

C.P.C. N° 945/503

ANT: Denuncia de Santiago Montt Vicuña contra Iberia Líneas Aéreas de España S.A. y la A.G. de Industriales y Exportadores de Merluza y otros productos del mar de la X y XI Regiones.

MAT: Dictamen de la Comisión.

SANTIAGO, 01 SEP 1995

1.- Mediante presentación de fs. 1, ampliada por escritos de fs. 17, 37, 40 y 51, el abogado don Santiago Montt Vicuña denunció la existencia de un acuerdo de exclusividad de carga aérea celebrado entre la empresa de transporte aéreo Iberia Líneas Aéreas de España S.A., en adelante "IBERIA", y la Asociación Gremial de Industriales y Exportadores de Merluza y Otros Productos del Mar de la X y XI Regiones, en adelante "la Asociación", según el cual sólo podrían exportar merluza fresca con destino a España, vía Iberia, aquellas empresas que fueran miembros de esa Asociación.

La existencia de este acuerdo habría sido notificada por el gerente general de IBERIA don Carlos Bambach Vidal, en reunión celebrada el 3 de Septiembre de 1994 con exportadores y agentes de carga aérea, entre los cuales se encontraba el señor Marcos Vidal Lasnibat, del cual acompaña declaración jurada en que se deja constancia de ella.

Entre las empresas que no son asociadas menciona a 7, las que, según manifiesta, son de gran importancia para las regiones X y XI y, en conjunto, dan trabajo a más de 1.000 trabajadores permanentes.

Indica que, como consecuencia del acuerdo, las empresas que no son miembros de la Asociación sólo tienen acceso a dicho transporte en situaciones accidentales, como gestiones de otras líneas aéreas en casos de reservas no cumplidas por suspensiones imprevisibles de vuelos.

Hace presente que casi la totalidad de la exportación del recurso merluza se concentra en el mercado español y que el transporte de carga aérea directa desde Santiago a Madrid está servido sólo por 3 líneas aéreas: IBERIA, con vuelos que conforman un 81% del total; Lan Chile, un 14%, y Pluna, un 5%. Si se considera la oferta de carga indirecta o con transbordo, debe agregarse a Viasa (con escala en Caracas) y Varig (con escala en Río de Janeiro), pero los porcentajes no varían sustancialmente. IBERIA presta el servicio por sí o a través de empresas relacionadas (Aerolíneas Argentinas y Viasa), y lo efectúa mediante el transporte directo del producto desde Santiago a Madrid o

mediante alternativas que implican escalas en Buenos Aires, Río de Janeiro o Miami.

Expresa que el acceso al transporte directo ofrecido por IBERIA es de vital importancia, ya que cuando el producto es objeto de carga indirecta varía en su aspecto, por lo que el receptor español no lo compra o lo compra a menor precio.

Señala que IBERIA constituye un "common carrier", esto es, una empresa de transporte público aéreo que ofrece sus servicios al público en general, con precios y bajo condiciones comunes o iguales para los consumidores, y, en consecuencia, no puede discriminar respecto de quienes pueden o no acceder a sus servicios.

A su juicio existirían presunciones graves, precisas y concordantes para estimar que se habría incurrido, por parte de IBERIA y la "Asociación", en las conductas antimonopólicas previstas en los arts. 1º y 2º letras b) y f) del DL 211, de 1973.

En virtud de lo anterior, solicita al señor Fiscal Nacional instruya las investigaciones que estime pertinentes para fiscalizar las conductas señaladas y requiera de las Comisiones Resolutiva o Preventiva, según corresponda, la aplicación de medidas que restablezcan la libre competencia y, en particular, el libre e igualitario acceso de las empresas productoras y exportadoras del recurso hidrobiológico "merluza fresca" al servicio de transporte aéreo directo ofrecido como "common carrier" por IBERIA, en la ruta Santiago-Madrid.

Mediante presentación de fs. 51, el abogado don Cristián Toro deja constancia que, para todos los efectos legales, tanto él como el abogado don Santiago Montt actúan por cuenta y en representación de la empresa pesquera industrial FRIOSUR S.A., sin perjuicio de aquéllas que asuman respecto de otras compañías afectadas por la actitud de IBERIA.

Acompaña los siguientes documentos:

- a).- Gráfico de oferta semanal de carga directa Santiago-Madrid de los distintos transportistas. (fs. 4).
- b).- Cuadro comparativo de la oferta de carga aérea Santiago-Madrid, directo o con transbordo. (fs. 5).
- c).- Fotocopia de declaración jurada, sin fecha, de don Marcos Vidal, gerente general de la empresa de carga aérea Export Import Cía. Ltda. (fs. 6 y 7).
- d).- Copia de Fax enviado a la empresa chilena Pesquera Salmar Ltda., por su receptor de España "Importadora Los Lagos", de fecha 14 de Octubre de 1994. (fs. 19 a 22).
- e).- Copia de Fax de 30 de Septiembre de 1994, dirigido por Pesquera Salmar Ltda. a la Asociación, manifestando su interés en formar parte de ella y la confirmación de despacho de este mensaje. (fs. 21 y 22).

ab

f).- Estatutos de la Asociación denunciada (fs. 24 a 36) y fotocopia de la página del Diario Oficial donde aparece publicado el extracto de su constitución. (fs. 39).

