

C.P.C. N° 1151

ANT: Consulta de la Compañía Sudamericana,
Agencias Aéreas y Marítimas S.A. (SAAM),
de 9 de enero de 2001. Rol N° 157-01 CPC.

MAT: Dictamen de la Comisión.

SANTIAGO, 09 MAR 2001

- I. La Compañía Sudamericana, Agencias Aéreas y Marítimas S.A., en adelante SAAM, accionista mayoritaria de la sociedad concesionaria del frente de atraque Molo Sur del Puerto de San Antonio, San Antonio Terminal Internacional S.A., cuya sigla o razón social es STI, ha solicitado a esta Comisión que postergue el período de medición del porcentaje máximo de la carga movilizada por dicha sociedad a través de ese frente para no ser considerada usuario relevante en los términos a que se refiere el Dictamen N° 1045, de 1998, de este Organismo, hasta el 30 de octubre del 2003, o hasta la fecha que fije la Comisión.

Fundamenta su petición en las siguientes consideraciones principales:

1. La recurrente se adjudicó en la licitación convocada por la Empresa Portuaria de San Antonio los sitios 1, 2 y 3 del frente de atraque antes mencionado, y sus respectivas zonas de respaldo.
2. El frente de atraque licitado con sus correspondientes áreas de respaldo, objeto de la concesión, no fue entregado en su totalidad en una misma fecha, ya que el 1° de enero del año 2000 recién pasado sólo se entregó a la concesionaria STI los sitios 2 y 3 del frente de atraque y una parte del sitio 1, por cuanto la otra parte estaba dada en concesión a la Compañía Minera Disputada de Las Condes. Recién el día 15 de enero del presente año se hizo entrega de la otra parte del sitio 1. Esta entrega parcial inicial del sitio 1 no tuvo mayor utilidad para STI durante el año 2000 recién pasado, pues en la mitad del sitio entregado no cabe una nave para ser atendida. Por ende, STI operó durante todo el año 2000 prácticamente con sólo dos de los tres sitios licitados. Incluso, para ocupar en forma racional el sitio 1 se requerirá, previamente, modificarlo y acondicionarlo. Estos trabajos tomarán unos seis meses, a lo menos.
3. En lo que respecta a las áreas de respaldo, también objeto de la concesión, cuya extensión es de alrededor de 31 hectáreas, las cuales son indispensables para el acopio y almacenamiento de la carga, como asimismo para la instalación de las grúas, ellas fueron entregadas parcialmente, en las siguientes oportunidades y condiciones:
 - 3.1. El 1° de enero del 2000:
 - a) 10 hectáreas aproximadamente, de aprovechamiento limitado, debido a que ellas no se encontraban en un solo paño, sino que dispersas en distintos

lugares del área licitada. Lo aprovechable inicialmente del total de esta superficie, se indica en plano que se adjunta.

- b) 14 hectáreas más, todas las cuales han debido ser previamente niveladas y adaptadas para que recién puedan quedar en condiciones de usarse a principios de abril del presente año 2001. Por lo tanto, estas 14 hectáreas aún no han sido utilizables.

3.2. El 1° de enero del presente año, 2001, se entregaron adicionalmente 2,7 hectáreas.

3.3. En el primer semestre del presente año 2001, se entregarán otras 2,7 hectáreas; y

3.4. En el año 2005, se entregará un saldo de 1,5 hectáreas.

4. Expresa que esta entrega parcial del frente de atraque licitado, con sus correspondientes áreas de respaldo, no se debió a que la Empresa Portuaria de San Antonio haya incurrido en mora en el cumplimiento del contrato de concesión.

El Dictamen N° 1045, de 1998, hace aplicable sus mediciones y limitaciones “respecto del tonelaje de carga marítima movilizada por medio del frente de atraque OBJETO DE LA CONCESION (sección 3.2 del Dictamen); y ocurre que el “frente de atraque OBJETO DE LA CONCESION” está compuesto por los tres sitios, y no por 2 o 2 ½, y por todas las áreas de respaldo, y no tan sólo por una parte de ellas, y menos todavía cuando la gran mayoría no se encuentran en condiciones de ser utilizables u operables”.

