales.

- Hace dos décadas los proponentes de la desregulación argumentaban que el riguroso sistema antimonopolios serviría a las aerolíneas mejor que la regulación. Desde entonces, el sistema antitrust ha sido todo menos riguroso, y las aerolíneas americanas están enfermas.

(Tomado de un artículo de David Knibb, abogado experto en legislación antimonopolios, publicado en AIRLINE BUSINESS, de Junio de 1993)

Big airlines are often accused by smaller rivals of predatory practices. The issue is global, but enforcement is sparse. Against this background, Washington's recent response to Northwest Airlines' planned invasion of Reno Air territory gave new life to anti-trust activism. Even the US Congress is now proposing legislation. But uncertainty persists over exactly what types of conduct will be forbidden.

Government pressure brought a quick end to Northwest's invasion. When the justice department launched an anti-trust investigation and transportation secretary Federico Pena warned the airline to ease up, Northwest dropped plans to create a mini-hub at Reno in retaliation for Reno Air's launch of flights to Minneapolis.

The Clinton administration's response signals a clear end to what has been described as the 'just say yes' anti-trust philosophy of the Reagan-Bush era, but it raises questions about the scope of the new policy.

'This administration is going to look at anti-competitive issues very closely,' says a Department of Transportation official. 'If other small carriers have a problem, they can come to us.' Yet, airlines and their anti-trust lawyers are unsure where the line is between aggressive competition and predatory conduct.

US law makes any attempt to monopolise illegal, but a comparison of the law with Northwest's plans reveals the reasons for this uncertainty.

A court could have found that Northwest had a predatory intent, the first element of illegality. The carrier pulled out of the Reno market in 1991 and showed scant interest in returning until Reno Air decided to launch three daily flights to Northwest's Minneapolis hub. Northwest responded not only with its own Minneapolis-Reno flights, but with flight plans from Reno to three other west coast cities in direct competition with the new entrant. This was widely viewed as punishing Reno Air.

Illegal activity: a matter of trust

The recent clash between Northwest Airlines and Reno Air has focused attention on US anti-trust policy. Will the law be changed, or will a nod and a wink suffice? David Knibb assesses current legislation and discusses proposals for change.

Intent is often ambiguous. As one court warned: 'Intent to vanquish a rival in an honest competitive struggle cannot help establish an anti-trust violation.' But the sequence of events can. Two years ago when Pacific Express charged United Airlines with predatory conduct for launching flights on Pacific Express' San Francisco routes, United successfully defended by showing its expansion had been planned for some time and was a natural growth of its existing network. Northwest had no such defense.

Forbidden conduct, the second requirement of a violation, is closely related to illegitimate intent. Indeed, courts often infer predatory intent from conduct. But behaviour, like intent, is often ambiguous. Hiring a key employee from a rival may seem like a 'dirty trick' unless the hirer had sound business reasons other than to wound its competitor. A company's behaviour, according to the US Supreme Court, is predatory only when it is 'attempting to exclude rivals on some basis other than efficiency.'

Most of the doubt about the US government's new policy centres on the law's third requirement - whether there is a serious likelihood that a monopoly attempt may succeed. As one court explained: 'The anti-trust laws cannot be invoked to punish all forms of unseemly business activity. . . . Unfair business conduct implicates [these] laws only if that conduct threatens to create a monopoly.' Thus, anti-trust experts claim that an actor which is accused of illegal conduct must control something approaching half of the relevant market when it starts, and must stand some chance of gaining enough control through its conduct to exclude rivals or to control prices.

Companies with less than 30 per cent of a market are rarely found guilty of attempts to monopolise, but the odds of this happening tend to increase with a firm's market share.

Defining the relevant market to calculate market share is tricky. In its merger guidelines, the US justice department says: 'Depending on the nature of the product, the geographic market may be as small as part of a city or as large as the entire world.' Northwest has an international network, yet its Reno plans were directed at economically discrete markets. A court might find each route a separate market. Northwest did not start with a 30 per cent market share on any Reno routes, but even if it did, it is doubtful that it would have gained a monopoly under traditional tests.