2.- Don Carlos Bambach Vidal, gerente general para Chile y Bolivia de IBERIA, en declaración prestada ante la Fiscalía Nacional Económica, que rola a fs.8, expresó lo siguiente:

2.1. Las relaciones de Iberia con los exportadores se realizan a través de los agentes de carga, que pueden serlo de uno o más exportadores; desconociendo Iberia a qué exportadores pertenece la carga que transporta.

2.2. En la exportación de merluza fresca a Madrid hay que distinguir dos periodos claramente diferenciados: el de baja (de Junio al 15 de Septiembre) y el de alta (del 16 de Septiembre al 31 de Diciembre). En el primero se transportan 20 toneladas semanales en cada avión y en el segundo 80 toneladas. Los problemas para el transporte y reserva de carga se producen en el periodo de alta, en que existe gran demanda, situación que se agudizó en 1994, debido a que la Subsecretaría de Pesca fijó cupos de captura de merluza en 1.300 toneladas, para impedir la depredación de este producto.

Lo que ocurrió con algunos agentes de carga es que quedaron sin reserva porque la existente estaba comprometida.

2.3. A fines de Septiembre de 1994, un grupo de exportadores de Puerto Montt lo invitó a una reunión en esa ciudad para programar las reservas de carga para la temporada alta, a la que concurrió, aun cuando no es habitual entenderse directamente con los exportadores, porque estimó que con ello servía los intereses de Iberia ya que, siendo la merluza un producto perecible, es muy importante la programación anticipada de los espacios disponibles.

Niega que en esa reunión se haya comprometido a transportar sólo la carga de los exportadores pertenecientes a la Asociación, pero reconoce que aceptó la reserva de espacios solicitada en dicha ocasión. Hace presente que no es problema de IBERIA si los agentes de carga que representan a otros exportadores no tuvieron la precaución de hacer las reservas respectivas.

2.4. Respecto de la reunión celebrada, entre otros, con los señores Luis Catalán Ortega, subgerente de ventas y Marcos Vidal Lasnibat, gerente general de Export, Import Cía. Ltda., reconoce que ella se realizó y señala que en esa oportunidad hizo presente a las personas antes mencionadas que no era posible convenir con ellos reserva alguna de espacios porque todo estaba ya contratado.

Con posterioridad a su declaración, el señor Bambach envió los siguientes documentos: nómina de empresas que forman parte de la Asociación (fs. 13 y 14); nómina de agentes de carga que embarcaron merluza durante 1993 en vuelos de Iberia (fs. 15); y nómina de agencias de cargo que embarcaron merluza a España desde el 3 de Octubre de 1994 al 17 del mismo mes, en bodegas de Iberia (fs. 16).

3.- A fs. 56 y 57 rolan declaraciones prestadas ante el Fiscal Económico de las X y XI Regiones, por don Luis Tello Palma y por don Alejandro Rodríguez Guajardo, secretario y presidente, respectivamente, de la "Asociación", quienes manifestaron no conocer ninguna condición impuesta por IBERIA para transportar la merluza ya que ellos, como exportadores, actúan a través de las agencias de carga. El primero, trabaja con Aerointer y el segundo, con Gold Cargo.

Admiten que gente de IBERIA se contactó con la Asociación. Según el señor Tello se hizo a través de los agentes de carga y según el señor Rodríguez ello ocurrió a principios de este año y tuvo por objeto ponerse de acuerdo en tarifas de transporte.

4.- Don Marcos Vidal Lasnibat, en declaración que rola a fs. 65, señaló, en síntesis:

4.1. Hasta el 31 de Octubre de 1994 se desempeñó como gerente general de la empresa Export, Import. Cía Ltda. y actualmente trabaja en una empresa de comercio exterior de su propiedad.

4.2. En cuanto a la declaración jurada de fs. 6, ésta fue redactada por un empleado de FRIOSUR S.A. durante una conversación informal que él sostuvo con el gerente general de dicha empresa, don Carlos Vial, en reunión efectuada el día 4 de Octubre de 1994, a petición de éste y en sus oficinas. Dicha reunión tuvo por objeto hacerle una relación cronológica de los volúmenes de merluza fresca que la empresa había embarcado, vía IBERIA, a España y de las dificultades que había tenido en la reserva de espacios para los embarques, por las razones contenidas en la referida declaración.

