

13-5-10

CON ANEXO

DEL  
AL

DIRECTOR DEL CEREMONIAL Y PROTOCOLO  
SEÑOR CARLOS BASCUÑAN, JEFE DE GABINETE DE  
SU EXCELENCIA EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

1.- Desde el 4 al 7 de octubre próximo, permanecerá en nuestro país en visita oficial, el Ministro de Transporte de Malasia, Excmo. Señor Dato'Seri Ling Liong Sik.

2.- En el proyecto de programa de actividades del Ilustre Visitante, figura una audiencia con Su Excelencia el Presidente de la República, visita de cortesía, la que, salvo mejor opinión de Su Excelencia, podría realizarse el lunes 5 de octubre, a las 10.30 horas.

3.- Para mejor información, se acompaña Aide Memoire enviada por la Embajada de Malasia, como asimismo su Curriculum Vitae.-



B°  
C. Klammer B. Director

23-sepbre.92.-

6/10  
Recuerde  
con don Eduardo  
Vargas

REPUBLICA DE CHILE  
PRESIDENCIA  
REGISTRO Y ARCHIVO  
NR. 92/21667  
A: 24 SEP 92

P.A.A.	<input type="checkbox"/>	R.C.A.	<input type="checkbox"/>	F.W.M.	<input type="checkbox"/>
C.B.E.	<input checked="" type="checkbox"/>	M.L.P.	<input type="checkbox"/>	P.V.S.	<input type="checkbox"/>
M.T.O.	<input type="checkbox"/>	EDEC	<input type="checkbox"/>	J.R.A.	<input type="checkbox"/>
M.Z.C.	<input type="checkbox"/>				

## AIDE MÉMOIRE

La Embajada de Malasia desea informar al Gobierno de la República de Chile que el Ministro de Transporte de Malasia, el Honorable Dr. Ling Liong Sik, ha propuesto un plan de visita a Chile desde el 4 al 7 de octubre. El objetivo principal de la visita del Ministro es discutir la posibilidad de firmar un Acuerdo de Servicios Aéreos y, si corresponde, un acuerdo comercial entre las aerolíneas de Malasia y Chile.

2. En particular, el Gobierno de Malasia está interesado en obtener el "derecho de quinta libertad" para Malaysian Airlines (MAS) para los siguientes sectores:-

- (a) A través del Pacífico, parando en Fiji, Tahiti e Isla de Pascua y vice versa;
- (b) Ciudad de México - Santiago y vice versa;
- (c) Puntos adicionales - Río de Janeiro, Sao Paulo y Buenos Aires y vice versa.

3. De lo anterior se desprende que Malaysian Airlines pretende eventualmente convertir Santiago en su principal centro de operaciones en América Latina. Si Malaysian Airlines volara hacia Chile, ésta sería la primera conexión directa entre Chile y la región de Asia-Pacífico. Este avance sería sumamente beneficioso para seguir desarrollando la cooperación económica y comercial no solo entre Malasia y Chile, sino que entre Asia y la región del Pacífico también.

4. Si las negociaciones tienen un desenlace fructífero, Malasia estaría dispuesta a firmar el acuerdo definitivo durante la visita de Su Excelencia el Presidente de la República de Chile a Malasia, en noviembre próximo.

14 de septiembre de 1992

DATO' SERI DR. LING LIONG SIK

BORN: 18.9.1943. Malaysia.

Wife: Datin Seri Eua Ling.

Children: 2 sons

Education: King Edward VII School, Taiping 1950-1957  
Federation Military College 1958-1960  
University of Singapore - MBBS 1961-1966

Professional Qualification:

Medical Doctor, Penang General Hospital (1966-1968)  
Private practice, Butterworth (1968-1975)

Career:

Parliamentary Secretary for Ministry of Local Government  
and Federal Territory (1976-1977)

Deputy Minister of Information, Ministry  
of Information (1978-1982)

Deputy Minister of Finance,  
Ministry of Ministry of Finance (May 1982-March 1984)

Deputy Minister of Education,  
Ministry of Education (March 1985-January 1986)

Minister of Transport,  
Ministry of Transport (since January 1986)

Affiliations:

President, Malaysian Chinese Association  
Chairman, Tunku Abdul Rahman College Council  
Chairman, Asia-Pacific for Communications (1979-1982)  
President, Malaysian Rugby Union (1980-1984)  
President, University of Singapore Students' Union (1964)  
President, Royal Military College Old Boys' Association  
(1979-1982)

Honours & Awards:

DPMP, SPMP  
Honours Award, Outward Bound School, Lumut.

Address:

No. 54, Jalan Setiabakti 8,  
Bukit Damansara,  
50490 KUALA LUMPUR.