Según la sección 1.1 del Contrato de Concesión, “Frente de Atraque es “el Area de la Concesión, junto con la infraestructura, equipamiento y otros bienes identificados en el Anexo IV de las Bases de Licitación”. A su vez, el mismo Anexo IV, acápite “Descripción General”, especifica que: El frente de atraque que se licitó es aquel compuesto por los sitios 1,2 y 3 y sus actuales áreas de respaldo”.

Agrega la consultante que de las normas transcritas fluye que el frente de atraque licitado y adjudicado a STI fue el compuesto por los sitios 1 (completo), 2 y 3, más sus áreas de respaldo.

Sin embargo, de acuerdo al mismo Anexo IV, acápite “Áreas y Programas de Entrega”, se contempla que el área de concesión se entregaría por etapas.

En opinión de SAAM, mientras EL FRENTE DE ATRAQUE LICITADO, que es el compuesto por todos los sitios (no por dos y fracción de los tres, y menos cuando el fraccionado no sirve para atender a una nave) y por las áreas de respaldo (que totalizan aproximadamente 31 hectáreas), no sea entregado en forma INTEGRAL a la sociedad concesionaria, la medición dispuesta por el Dictamen no debería efectuarse.

Estima incluso que la medición contemplada por el Dictamen N° 1045 debiera hacerse efectiva una vez que dichas áreas se encuentren en condiciones realmente OPERABLES, mas no durante su período de adaptación.

Por ello, solicita SAAM la postergación de la entrada en vigencia de las normas contempladas por el Dictamen N° 1045 respecto de las mediciones que se deben efectuar para verificar si se excede el límite tope del 25% fijado para la integración vertical.

En opinión de la recurrente esta petición no altera las Bases de la Licitación, de las cuales el Dictamen N°1045 forma parte, pues en las propias Bases se

especifica lo que debe entenderse por frente de atraque licitado (Secc. 1.1. del Contrato de Concesión). En consecuencia, a su juicio, mientras el área de concesión no haya sido totalmente entregada y esté en operaciones, no sería procedente aplicar en esta parte el Dictamen N° 1045, de 1998. Pero, tan pronto STI disponga de la totalidad del frente de atraque licitado con sus correspondientes áreas de respaldo, el Dictamen N° 1045 adquiriría plena vigencia.

5. Agrega la recurrente que la situación antes descrita habría producido las siguientes consecuencias:

5.1 Ha impedido recibir una mayor cantidad de carga en el frente de atraque licitado.

5.2 Como consecuencia de lo anterior, alrededor de un 39% de la carga movilizada en el frente de atraque ha sido transportada por Compañía Sudamericana de Vapores S.A. (CSAV), matriz de SAAM, usuario relevante en los términos del Dictamen N° 1045. Esta concentración disminuirá, en forma importante, cuando: a) Entre en operaciones el sitio 1, pues el volumen de carga transportado hasta la fecha aumentará desde aproximadamente 450.000 toneladas anuales a 1.000.000 de toneladas. Todo este tonelaje se tendrá en consideración, en el futuro, para el cómputo del 25% a que alude el Dictamen, monto que en la actualidad no se computa "por cuanto ese sitio no fue operado, durante todo el año 2000, por la Empresa Portuaria San Antonio (estatal)" (sic). b) La concesionaria disponga de los tres sitios en operación, más el cuarto que construirá, el cual debe quedar íntegramente terminado y equipado en el tercer trimestre del próximo año 2002.

Con estas dos ampliaciones que experimentará el frente de atraque, STI se encontrará en condiciones de recibir una mayor cantidad de carga de diferentes empresas navieras, con lo cual la carga transportada por CSAV quedará por debajo del 25%.