4.3. No obstante que en este momento no está vinculado comercialmente con Friosur, ha tenido conocimiento de que dicha empresa embarca sus productos normalmente por Iberia.

5.- Don Milton Raúl Salazar Marín, representante legal de Pesquera Salmar Ltda., en declaración que rola a fs. 71, señaló:

5.1. Aproximadamente en junio de 1994, fue invitado a formar parte de la Asociación y quedó de pensarlo. Posteriormente, envió fax manifestando su intención de ingresar a ella, intención que luego reiteró personalmente al señor Rodríguez (presidente de la Asociación), sin que haya obtenido respuesta hasta la fecha.

5.2. Su empresa exporta merluza fresca a España, vía aérea, por las siguientes líneas: Iberia (40%, comprendiendo el efectuado por Aerolíneas Argentinas); Lan Chile (40%) y Pluna (20%). Hasta Marzo de 1995 lo hizo por intermedio de la agencia Export, Import. Transport Cía. Ltda. y a partir de Abril pasado lo hace a través de la empresa Lonquimay.

5.3. En los meses de Enero, Febrero y Abril de 1995 transportó por IBERIA (no lo hizo en Marzo debido a la veda); y en los meses de Octubre, Noviembre y Diciembre de 1994 lo hizo sólo en forma ocasional, ya que es temporada alta para Iberia y estaban saturados, por lo que utilizó, principalmente, Lan Chile y, en menor escala, Pluna.

Niega que IBERIA le haya puesto condiciones para dicho transporte.

5.4. Reconoce haber recibido el fax de fs. 19, de su cliente en España, Importadora Los Lagos, en que le señalan que debido a presiones efectuadas desde Chile no van a poder recibir más pescado suyo y esperan podrá arreglar los problemas con la Asociación.

6.- Mediante escrito de fs. 74 IBERIA informó lo siguiente:

6.1. El volumen de carga comercial disponible en cada vuelo para el trayecto Santiago-Madrid, oscila entre 15.000 y 22.000 Kgs. Dicha oscilación se debe a las posibles reservas que se hacen desde Río de Janeiro, por ser ésta escala intermedia de cada vuelo.

6.2. Los itinerarios programados son Santiago-Río de Janeiro-Madrid, en los días martes, jueves, sábado y domingo de cada semana, que se sirven en un solo avión en cada frecuencia.

6.3. Las reservas de espacio de cargo se hacen a través de las agencias de carga, las que actúan en representación tanto del cargador como del transportista. Dentro del transporte aéreo de mercancías, las reservas de espacio constituyen un acto preparatorio o preliminar del contrato de transporte. Ellas se realizan verbalmente, casi siempre en forma telefónica, razón por la cual IBERIA no las registra documentalmente.

6.4. IBERIA no distingue entre sus clientes, razón por la cual no es posible otorgar información clasificada en empresas miembros de la "Asociación" y aquéllas que no lo son. Acompañan la totalidad de las guías aéreas emitidas durante el año 1994.

7.- La Unidad de Ingeniería Económica de la Fiscalía, luego de analizar las guías aéreas acompañadas por IBERIA, emitió el informe de fs. 61, acompañado de dos Anexos: El Anexo 1, que contiene un resumen del volumen mensual de merluza fresca transportada por IBERIA en el período Diciembre de 1993 a Diciembre 1994, dividido por empresas, clasificadas en tres grupos y el Anexo 2, que indica los volúmenes de merluza fresca transportada por IBERIA, en igual período, a través de un total de 15 Agentes de Carga.

Las conclusiones del referido informe son las siguientes:

7.1. Las exportaciones de merluza fresca con destino a España representan para IBERIA un 80%, aproximadamente, de la carga total que transporta esa empresa durante la temporada de alta.

7.2. Durante el período en estudio, las empresas pesqueras pertenecientes a la Asociación denunciada cubren más del 91% de las exportaciones totales de merluza. Las empresas que no pertenecen a la referida Asociación y que fueron mencionadas por la denunciante, representan tan solo

un 4% de dicho total y el 5% restante lo cubren 10 empresas, que tampoco pertenecen a la Asociación.

7.3. En el período que va desde Septiembre a Diciembre de 1994, las empresas no pertenecientes a la Asociación continuaron efectuando exportaciones a través de IBERIA e incluso en Diciembre de ese año, cubrieron más del 5% de la carga total de merluza transportada por IBERIA.

7.4. En lo que se refiere al precio que cobra IBERIA por el servicio de transporte de merluza fresca a España, el análisis de las guías aéreas muestra que este valor se mantuvo constante durante el período en estudio, variando entre U\$ 2,3 a U\$ 2,5 el kilo, sin que se haya podido detectar ninguna discriminación de precios por parte de IBERIA a las distintas empresas exportadoras.