Tel. No.:

2546696

## MEMORANDUM

### Visita del Ministro de Transportes de Malasia

#### a) Objetivos de la visita.

Durante los días 4 y 7 del mes en curso efectúa una visita oficial a Santiago el Ministro de Transportes de Malasia acompañado de una delegación de su Ministerio y de la línea aérea "Malaysian Airlines System" (MAS), que es controlada mayoritariamente por el Estado malasio. El objetivo de esta visita es continuar las negociaciones con las autoridades aeronáuticas chilenas para que la compañía aérea malasia pueda extender sus vuelos hacia Chile. Se considera que esta visita tiene un carácter preparatorio de la que, a su vez, realizará a Malasia Su Excelencia el Presidente de la República, en un tema que es particularmente sensible para el Gobierno de dicho país.

Paralelamente, el Ministro de Transportes de esa nación viene a examinar la capacidad que tiene ASMAR para poder proporcionar a varios puertos malasios que están en planes de modernización, grúas, buques remolcadores y naves de pilotaje.

#### b) Origen del interés malasio.

Como se recordará, durante la visita oficial que efectuó a Chile en junio de 1991, el Primer Ministro de Malasia, Dr. Mahathir Mohamad, éste centró como uno de los objetivos primordiales de su visita de que Chile pudiera ser el punto final de una ruta aérea que Malaysian Airlines pretendía establecer en forma pionera por el Pacífico Sur. Este deseo respondía a la aspiración repetidamente manifestada por el Gobernante malasio de establecer conexiones aéreas entre los países del Sur, sin tener que depender de las rutas aéreas establecidas a través del Norte, que encarecían y hacían más extensos y difíciles los contactos humanos y de carga entre las naciones del Sur.

Desde entonces ha habido diversas negociaciones entre las autoridades aeronáuticas de ambos países tendientes a explorar vías de entendimiento para establecer dicha ruta por el Pacífico Meridional.

Si bien se han alcanzado acuerdos parciales (Suscripción de dos Memoranda de Entendimiento) los propósitos iniciales de Malaysian Airlines no han podido cristalizarse hasta la fecha debido a la resistencia de parte de las autoridades aeronáuticas chilenas de



parte de las autoridades aeronáuticas chilenas de conceder a la línea aérea malasia derechos de quinta libertad (facultad para transportar pasajeros desde y hacia puntos intermedios) por la vía del Pacífico Sur, lo que ha hecho inviable esta iniciativa. La única concesión otorgada por Chile ha sido la de ofrecer a Malaysian Airlines los derechos de quinta libertad por la ruta del Atlántico Sur entre la ciudad sudafricana de Johannesburgo y Santiago, ante el interés manifestado por MAS de establecer esa ruta alternativa.

Entretanto, el Gobierno malasio ha negociado acuerdos aéreos con Brasil y México. Con la nación azteca concertó un acuerdo que permitirá a MAS volar entre Kuala Lumpur y Ciudad de México, vía Los Angeles, el 25 del presente mes. Con Brasil, obtuvo derechos de quinta libertad para poder volar entre Johannesburgo y las ciudades de Río de Janeiro y Sao Paulo, como posible extensión de la ruta entre Kuala Lumpur y Johannesburgo, la que, asimismo, se inaugurará el 25 de octubre próximo.

c) Interés actual del Gobierno malasio en relación a Chile.

Después de los exitosos acuerdos alcanzados tanto con México como con Brasil, el Gobierno malasio ha reiniciado contactos exploratorios con Argentina y con Chile para obtener la extensión de sus actuales rutas aéreas.

Por lo que se refiere a nuestro país, el interés declarado de MAS es poder convertir a Santiago en punto final de tres rutas aéreas que convergerían desde tres distintos puntos. Para tal efecto, sin que ello implique una orden de prelación, quisiera obtener derechos de quinta libertad a través de las siguientes rutas: i) extensión de la ruta entre Ciudad de México y Santiago; ii) extensión de la ruta entre Johannesburgo y Santiago teniendo como puntos intermedios Río de Janeiro, Sao Paulo y/o Buenos Aires; iii) Malasia no dispone de derechos de quinta libertad hacia y desde Tahíti, lo que dificulta la concreción de esta ruta.

d) Nueva ruta posible por el Pacífico.

A las rutas indicadas anteriormente se ha añadido una cuarta alternativa que podría resolver las complejidades de las conexiones aéreas por el Pacífico, aunque ello significará un leve desvío hacia el Pacífico Norte. Malasia está también interesada en esta ruta aunque hasta el momento no ha formulado una petición concreta para su uso. Ello podría ocurrir eventualmente

en las conversaciones que se inician en el día de hoy en Santiago. Esta ruta se extiende desde Kuala Lumpur hasta Honolulu y desde allí viraría hasta el Sur para llegar a Santiago. No se han determinado aún cuáles serían los puntos intermedios, posiblemente Pascua. Esta ruta ofrece enormes ventajas ya que permitiría recoger en la capital de Hawai todo el tráfico de pasajeros y de carga destinado hacia América del Sur que provenga de puntos tan importantes como Japón, Taiwán y Corea del Sur, evitándose que esa importante corriente comercial y turística tenga que llegar a América del Sur a través de las rutas que provienen de Estados Unidos. Hay indicios de que Japón estaría muy interesado en el establecimiento de esta nueva ruta aérea.