In addition to market shares, courts consider other dynamics which could favour or frustrate a monopoly. How concentrated is the market? How easy would it be for others to enter it? Slots at Reno's Cannon Airport would certainly not limit entry, although gate access might.

Northwest's initial flight plans were hardly daunting. From Los Angeles to Reno, Northwest planned one daily flight, compared with eight by Southwest, six by Reno Air, five by Delta, and several by American and Eastern Eagle. On San Diego-Reno, Northwest planned a single daily flight departing at 2300. Reno Air warned that these were simply the camel's nose under the tent, but anti-trust lawyers were left wondering how such modest plans raised much risk of monopoly.

Hence, Washington's action against Northwest seems at odds with the US Supreme Court's announcement as recently as January that predatory conduct is not illegal unless it poses a serious risk of monopoly. 'The notion that proof of unfair or predatory conduct alone is sufficient to make out the offense of attempted monopolisation is contrary to the purpose and policy of the [anti-trust laws].'

Despite these uncertainties, the new anti-trust climate in Washington has spurred Congress to offer its own proposals. Senator John Danforth, ranking

News Analysis

Republican on the Senate Commerce Committee, introduced a bill designed to require prompt action by the DOT — as opposed to the Department of Justice — on predatory air fares.

Instead of leaving such issues solely to the courts, his bill would require that DOT decide within seven days after a complaint is filed whether to issue a temporary cease and desist order. Within 90 days it would elect whether to make that order permanent. 'If there is an allegation of predatory pricing, the DOT should have a process of adjudicating short of full fledged recourse to anti-trust laws, which could take years,' explains Danforth.

He was probably referring to the lawsuits now pending against American Airlines from last year's fare wars. Continental claimed that American's fare structure could not be profitable until it drove one or more competitors out of the market, a charge which American chairman Robert Crandall dismissed as 'fiction.'

Danforth's bill aims to resolve another pricing dispute by creating clearer tests of when fares are predatory. DOT's criteria would be whether an airline charged fares below direct operating costs, or reduced fares in a market significantly below ordinary seasonal drops when all airlines in that market were losing money.

This would change the law in two ways. First, it would end a debate, at least for airlines, about the role of intent in deciding whether prices are predatory. Second, in the case of seasonal fares, it would base predation on the costs and profits of other airlines, instead of the discounter's.

Anti-trust theorists are split into two camps on the question of intent. Some claim it is too elusive a criterion of liability, that using it tends to stifle

and that a better approach would be a per se rule that ignores intent and focuses only on costs. If a company sells

below its own marginal or average variable costs, its prices would be predatory.

The contrary view is that such a mechanical approach would allow predation where a monopolist could still undercut new entrants without selling below its own marginal costs. Hence, it is better to look at intent coupled with such factors as market concentration and entry barriers such as slots.

By keying on operating costs, Danforth adopts the first view. His bill also anticipates the problem of determining those costs by specifying that they include crew compensation, landing fees, maintenance, insurance, fuel and oil, sales and travel agent commissions, and the cost of in-flight food and beverages. These provide approximate variable costs, and the bill also includes such fixed costs as prorated lease or purchase payments on aircraft.

A larger question remains over how big an airline must be before these rules apply. The bill sets no floor, but predatory pricing is currently illegal only if it could substantially lessen or injure competition or tend to create a monopoly. The US Supreme Court now has before it the question of whether a cigarette manufacturer controlling only 12 per cent of its market could be guilty of predatory pricing. Lower courts have not found price discounting illegal unless the discounter controlled the market enough to recoup temporary losses by charging higher prices after running off all rivals.

Two decades ago US deregulation proponents argued that rigorous anti-trust enforcement would serve the airlines better than regulation. Since then, anti-trust enforcement has been anything but rigorous, and US airlines are sick. Whether Washington's new activism will help the industry remains uncertain, but it is clear that US airlines will be navigating in new, uncharted competitive skies. ■

David Knibb is a former anti-trust lawyer.

Global concerns

Predation may be addressed by both the far-reaching US anti-trust laws and by prohibitions in other countries.

US law has a long arm, and its courts may find a foreign firm doing business in the US liable for conduct overseas if it has an impact on the US. Later this year the Supreme Court will decide whether foreign firms not doing business in the US can be liable if their anti-competitive acts have a US dimension.