5.3 Señala SAAM que si se aplicara de inmediato la medición del 25% a que se refiere el Dictamen, esa empresa debería rebajar su actual participación en la sociedad concesionaria del 63.7% al 40%, hecho que podría implicar que SSA Holding (operador norteamericano) pasara a ser el accionista mayoritario de la concesionaria, pues sumaría a su 27,3% actual el 23,7% que deberá liberar SAAM, con lo cual adquiriría el 51% del capital accionario. Ello, como se ha dicho, en razón de que en el periodo respectivo la matriz de SAAM, la Compañía Sudamericana de Vapores, movilizó en el frente concesionado un 39% de la carga, excediéndose del límite fijado en el referido Dictamen.

6. La Empresa Portuaria de San Antonio, por oficio N°0071, de 18 de enero de 2001, informó, en resumen, lo siguiente:

6.1 Los bienes y áreas del frente de atraque concesionado fueron entregados al concesionario por etapas, según el detalle adjunto al Anexo IV de las Bases de Licitación; por tanto, la afirmación que en este sentido formula la recurrente, es efectiva.

Sin embargo, la entrega por etapas, de acuerdo a un cronograma específico, fue una modalidad expresamente pactada por las partes y conocida por todos los licitantes del Molo Sur de San Antonio, de la que tratan latamente las Bases de Licitación, reforzadas por una serie de elementos gráficos como cuadros y planos. Las referidas entregas fueron cumplidas oportunamente por parte de la Empresa Portuaria de San Antonio, motivo por el cual no existe incumplimiento de esta Empresa.

Hace presente dicha Empresa que en el Anexo IV de las Bases de Licitación, denominado "Descripción del Frente de Atraque Licitado", se establecieron con

anterioridad a la firma del Contrato las épocas en que serían entregadas las distintas áreas de la Concesión, lo cual se reflejó, además, en el Acta de Entrega respectiva, la que fue suscrita por ambas partes sin reserva alguna sobre esta materia.

Tal como señala SAAM, sobre el concesionario recae la obligación de informar respecto del cumplimiento de las reglas sobre integración vertical, siendo la consecuencia de la transgresión de dichos límites la obligación de vender el exceso de participación accionaria dentro del plazo de 3 meses.

6.2 Informó también la Empresa Portuaria de San Antonio que efectivamente no se ha podido operar en su totalidad el frente de atraque licitado, precisamente porque no se ha entregado completo, pero sin que esta situación haya significado la imposibilidad de operar y explotar comercialmente el frente de atraque materia de la concesión. En relación con lo anterior expresó que entre enero y febrero de 2000, dicha concesionaria transfirió 4.401.108 toneladas (cuatro millones cuatrocientas un mil ciento ocho toneladas), lo que representó un incremento del 1% en comparación al año 1999, época en que dichos sitios de atraque eran explotados por la Empresa Portuaria de San Antonio. La carga transferida por el concesionario STI el año pasado representó porcentualmente el 48% de la carga total transferida por el puerto de San Antonio.

6.3 La Empresa Portuaria de San Antonio acompañó los siguientes documentos:

- a) Contrato de Concesión de Frente de Atraque Molo Sur del Puerto de San Antonio.
- b) Anexo IV de las Bases de Licitación del referido proceso.
- c) Acta de entrega del Frente de Atraque Molo Sur.
- d) Escritura pública en la cual consta poder para representar a la Empresa Portuaria de San Antonio.

7. Por oficios N°s 36 y 37, de 18 de enero de 2001, y 44, de 25 de ese mes y año, la Fiscalía Nacional Económica solicitó a las empresas Ultramar Agencia Marítima Ltda. y Agencias Universales S.A. y a la Asociación de Exportadores, respectivamente, que informaran acerca de eventuales dificultades que pudieran haber tenido en la operación del frente de atraque Molo Sur de San Antonio.

Por Oficio N° 085/01, de 9 de febrero de 2001, el Sr. Gerente General de la Asociación de Exportadores de Chile A.G. informó que sus asociados no han tenido dificultades en las operaciones portuarias en el Puerto de San Antonio.

Agencias Universales S.A. (Agunsa), por su parte, por comunicación de 30 de enero de 2001, informó que ha experimentado ciertos inconvenientes para atender en el frente multioperador, en su calidad de agente estibador, a las naves de la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica S.A. (CCNI), adscritas al "Servicio New Americas", en el cual participan las compañías navieras Compañía Sudamericana de Vapores S.A. (CSAV), la mencionada CCNI, American President Lines (APL) y Crownley - Hamburg Süd.