Por otra parte, Malasia ya dispone de la facultad de recoger pasajeros en Honolulu hacia América del Sur. Lo único que faltaría obtener para que ello se concrete es que el Gobierno de Chile conceda a la empresa aérea Malasia la facultad de llevar pasajeros desde Santiago hacia Honolulu. Si esta posibilidad se materializa, existe interés de Ladeco, principalmente, de transportar los pasajeros y carga que lleguen por esa vía desde Santiago hacia otros puntos de América del Sur. Nuestra capital se convertiría así en un importante centro de distribución del flujo aéreo entre ambas riberas del Pacífico.

e) Fijación de posición chilena.

Durante la actual permanencia en Santiago de las autoridades malasias debiera definirse la posición definitiva de las autoridades aeronáuticas chilenas en torno a esta materia, la que como ya anotamos, se viene negociando hace casi un año y medio. Por lo demás, esta definición es importante ya que procede la visita presidencial a Malasia durante la cual este tema será uno de los puntos centrales y tal vez el principal de la agenda.

Una nueva negativa de las autoridades chilenas podría afectar el curso de otras negociaciones en marcha con ese país. Si hay una respuesta favorable, durante dicha visita se podría firmar una ampliación del Memorándum de entendimiento ya suscrito.

f) Opciones que se ofrecen a Chile.

Después de haberse escuchado las opiniones de las líneas aéreas chilenas LAN CHILE y LADECO, en conversaciones recién sostenidas y organizadas por el

Ministro de Transporte, Señor Germán Molina, en el cual se comprobó opiniones divergentes de las compañías chilenas indicadas, se requiere una decisión política de alto nivel que se incline por las siguientes opciones, de manera preferente: a) Autorizar el otorgamiento de los derechos de quinta libertad entre Santiago y Honolulu para la ruta aérea antes mencionada, ya que es la que ofrece los menores perjuicios a las compañías nacionales e indudables ventajas a Chile (ver letra d). A este respecto, sólo hace escasos días se ha sabido que Lan Chile desearía también utilizar la ruta entre Los Angeles y Japón, materia que desearía que fuese incluida en la próxima visita presidencial a dicha nación asiática. Esta aspiración de Lan Chile, muy difícil de obtener, podría eventualmente verse afectada por la eventual petición de Malaysian Airlines. b) En caso que prosperen las negociaciones de MAS con Argentina parece difícil que Chile pueda oponerse a que los vuelos de esa compañía, provenientes de Johannesburgo, arriben a Santiago, recogiendo pasajeros en la capital del país trasandino. Ya hay numerosas compañías extranjeras que gozan de esta franquicia. Como ya se indicó, Chile ya concedió los derechos de quinta libertad entre Johannesburgo y Santiago, sólo faltaría la autorización para la utilización de los puntos intermedios. Cabe señalar que si falta la autorización argentina, tanto Lan Chile como Ladeco se oponen a que MAS llegue directamente a Santiago desde Río de Janeiro o de Sao Paulo. Al parecer, habría menores objeciones si el punto intermedio es Buenos Aires. Si persiste la negativa argentina, cabe incluso la posibilidad de que MAS vuele directamente entre Johannesburgo y Santiago. En esta eventualidad, los derechos de quinta libertad ya estarían concedido por el Memorándum de Entendimiento antes mencionado, ciertamente ésta sería la mejor alternativa posible para los intereses chilenos.

En este contexto cabe mencionar que hay una total oposición de las líneas aéreas nacionales para que se conceda a MAS derechos de quinta libertad entre Ciudad de México y Santiago, ya que aquello afectaría seriamente los vuelos iniciados a esa capital por nuestras compañías nacionales. Por otro lado, Lan Chile ha expresado su rechazo a permitir que Malaysian Airlines utilice la ruta del Pacífico Sur via Tahíti e Isla de Pascua, ya que Lan Chile desea mantener para sí esa ruta con una posible extensión a Australia. Aún no se ha explorado la posible utilización de la Isla de Pascua y sus consecuencias en la eventual ruta aérea entre Honolulu y Santiago de Chile, materia que queda abierta a discusión y análisis.

g) Sin perjuicio de lo que antecede, nada impide que

entre MAS y las empresas aéreas chilenas se concreten acuerdos comerciales de reparto de carga y pasajeros (code sharing y space reservation) e inclusive un joint ventures para la utilización conjunta de material de vuelo. Hay que tener presente que MAS está expandiendo su capacidad actual, de tal suerte que en 1995/96 dispondrá de una flota de más de 100 aviones, entre ellos cerca de 20 Jumbo jets.

Santiago, 05 de octubre de 1992