Many countries resent aggressive US anti-trust enforcement against their citizens. There has been a proliferation of 'blocking' statutes which forbid local compliance with US investigations. This led to agreements where US authorities are now more likely to ask foreign officials to enforce their own laws, rather than for the US to provoke a confrontation by charging in on its own.

The 1991 European Community-US anti-trust Cooperation Agreement is one such accord. Representatives may ask one another to investigate and act on allegations of anti-competitive practices. At a recent symposium on the extraterritorial reach of anti-trust, Joseph Griffin, a Washington lawyer, noted that in the year before this agreement took effect, US officials sent four notices to the European Commission and received only two. A year later, US enforcers sent 37 and received 15.

Professor Jiro Tamura from Japan's Kelo University told the same panel that Japan had a 'wait-and-see' attitude about signing any such agreement. He thought some Japanese ministries might feel threatened by a pact that bypassed them on

overseas complaints.

The US has no monopoly on laws against predatory conduct. Article 86 of the Treaty of Rome prohibits any abuse of a dominant position within the common market. Abusers are subject to sanctions, although the Commission tolerates more market dominance than US enforcers. The Court of Justice has declared a 51 per cent market share as 'too low to worry about.'

Individual European nations differ in their approach to predatory practices but reach similar results. The UK prohibits practices intended, or likely to have the effect of restricting, distorting or preventing competition. Its Office of Fair Trading has applied this principle when companies subsidise losses in one locale with profits from another, or offer free products for anti-competitive purposes.

Germany has no express ban on predation, but its cartel office pursued major oil companies for undercutting prices in order to put a local dealer out of business or coerce him to conform to their prices. Sweden's ombudsman forced an oil company to discontinue price cutting designed to drive out local rivals.

Finally, despite criticism of Japan's keiretsu system as anti-competitive, Japanese enforcers are taking a tougher stance. When Japan's Fair Trade Commission launched last year's investigation against a large liquor discounter, Yuichi Terakawa, a JFTC official, explained: 'It's important to promote price competition, but it is not a fair business practice to offer discounts beyond what we consider fair and affect the business of smaller liquor companies.'

Germany's Transport Minister Threatens to Cancel US Air Pact

By William Armbruster

Germany's transport minister threatened Friday to cancel the U.S.-German aviation pact if the two sides are unable to reach agreement at talks next month in Bonn, in a new bilateral agreement.

"If there are no results, I will have to make a decision this summer, and one option is to terminate the agreement." minister Matthies told foreign reporters in Bonn, according to Knight-Ridder Financial News.

"We want to have safeguards so there won't be overcapacity in the market"
a German source based in the United States said.

The Germans believe the current agreement signed in the early years after World War II, gives U.S. carriers too much access to its market, at the expense of German carriers, especially Lufthansa German Airlines in which the government owns a 51% stake.

U.S. airlines currently have about% of the U.S.-German passenger volume, according to a U.S. official.

"Lufthansa is in bad shape. It's had very heavy losses" said L. John Eichner, chairman of SH&E Inc., a New York-based aviation consulting firm.

Mr. Eichner added that Lufthansa would like to lay off some of the personnel in Germany, but that German labor laws carry very high severance costs.

Largely because of these restrictions, Lufthansa has much higher labor costs per seat-mile than any of the major U.S. carriers. Germany threatened last year to cancel the current pact, but then agreed last

November on an interim one-year accord, due to expire Oct. 31. Even if Mr. Wissmann follows through on his threat, the basic agreement would still remain in effect for another year.

The U.S. bilateral with France expired in early May, one year after Paris said it was renouncing the accord. In the of a formal accord each carrier must submit its proposed flight schedule to the other country's government for approval every six months.

U.S. airlines encounters no problems in getting French approval for their summer flight schedules but there's no guarantee that it will be so easy when they submit their plans in late summer for the six-months period beginning Nov. 1.

U.S. carriers would face a similar situation with Germany if the U.S.-German accord expires.

In response to Germany's demands for capacity limits on U.S. carriers, an official at the Department of Transportation said Washington is willing to accept some restraints for the next three years, but would want much more open access after that.