La dificultad experimentada se ha traducido en inconvenientes para AGUNSA, en su calidad de agente estibador de CCNI, para atender los barcos de esta compañía en el frente no licitado, producto de que las naves del "Servicio New Americas" recalán en el frente licitado, o sea en el frente concesionado, provocando con ello un perjuicio tanto a AGUNSA como CCNI.

La sociedad Ultramar Agencia Marítima Ltda. no informó en relación a la materia consultada.

8. El Sr. Fiscal Nacional Económico(S), por Oficio N° 226 de 2 de marzo de 2001, informó a esta Comisión que, en su opinión, no procedería acceder a lo solicitado por SAAM, por las razones que consigna en su informe.

9. En relación con los antecedentes expuestos, esta Comisión estima necesario expresar lo siguiente:

9.1. La Ley N° 19.542 otorgó a las Empresas Portuarias diversas atribuciones relacionadas con el proceso de licitación de los frentes de atraque y de supervisión de la actividad portuaria y planificación de las inversiones en este sector.

Así se desprende, entre otros, de los artículos 4°, 6°, 7°, 8°, 14 y 23 de esa Ley.

Asimismo, los artículos 14 y 23 de la propia Ley N° 19.542 confirieron a esta Comisión Preventiva Central la atribución exclusiva de informar sobre las condiciones de competencia que debían regir las licitaciones a que convocaran las Empresas Portuarias, en las situaciones siguientes:

a) Si deciden otorgar la concesión de cualesquiera frentes de atraque, no existiendo en la región respectiva otro frente de atraque estatal capaz de atender la nave de diseño que puede atender el frente que será objeto de la concesión (artículo 14, inciso segundo); la nave de diseño es "la nave de mayor eslora total, calado máximo y desplazamiento a plena carga que puede operar en un frente de atraque" (artículo 53);

b) Si deciden otorgar concesiones bajo un esquema monooperador y no existiere en la región otro frente de atraque, operado bajo un esquema de multioperador, capaz de atender la nave de diseño (artículo 23, inciso segundo);

c) Si los concesionarios están relacionados, en los términos que define el Título XV de la Ley N° 18.045 sobre Mercado de Valores, con: i) concesionarios que desarrollen, conserven o exploten otros frentes de atraque dentro del mismo puerto o terminal; o, ii) concesionarios de la misma región que desarrollen, conserven o exploten un frente de atraque en que pueda operar la máxima nave de diseño en los otros puertos estatales de la misma región (artículo 14, inciso tercero, número 2).

De estas disposiciones se desprende que el mandato que la ley otorgó a esta Comisión para determinar las condiciones de competencia que deben concurrir en las situaciones antes descritas, fue amplio y no estuvo sujeto a restricciones ni limitaciones en el texto de la citada ley.

En el ejercicio de estas atribuciones esta Comisión, mediante el Dictamen N° 1045, de 1998, fijó las condiciones de competencia que, a su juicio, debían regir en los recintos portuarios licitados, precisando los criterios tendientes a generar competencia entre los operadores y a impedir la discriminación entre los usuarios.

Entre las materias reguladas en dicho Dictamen, se establecieron diversas restricciones y limitaciones a la integración vertical que podría producirse en la actividad portuaria.

Para ello se tuvo presente que, dada la vinculación natural que existe entre el negocio marítimo y el portuario, quienes manejan un puerto tienen incentivos para utilizar ese control en la obtención de ventajas en los mercados relacionados. Los negocios portuario y marítimo en general presentan dificultades en materia de transparencia, debido a las condiciones de tiempo y espacio en que se prestan los servicios y la imposibilidad práctica de recurrir a prestadores

alternativos. Al haber optado Emporchi por el esquema monooperador, aumentan los riesgos de discriminación por parte del operador portuario.

La experiencia en el manejo del negocio portuario deja en evidencia que un operador dispone de múltiples mecanismos para ejercer comportamientos discriminatorios en función de intereses en otras áreas del negocio marítimo.

