

Santiago, Septiembre 29 de 1992

Excelentísimo  
Señor Presidente de la República  
Don Patricio Aylwin Azócar  
Palacio de La Moneda  
Presente

ARCHIVO

REPUBLICA DE CHILE			
PRESIDENCIA			
REGISTRO Y ARCHIVO			
NR.	92 / 22 176		
A:	30 SEP 92		
<input type="checkbox"/> P.A.A.	<input type="checkbox"/> R.C.A.	<input type="checkbox"/> F.W.M.	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/> C.B.E.	<input type="checkbox"/> M.L.P.	<input type="checkbox"/> P.V.S.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> M.T.O.	<input type="checkbox"/> E.D.E.C.	<input type="checkbox"/> J.R.A.	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Z.C.			

Excelentísimo Señor Presidente:

A propósito de su próximo viaje a Asia, diversos personeros del sector público y en particular, algunos del sector privado, han manifestado su interés en que la línea aérea Malasia, pueda ejercer derechos de tráfico de Quinta Libertad hacia y desde Chile.

Sobre el particular, creo es mi obligación darle a conocer la política que Lan Chile ha venido desarrollando y piensa continuar implementando en el Pacífico Sur.

Asimismo, considero importante reseñar los efectos que una medida de esta naturaleza tendría respecto de Lan Chile:

1. En efecto, Lan Chile opera la ruta Pacífico Sur, Santiago-Isla de Pascua-Papeete, desde hace 23 años. Dicha ruta ha sido desarrollada en base a un gran esfuerzo económico por parte de la Compañía, la cual no ha podido extenderse más allá de Papeete por no haberse obtenido derechos de tráfico de Quinta Libertad, en otros destinos. (Debe tenerse en consideración que, por años y hasta hoy, siendo una línea aérea privada, subvenciona voluntariamente los pasajes de los chilenos residentes en Isla de Pascua, hecho poco común en la industria aeronáutica).
2. Lan Chile no podrá desarrollar tráficos aéreos al Asia si no obtiene primero los permisos para operar Australia, cosa que en la práctica nos ha sido denegada por dicho gobierno, al permitírse nos sólo una frecuencia semanal.

S.E. Don Patricio Aylwin A.

29/Sep/92

Pág. 2

3. Tal como ocurre en todos los mercados aéreos del mundo, las posibilidades de explotarlos están condicionadas a negociaciones bilaterales entre ambos países, llevadas a cabo por sus respectivos gobiernos, lo que, junto con apreciar las ventajas económicas y comerciales que ellas conllevan, no pierden de vista los intereses de las compañías aéreas de sus respectivos países que sirven esas rutas o pretenden servir las en el futuro.
4. Coincidente con lo anterior, siempre debe tenerse presente el concepto de reciprocidad, al considerar otorgar un derecho aéreo de Quinta Libertad, puesto que estos derechos, una vez otorgados, son en la práctica muy difíciles de reconsiderar.
5. Es interesante destacar que, al otorgar Chile a Malasia un derecho de Quinta, este último país, exhibirá este derecho como el mejor argumento para obtener las Quintas Libertades Aéreas con Australia, Fidji, Islas Cook y Francia, sepultando -de por vida- la posibilidad de Lan Chile de operar esa ruta.
6. La dinámica tradicional del ejercicio de los derechos de tráfico nos indica que si Malasia opera el Pacífico Sur con derechos de Quinta otorgados por Chile, su próxima petición será la de ejercer derechos de tráfico domésticos (Isla de Pascua/Santiago).
7. No es tan claro y efectivo argumentar que una mayor oferta beneficiaría al consumidor chileno, en razón que el tráfico que actualmente se tiene en la ruta es fundamentalmente étnico australiano (el 34% de las ventas de la ruta se efectúan en Australia) y en lo que respecta al mercado turístico a Papeete, más del 75% de su venta se hace fuera de Chile.
8. Si Chile otorgase eventualmente derechos de Quinta Libertad a Malaysian Airlines, por la ruta del Pacífico Sur, no habría argumentos para denegar una eventual petición, en el mismo sentido, que mañana formularan Singapore Airlines, Japan Airlines o Korean Airlines.

S. E. Don Patricio Aylwin A.  
29/Sep/92  
Pág. 3

En consecuencia, otorgar derechos de Quinta Libertad a una Compañía asiática en la ruta del Pacífico Sur, significa postergar definitivamente las pretensiones justificadas de la industria aeronáutica chilena de mantener su presencia en dicha región, dado el exagerado proteccionismo con que otros países del Asia actúan en beneficio de sus compañías nacionales.

Para formarnos una idea, bastaría señalar que Francia demoró más de dos años en autorizarnos a volar más allá de Papeete, y luego la respuesta de Australia, en la práctica, fue una negativa, invalidando la posibilidad de utilizar los derechos obtenidos con Francia.

El delicado tema de los Derechos de Tráfico, que implican una concatenación de derechos de Tercera, Cuarta y Quinta Libertad de distintos estados de una misma región, inteligentemente desarrollados, debe ser asumido a través de una política integral de mediano y largo plazo, en la cual se conjuguen los intereses de los usuarios y de las líneas transportadoras nacionales, con las posibilidades de ejercer una efectiva reciprocidad en dicha materia con los países que se negocie.

Por otra parte, y conscientes de nuestra obligación de buscar fórmulas que permitan compatibilizar los intereses nacionales, el interés de los usuarios en general y el desarrollo de la industria aeronáutica, especialmente en un destino de tanto futuro como lo es el Asia, o el denominado Australasia, creemos más que suficiente el poder ofrecer a los mencionados usuarios, hombres de negocios y turistas en general, la posibilidad de implementar un sistema **Special Prorate Agreement** con Malaysian Airlines, con :

- a) 3 frecuencias semanales en alta temporada y 2 en baja temporada en el Pacífico Sur (conectando en Papeete),
- b) 4 frecuencias semanales (conectando en Los Angeles - E.E.U.U.)

PRESIDENCIA

S.E. Don Patricio Aylwin A.

29/Sep/92

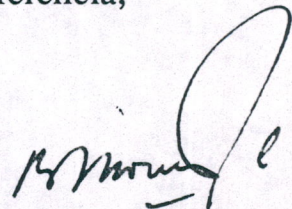
Pág. 4

- c) 14 frecuencias semanales Santiago/Buenos Aires, pudiendo conectar en esa ciudad con la cantidad de vuelos que la compañía Malasia efectúe normalmente en su ruta Kualalumpur/Johannesburgo/Buenos Aires.

Las posibilidades establecidas en los puntos a), b) y c) son factibles de implementar en breve plazo, sin causar perjuicios ni amagar expectativas para ninguna de las compañías aéreas involucradas, pero disponiendo de un servicio eficiente y regular con múltiples alternativas de rutas e itinerarios para alcanzar el mismo destino.

Mientras tanto, nuestras autoridades -en conjunto con las compañías nacionales interesadas- deberán perseverar y persuadir a la autoridad australiana a fin de ir ganando posiciones en la ruta Pacífico Sur, área de operaciones que le ha sido reconocida preferentemente por todos los gobiernos del mundo a Lan Chile, hecho que no siempre fue valorado como corresponde en nuestro propio país.

Le saluda con la mayor atención y deferencia,



José Luis Moure O.  
Presidente Ejecutivo

JLM/ams

311 SEP 1992