7.5. Al realizar un análisis de los volúmenes contratados por cada uno de los distintos agentes exportadores (Anexo N° 2), se pudo constatar la existencia de un mercado competitivo, donde existen 3 agentes principales que cubren más del 72% de las exportaciones y 5 agentes intermedios con un 23%.

7.6. Cada empresa pesquera opera con un determinado agente exportador, siendo Gold Cargo el mayor agente. Las empresas no pertenecientes a la Asociación operan en forma exclusiva con el agente Export, Import y Cía.

7.7. En resumen, no existen antecedentes de negativa de servicios por parte de IBERIA, en el transporte de merluza fresca a España, a las empresas pesqueras no pertenecientes a la Asociación. Por otro lado, el mercado, tanto por el lado de las empresas pesqueras como por los agentes exportadores, se muestra bastante atomizado y competitivo, sin que ninguna empresa domine abrumadoramente la demanda u oferta.

8.- El señor Fiscal Nacional Económico, en informe contenido en Oficio ORD. N° 473, de 17 de Agosto en curso, señaló que, a su juicio, procedería desestimar la denuncia de autos en virtud de las consideraciones que en dicho oficio se indican.

9.- Esta Comisión, una vez analizados todos los antecedentes que conforman este expediente, concuerda con la opinión del señor Fiscal mencionada precedentemente, ya que considera que no se encuentra acreditado que haya existido, por parte de IBERIA, negativa de prestación del servicio de transporte de merluza fresca a España a las empresas que no forman parte de la Asociación, producto de un acuerdo de exclusividad con esta última.

En efecto, no obstante lo manifestado por don Marcos Vidal L. en el sentido de que el gerente general de IBERIA, don Carlos Bambach, les habría notificado de que ninguna empresa que no perteneciera a la Asociación podría exportar por IBERIA (aseveración que fue desmentida por el señor Bambach en su declaración ante la Fiscalía), en el hecho, según se aprecia en el documento de fs. 85 (Anexo 1), durante el año 1994 la firma FRIOSUR S.A.- a quien dicen representar los denunciantes-, exportó a través de dicha línea aérea durante la temporada alta (meses de Septiembre a Diciembre de 1994) en forma ininterrumpida, no obstante que

Por otra parte, el gerente de Salmar Ltda. don Milton Salazar, cuya declaración rola a fs. 71, negó que IBERIA le hubiera impuesto alguna condición para el transporte de merluza e indicó como única causa de no haber obtenido mayor espacio en la temporada alta de 1994, el hecho de que Iberia tenía sus espacios saturados y que en dicho año transportó poco por esa vía, razón por la cual no tuvo un tratamiento prioritario.

Conviene tener presente, asimismo, que de conformidad con el Anexo 1, antes mencionado, las empresas pertenecientes a la Asociación exportaron, vía IBERIA, prácticamente durante todos los meses del año 1994 y que las empresas que no forman parte de ella, en cambio, lo hicieron en forma esporádica. Algunas exportaron en un solo mes (Santa Teresa, Lusitana y Olas Sur); otras lo hicieron tan solo en dos meses (Montemar y M. Urruticochea), y las que registran mayor frecuencia son las empresas Salmar Ltda. (8 meses) y Friosur S.A. (7 meses).

Dado que los espacios para carga con que cuenta la línea aérea tienen una capacidad limitada y durante el período de alta ellos no son suficientes para contener la carga de todas la empresas interesadas en transportar sus productos, siempre va a haber empresas que puedan quedar fuera, sin que ello sea considerado como una negativa arbitraria e ilegítima en la prestación de los referidos servicios por parte de IBERIA.

En virtud de lo antes expuesto, esta Comisión acuerda desestimar la denuncia interpuesta por don Santiago Montt Vicuña en contra de Iberia Líneas Aéreas de España S.A..

Sin perjuicio de lo anterior, acuerda solicitar al señor Fiscal Nacional inicie una investigación en relación con el Fax a que se hace mención en el punto 5.4. del presente dictamen, mediante el cual la firma española "Importadora Los Lagos" comunica a don Milton Salazar, representante legal de Pesquera Salmar Ltda., que, debido a presiones que les efectúan desde Chile, no pueden seguir recibiendo pescado suyo y esperan que puedan arreglar los problemas con la Asociación.

Notifíquese al señor Fiscal Nacional Económico, al denunciante y a Iberia Líneas Aéreas de España S.A.

El presente dictamen fue acordado en sesión de 17 de Agosto de 1995, de esta Comisión Preventiva Central, por la unanimidad de sus miembros presentes señores Juan Manuel Cruz Sánchez, Presidente; Pablo Serra Banfi, Emanuel Friedman Corvalán y Rodemil Morales Avendaño.

No firma el señor Pablo Serra Banfi por encontrarse ausente.

*[Handwritten signatures]*



1.5