Con el propósito de precaver estos riesgos y, en particular, de asegurar la transparencia y evitar subsidios cruzados, promoviendo la existencia de intereses independientes suficientemente fuertes al interior de las sociedades concesionarias y propendiendo al manejo de la concesión como un negocio autónomo, que maximice su propio beneficio económico, esta Comisión aprobó diversas reglas sobre integración vertical, que se transcriben a continuación:

"El conjunto de usuarios relevantes no podrá poseer más de un 40% del capital, ni más del 40% del capital con derecho a voto, ni derechos por más del 40% de las utilidades de la sociedad concesionaria".

"Serán considerados como usuarios relevantes las personas que, por sí o en conjunto con sus personas relacionadas, efectúen, contraten o intervengan bajo cualquier modalidad en el transporte de carga por vía marítima, sea como empresas navieras, exportadores, importadores, consignatarios, fletadores, porteadores, transportistas multimodales, agentes, corredores, forwarders, o a cualquier título o modalidad, (i) con más de un 15% del tonelaje de la carga marítima movilizada en la región respectiva, o (ii) con un más de un 25% del tonelaje de carga marítima movilizado por medio del frente de atraque objeto de la respectiva concesión. Si un usuario (por sí o en conjunto con sus relacionadas) participare a varios títulos, será considerado usuario relevante si supera los porcentajes referidos en razón de su participación a cualquier título de la misma naturaleza. Los porcentajes a los que se refiere este número se calcularán al 31 de marzo, 30 de junio, 30 de septiembre y 31 de diciembre respecto del período de 12 meses anteriores a cada una de estas fechas y se informarán por la sociedad concesionaria a la Empresa Portuaria dentro de los 30 días siguientes".

"Para los efectos de los porcentajes máximos referidos en los números precedentes, al porcentaje de propiedad, voto o utilidades que tengan directamente en la sociedad concesionaria sus accionistas, se agregará la participación total que posean en la propiedad, voto o utilidades de la concesionaria sus personas relacionadas".

"A efectos de las reglas anteriores se tendrá por personas relacionadas las calificadas como tales por la Ley N° 18.045 sobre Mercado de Valores, sin perjuicio de las facultades de la Superintendencia de Valores y Seguros para dar por establecida tal relación".

"Los estatutos de las sociedades concesionarias incorporarán la regla de que si uno o un conjunto de accionistas de la sociedad concesionaria (incluyendo sus respectivas personas relacionadas) supera los límites de participación referidos en el número 1) precedente (exceso de participación), tales accionistas deberán proceder a la enajenación dentro de 3 meses del exceso de participación de la manera que tales accionistas acuerden en los pactos que celebren, otorgándose en todo caso poder irrevocable al directorio de la sociedad concesionaria para proceder a la enajenación del exceso de participación a prorrata de sus respectivas participaciones por medio de una bolsa de valores si transcurridos 45 días desde que se produjo el exceso de participación, éste no hubiere sido enajenado".

"Los concesionarios proporcionarán a las Empresas Portuarias información a lo menos trimestralmente respecto de las relaciones de sus accionistas con sus personas relacionadas que resulten pertinentes".

"Las bases y el contrato de concesión establecerán que si pasados tres meses desde que se produce un exceso de participación no se ha procedido a enajenar el referido exceso de participación a un tercero no sujeto a inhabilidad, se entenderá por ese solo hecho un incumplimiento grave de las obligaciones del concesionario y la Empresa Portuaria respectiva tendrá derecho a poner término a la concesión según dispone el artículo 51, inciso segundo, letra c), de la Ley".

"Estas reglas tendrán vigencia durante todo el plazo de concesión. Con todo, luego de cinco años de celebrado el contrato de concesión, los concesionarios podrán requerir su modificación a la Empresa Portuaria respectiva, la que sólo podrá proceder previo informe de la Comisión Preventiva Central".