Negotiators for the two sides were in Washington last Wednesday, but U.S. and German sources both said the meeting was primarily intended to give Washington's answers in questions that the Germans raised at a prior meeting in April.

"It wasn't Now the ball is in their court's the DOT official said.

John Ash, a consultant with Global Aviation Associates in Washington, said the Germans are also making restriction on U.S. carriers' fifth freedom rights, which enable them to carry passengers and cargo between Germany and other countries. The current bilateral gives U.S. airlines very liberal rights in this area.

Germany's Transport Minister Threatens to Cancel US Air Pact

By WILLIAM ARMSTRONG

Journal of Commerce Staff

Germany's transport minister threatened Friday to cancel the U.S.-German aviation pact if the two sides are unable to reach agreement at talks next month in Bonn on a new bilateral agreement.

"If there are no results, I will have to make a decision this summer, and one option is to terminate the agreement," minister Matthias Wissmann told foreign reporters in Bonn, according to Knight-Ridder Financial News.

"We want to have safeguards so there won't be overcapacity in the market," a German source based in the United States said.

The Germans believe the current agreement, forged in the early years after World War II, gives U.S. carriers too much access to its market at the expense of German carriers,

especially Lufthansa German Airlines, in which the government owns a 51.6% stake.

U.S. airlines currently have about 50% of the U.S.-German passenger volume, according to a U.S. official.

"Lufthansa is in bad shape. We had very heavy losses," said L. John Eichner, chairman of SH&E Inc., a New York-based aviation consulting firm.

Mr. Eichner added that Lufthansa would like to lay off some of its personnel in Germany, but that German labor laws carry very high severance costs.

Largely because of these restrictions, Lufthansa has much higher labor costs per seat-mile than any of the major U.S. carriers. Germany threatened last year to cancel the current pact, but then agreed last November on an interim one-year accord, due to expire Oct. 31. Even if Mr. Wissmann follows through on

his threat, the basic agreement would still remain in effect for another year.

The U.S. bilateral with France expired in early May, one year after Paris said it was renouncing the accord. In the absence of a formal accord, each carrier must submit its proposed flight schedule to the other country's government for approval every six months.

U.S. airlines encountered no problems in getting French approval for their summer flight schedules, but there's no guarantee that it will be so easy when they submit their plans in late summer for the six-month period beginning Nov. 1.

U.S. carriers would face a similar situation with Germany if the U.S.-German accord expires.

In response to Germany's demands for capacity limits on U.S. carriers, an official at the Depart-

ment of Transportation said Washington is willing to accept some restraints for the next three years, but would want much more open access after that.

Negotiators for the two sides met in Washington last Wednesday, but U.S. and German sources both said the meeting was primarily intended to give Washington's answers to questions that the Germans raised at a prior meeting in April.

"It wasn't contentious. Now the ball is in their court," the DOT official said.

Jon Aab, a consultant with Global Aviation Associates in Washington, said the Germans are also seeking restrictions on U.S. carriers' fifth freedom rights, which enable them to carry passengers and cargo between Germany and other countries. The current bilateral gives U.S. airlines very liberal rights in this area.

1° Libertad

Permiso para sobrevolar países extranjeros.

2° Libertad

Permiso de aterrizaje técnico en país extranjero.

3° Libertad

Permiso para llevar tráfico del propio país a un país extranjero.

4° Libertad

Permiso para recoger tráfico en un país extranjero y traerlo al propio país. Esta libertad complementa la 3° permitiendo el tráfico bilateral.

5° Libertad

Permiso para llevar tráfico entre dos países extranjeros.

Ejemplo: Ladeco (bandera chilena) requiere de la 5° Libertad para recoger tráfico en Asunción (Paraguay) y llevarlo a Sao Paulo (Brasil) vale decir, operar entre dos países extranjeros.

La concesión de esta libertad esta sujeta a la concurrencia de tres Estados.

6° Libertad

Ejercicio de tráfico hacia terceros países "conectando" a través del país de origen.

Ejemplo: Tráfico que Varig (bandera brasilera) mueve entre Santiago y Europa mediante redistribución inmediata en Rio de Janeiro.

La 6° Libertad es una combinacion de 4° + 3° Libertad.