



**Dirección Nacional de Aeronáutica Civil**  
**Sub Dirección De Transporte Aéreo y Regulación Aerocomercial**  
**Gerencia de Transporte Aéreo y Regulación Aerocomercial**

---

**ACTA FINAL**

En Santiago, en los días 3 y 4 de noviembre de 1993, se reunieron las Autoridades Aeronáuticas de Chile y Paraguay, con el objeto de proseguir con la revisión de la relación aerocomerciales entre ambos países.-

La composición de las delegaciones se adjunta como Anexo a la presente Acta.

Ambas delegaciones concordaron la siguiente Agenda de trabajo:

“Análisis y evaluación de la relación bilateral aerocomercial entre Chile y Paraguay y búsqueda de una fórmula de acuerdo”.

La Delegación Chilena procedió a hacer un recuento histórico de dicha relación, desde la celebración del Convenio Aéreo vigente de junio de 1957 y la revisión de su Cuadro de Rutas en la Reunión de Consulta de 1978, y culminó con la fórmula moderna de distribución de las mismas, que permite una operación práctica recíproca de los derechos de tráfico, dada su distinta ubicación geográfica. La aparición solo a partir de 1989 de ciertas dificultades en el otorgamiento de permisos por parte de la autoridad aeronáutica paraguaya, a operaciones cargueras de las empresas chilenas, generó la Reunión de Consulta de Septiembre de 1990, en la que Chile, solicitó frene a un acentuado desequilibrio comercial, a favor de las empresas paraguayas en el volumen de venta de lo transportado en relación con Chile, abrir la capacidad de oferta carguera para desarrollar el comercio exterior de cada país, reunión que culminó en el compromiso de incluir en la Agenda de la próxima reunión pactada, la revisión de los términos del Convenio Aéreo vigente entre ambos países. Finalmente, en Octubre de 1992, se avanzó en el estudio de nuevas bases para el desarrollo de la relación bilateral, que se plasmaron en cinco conceptos tendientes a flexibilizar dicha relación, los que se incluirán en el Anexo A del Convenio vigente, Convenio que a juicio de la Delegación de Chile no responde hoy en día a los requerimientos de la realidad actual.

En materia tarifaria, hizo presente que en Chile la Autoridad Aeronáutica no puede fijar tarifas y su intervención se limita a controlar excesos (tarifas predatorias, tarifas excesivamente altas o excesivamente bajas) y que de hecho, aún cuando la autoridad pueda hacerlo, es casi imposible su control efectivo.

Respecto a la regularización de la oferta por el mercado que informa su política aérea, tal apertura está basada en el principio de la reciprocidad comprendiendo que ninguna política de liberación o de predeterminación puede aplicarse en su concepto extremo, de tal forma que siempre será posible encontrar fórmulas intermedias que satisfagan las distintas políticas.

La Delegación Chilena, concordando en las cifras estadísticas presentadas por Paraguay en el transporte de carga, ampliamente favorables a Chile, en contrapartida al enorme desequilibrio que se produce con el tráfico de pasajeros, donde la empresa paraguaya utiliza plenamente los derechos del Cuadro de Rutas, especialmente hacia los Estados Unidos y Europa y donde los resultados, económicos adquieren dimensiones muy difíciles de equilibrar para las empresas chilenas, cuyo tráfico preferentemente son de 3ª y 4ª libertades. Ello en atención a que cada país obedece a su vocación que le es propia, para las empresas chilenas en el ámbito de la carga y para la paraguaya en los pasajeros.

La Delegación paraguaya hace ver que las empresas cargueras chilenas están más desarrolladas frente a las nacientes empresas cargueras paraguayas, por lo que éstas podrían correr el riesgo de desaparecer, y por ello desean crear un marco de regulación de la oferta que no afecte su existencia y proponen lograr el equilibrio mediante la prefijación de un número suficientemente holgado de frecuencias para las empresas de cada Parte, las que serían administradas por sus respectivas autoridades, de acuerdo a sus procedimientos internos de asignación.

La delegación Chilena hace ver que no es conveniente el mecanismo de fijar un número determinado de frecuencias separadamente en carga y en pasajeros para las empresas de cada Parte, pues ello, obligará a medir el desequilibrio global. Estima que cualquiera sea el esfuerzo de las empresas Chilenas de levantar

más tráfico en Paraguay, dada la diferencia del potencial económico de cada mercado, se va a producir una diferencia apreciable a favor de Paraguay, por lo que todo intento de nivelación tendrá a perjudicar a las empresas paraguayas. Es por ello que prefiere que sean las propias empresas las que puedan colocar los servicios que deseen y, que mediante reuniones periódicas entre sus autoridades, se proceda a observar y evaluar las necesidades de oferta de ambos países. Las empresas de carga paraguayas también gozarán del mercado chileno y tal flexibilidad producirá el efecto de sumar los mercados de ambas Partes, lo que será mas positivo y beneficioso que entrar en una escalada de nivelaciones.

Después de un amplio y franco intercambio de opiniones y como una forma de facilitar las operaciones aerocomerciales bilaterales y equilibrar las oportunidades de las empresas aéreas de ambas Partes, se acuerda lo siguiente:

Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes, independientemente del reconocimiento de los permisos ya otorgados a las empresas que operan actualmente, autorizaran los permisos de operación que les sean presentados por las empresas aéreas de la otra Parte, para efectuar indistintamente, servicios mixtos de pasajeros, carga y correspondencia, y exclusivos de carga, tanto regulares como no regulares, con derechos de tráfico entre ambos países y con terceros países y con la capacidad, número de frecuencias y material de vuelo que serán determinados por las empresas, en cualquiera de las rutas especificadas en el Anexo del Convenio Bilateral Aéreo vigente.

En lo que se refiere al transporte exclusivo de carga, conforme a la política de flexibilización progresiva acordada entre las Partes en base a criterios de igualdad de oportunidades, se establece que las empresas paraguayas podrán operar en la ruta Asunción \ Santiago \ Miami \ Asunción, en ambos sentidos y las empresas aéreas chilenas, en la ruta Santiago \ Miami \ Asunción \ Santiago, en ambos sentidos, con derechos de tráfico entre todos los puntos. Dada la especial modalidad de esta operación, las Partes acuerdan ratificar lo dispuesto en el Artículo VI, párrafo a) del Convenio Aéreo vigente.

Con este fin, dichas autoridades arbitrarán todas las medidas necesarias para que tales autorizaciones se otorguen con la mayor celeridad y libre de cualquier traba administrativa.

Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes se reunirán con el objeto de observar y evaluar como se atienden las necesidades del tráfico de ambos países.

En materia tarifaria ambas Partes acuerdan no innovar en lo contemplado en las cláusulas pertinentes del Convenio actual, el que será revisado con posterioridad.

Ambas Partes dejan constancia de alto grado de cordialidad y colaboración mutua que reinó durante las negociaciones, lo que refleja las buenas relaciones existentes entre ambos países.

La presente Acta entrará en vigor a partir del 1<sup>a</sup> de Diciembre de 1993 y deberá ser confirmada a través de un intercambio de Notas Diplomáticas.

Suscrita en Santiago de Chile, a los cuatro días del mes de Noviembre de 1993.

JUAN PABLO LANGLOIS VICUÑA  
JEFE DE LA DELEGACION CHILENA

CNEL. RAMON D. GUERRA BENITEZ  
JEFE DE LA DELEGACION PARAGUAYA

\*\*\*\*\*

Anexo: Nómina de las Delegaciones  
(Intencionalmente dejado en blanco)