9.2. La empresa SAAM solicita que no se dé cumplimiento al Dictamen en referencia hasta el año 2003, u otra fecha que fije esta Comisión, en lo que respecta a la obligación que tienen ella y sus empresas relacionadas, de no transportar ni movilizar más del 25% de la carga marítima en el frente de atraque licitado, invocando como fundamento de tal petición la circunstancia de que no le fueron entregados en su totalidad los sitios adjudicados y sus respectivas áreas de respaldo.

Sobre el particular, esta Comisión debe expresar que comparte la opinión manifestada por el Sr. Fiscal Nacional Económico (S), en orden a que debe desestimarse la petición formulada por la recurrente.

Ello, en razón de las siguientes consideraciones:

a) La entrega parcial del sitio 1 y sus zonas de respaldo es una materia que fue incorporada a las Bases de la Licitación y que forma parte del respectivo Contrato de Concesión y del Acta de Entrega correspondiente.

En consecuencia, la recurrente y todos los postulantes tuvieron oportuno conocimiento y expresaron su aceptación acerca de las condiciones que regirían la entrega del sitio 1 y sus zonas de respaldo, sin formular reparos de ninguna naturaleza.

b) La situación de hecho que ahora plantea la recurrente, relacionada con los efectos negativos que para esa empresa se derivarían de tal situación, en cuanto le harían perder eventualmente el control de la sociedad concesionaria, no amerita ni justifica, a juicio de esta Comisión, cambiar las condiciones y los plazos establecidos para proteger la libre competencia en los puertos licitados.

Al respecto, cabe hacer presente que la empresa SAAM estuvo en perfectas condiciones de prevenir y evitar oportunamente la situación que ahora le afecta.

c) El Dictamen N° 1045, de 1998, de esta Comisión Preventiva Central, constituye un acto administrativo dictado en virtud de un mandato legal expreso, que ha producido o está produciendo todos sus efectos legales, tanto para la empresa concesionaria como para terceros, respecto de los cuales sería inoponible cualquiera alteración o postergación en su cumplimiento.

Al ejercer esta Comisión las facultades que le otorgó la Ley N° 19.542 dio pleno cumplimiento al mandato legal y agotó el ejercicio de dichas atribuciones, sin perjuicio de lo dispuesto en el N° 3.8. del citado Dictamen.

Los actos administrativos dictados en el ejercicio de una facultad legal, que han creado derechos y obligaciones para las partes o para terceros, son irrevocables por razones de conveniencia u oportunidad, por lo que no pueden ser modificados, o suspendida o postergada su aplicación, ya que ello atentaría en contra de su estabilidad y vigencia, y, por ende, en contra de la seguridad jurídica de los derechos de terceros y de las propias partes interesadas.

El N° 3.8. del Dictamen señala que las reglas sobre integración vertical rigen durante todo el plazo de la concesión (20 años) y que sólo al término de los primeros cinco años de celebrado el Contrato de Concesión, que en la especie es de 10 de noviembre de 1999, el concesionario puede requerir su modificación a la Empresa Portuaria, previo informe de esta Comisión Preventiva Central.

En su N° 9, Capítulo XV, el Dictamen declaró que "de esta forma se reconoce que durante el período inmediatamente siguiente a las licitaciones probablemente se definirá si será posible que los puertos compitan entre sí en igualdad de condiciones y sean concebidos y operados como negocios independientes de otros negocios vinculados al comercio exterior. De suceder todo aquello, se estaría en situación de analizar la conveniencia de disminuir algunas de las restricciones señaladas".

d) Estima también esta Comisión que modificar o suspender la aplicación del Dictamen alteraría los efectos del contrato de concesión y sus documentos anexos, cambiando a posteriori las reglas que fijaron la participación de los oponentes en el proceso de licitación, todo lo cual atentaría en contra del principio de igualdad de los concursantes.

Ello, sin perjuicio de señalar también que los contratos, así como sus anexos y los documentos incorporados a los mismos, sólo pueden ser modificados o invalidados por consentimiento mutuo de las partes contratantes o por causas legales (artículo 1545 del Código Civil), lo que en la especie no ocurre.

Por lo mismo, tampoco procede que esta Comisión autorice alterar el pacto de accionistas que se hubiere celebrado entre los socios de la sociedad concesionaria, ni los estatutos de la misma, en cuyos documentos debieron incluirse las normas contenidas en el N° 3.5. del Dictamen.

e) Como se ha expresado, los artículos 14 y 23 de la Ley N° 19.542 señalaron que correspondía a esta Comisión determinar las condiciones de competencia que debían regir las licitaciones de los recintos portuarios, por lo que las empresas concesionarias desarrollan una actividad regulada.

El Dictamen en cuestión dispuso diversas restricciones y limitaciones relacionadas con integración vertical, entre otras materias, con el objeto "de asegurar la transparencia y evitar subsidios cruzados, promoviendo la existencia de intereses independientes suficientemente fuertes al interior de las sociedades concesionarias, de modo de propender al manejo de la concesión como un negocio independiente, que maximice su propio beneficio económico".(Pág. 22).

Agrega el Dictamen que "las bases establecerán que los estatutos de las sociedades concesionarias incluirán la obligación de sus accionistas de proporcionar a la sociedad concesionaria información acerca de las empresas relacionadas relevantes a efectos de los límites de participación que establecerán las propias bases y los contratos de concesión".

El propio contrato de concesión, en su artículo 6, establece expresamente que es obligación del concesionario dar cabal, íntegro y oportuno cumplimiento al Dictamen N° 1045, de 1998, de esta Comisión (págs. 54, 57, 72 y 82 del Contrato).

A su vez, las Bases de la Licitación, que forman parte integrante del respectivo contrato de concesión, disponen textualmente lo siguiente, en la pág. 24, N° 4.4.4:

"4.4.4 Cumplimiento de las condiciones establecidas por la H. Comisión Preventiva Central".

"Los estatutos de la Sociedad deberán incorporar las condiciones establecidas en el Dictamen CPC. N° 1045, del 21.08.98, de la H. Comisión Preventiva Central establecida en el D.L. 211 de 1973".

"Sin perjuicio de la obligación del Concesionario de respetar las condiciones y requisitos que se señalan en las presentes Bases, el cumplimiento de cualquier dictamen de la H. Comisión Preventiva Central constituye una obligación propia del Concesionario, sin necesidad de requerimiento alguno por parte de la Empresa o las autoridades. Los accionistas de la Sociedad Concesionaria otorgarán poder irrevocable al directorio de la Sociedad Concesionaria para dar cumplimiento a las condiciones que establece la H. Comisión Preventiva Central en lo que se refiere a los máximos de participación".

"Sin perjuicio de lo anterior, la Empresa podrá requerir a la Sociedad Concesionaria la entrega de la información legal, operacional y/o económica, a fin de supervisar el cumplimiento de los requisitos y limitaciones de propiedad establecidos por la referida H. Comisión Preventiva Central, como así también para fiscalizar el cumplimiento de tales condiciones. Con tal objeto, los estatutos de la Sociedad Concesionaria incluirán la obligación de sus accionistas de proporcionar a la Sociedad Concesionaria información acerca de las empresas relacionadas, para efectos de dar cumplimiento a las condiciones establecidas por la H. Comisión Preventiva Central del D.L. 211 de 1973".

Como se observa, la aplicación de las referidas normas impide modificar los plazos establecidos para verificar los límites de participación que fija el citado Dictamen.

10. Por las consideraciones expuestas, esta Comisión declara que no corresponde acceder a la solicitud que ha formulado la Compañía Sudamericana, Agencias Aéreas y Marítimas S.A. (SAAM), en orden a postergar el cumplimiento del Dictamen N° 1045, de 1998, en la forma expresada en este pronunciamiento.

Notifíquese a la consultante y al señor Fiscal Nacional Económico.

El presente dictamen fue acordado en sesión de 9 de marzo de 2001, de esta Comisión Preventiva Central, por la unanimidad de sus miembros presentes, señores Sergio Espejo Yaksic, presidente, Claudio Juárez Muñoz y Carlos Castro Zoloaga.


PAOLA HERRERA FUENZALIDA
 Secretaria - Abogado
 Comisión Preventiva Central