

C.P.C. N°

970/304

ANT: Plan de autoregulación tarifario de las empresas Lan Chile S.A. y Ladeco S.A.
Rol N° 43-96 CPC.

MAT: Dictamen de la Comisión.

SANTIAGO, 24 MAY 1996

1.- Por Resolución N° 445 de 10 de Agosto de 1995, la II. Comisión Resolutiva autorizó a Lan Chile S.A., para comprar la mayoría del capital accionario de Ladeco S.A. y dispuso que ambas empresas asociadas debían cumplir con diversas condiciones, cuyo propósito fue cautelar la competencia en el mercado aéreo nacional.

En particular, dicha Resolución exigió a esas Compañías que sometieran a la aprobación de esta Comisión Preventiva Central un plan de autoregulación tarifario, en conformidad con los parámetros generales que se detallan en el considerando décimo tercero de la citada Resolución, que en lo pertinente, son los siguientes:

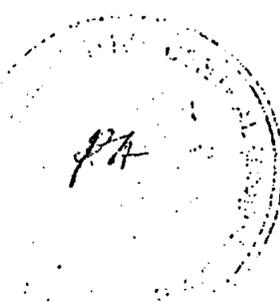
"13.1. Las empresas Lan y Ladeco someterán a la aprobación de la Comisión Preventiva Central, dentro del plazo de 90 días contados desde que quede ejecutoriada la presente resolución, un régimen de autoregulación tarifaria que contemple dos tipos de mercados en las rutas nacionales servidas por dichas empresas:

"Mercados competitivos, entendiéndose para estos efectos aquellos en los cuales otra línea aérea diferente de Lan-Ladeco accede al menos con una frecuencia diaria; y

"Mercados no competitivos, definidos como aquellas destinaciones que no cumplen con la condición antes descrita.

"Adicionalmente, se considerará como referencia, para los efectos de la autoregulación referida, las tarifas de las rutas Santiago-Buenos Aires, Santiago-Montevideo, Santiago-Lima, Santiago-Sao Paulo, y Santiago-Rio de Janeiro.

"13.2. Las empresas Lan-Ladeco asociadas se obligan a que la tarifa promedio mensual por kilómetro (yield), cobrada en los mercados no competitivos, en ningún caso



sea superior a la tarifa que se cobre en el mismo período en los mercados competitivos, señalados en el numeral anterior.

"13.3. Las empresas Lan-Ladeco asociadas deberán registrar ante la Junta de Aeronáutica Civil sus modificaciones tarifarias, así como el plazo de vigencia de las mismas, en la forma y plazos que ellas determinen y sometan a la aprobación de la Comisión Preventiva Central, dentro de los 90 días a que hace referencia el numeral 13.1. de este considerando.

"A contar de la fecha de notificación de esta resolución y mientras no se apruebe el régimen de autoregulación establecido precedentemente, las empresas Lan-Ladeco asociadas registrarán ante la citada Junta, el alza de sus tarifas en las rutas no competitivas, con una anticipación mínima de 20 días, obligándose a mantenerlas vigentes, a lo menos, durante igual lapso contado desde la fecha de su registro. Tratándose de rutas competitivas tanto la anticipación para su registro como su vigencia, será de 10 días. Asimismo, las reducciones tarifarias, deberán seguir este mismo procedimiento y se registrarán ante la autoridad Aeronáutica con 20 días de anticipación, debiendo regir por, a lo menos, igual lapso.

"13.4. Las empresas Lan-Ladeco asociadas deberán proporcionar toda la información que la Junta de Aeronáutica Civil les requiera, a fin de que este organismo pueda ejercer el control y seguimiento del sistema de autoregulación propuesto, y poner en conocimiento de la Comisión Preventiva Central cualquiera incumplimiento o alteración al referido sistema, así como la ejecución de eventuales conductas no competitivas por parte de esas empresas, con el objeto de que dicha Comisión ejerza las facultades que le conceden los Arts. 8 y 11 del Decreto Ley N° 211, de 1973".

2.- Por Dictamen N° 963/191, de 21 de Marzo de 1996, esta Comisión Preventiva Central, luego de haber dedicado numerosas sesiones al estudio y análisis del mercado aéreo nacional en general, y al plan de autoregulación tarifario propuesto por las citadas empresas, en particular, remitido mediante comunicación de 8 de Enero pasado, concluyó declarando que el aludido régimen tarifario no daba cumplimiento ni en la forma ni en el fondo, a las exigencias establecidas en la Resolución N° 445, de 10 de Agosto de 1995, de la H. Comisión Resolutiva, por lo que esta Comisión no le dió su aprobación.



El Dictamen de esta Comisión se fundó en las siguientes consideraciones principales:

2.1. La Resolución N° 445 citada obliga a que la tarifa promedio mensual por kilómetro (yield), cobrada en los mercados no competitivos, en ningún caso sea superior a la tarifa que se cobre en el mismo período en los mercados competitivos.

2.2. La propuesta de Lan-Ladeco se limitaba a comparar en forma separada cada uno de los seis tipos de tarifas existentes, proposición que no cumplía con los requerimientos de la citada Resolución.

2.3. Asimismo, la proposición en cuestión no cumplía con la instrucción expresa de la II. Comisión Resolutiva de considerar como referencia en el plan de autoregulación las tarifas de las rutas Santiago-Buenos Aires, Santiago-Montevideo, Santiago-Lima, Santiago-Sao Paulo, y Santiago-Río de Janeiro.

2.4. Además, las empresas asociadas no proporcionaron información sobre la distribución real y efectiva de las tarifas cobrada mensualmente por pasajeros en relación con los diferentes tipos de tarifas en las rutas nacionales y en las rutas internacionales indicadas como referencia en la Resolución N° 445, citada.

En estas circunstancias, esta Comisión no dispuso de elementos de juicio suficientes para determinar con algún grado de exactitud las tarifas promedio mensual por kilómetro (yield), que constituyen uno de los elementos básicos y esenciales de este régimen tarifario.

3.- Por escrito de 25 de Marzo de 1996, las empresas Lan y Ladeco acompañaron un nuevo plan de autoregulación tarifario, y solicitaron a esta Comisión que reconsiderara su Dictamen N° 963/191, de 21 de Marzo de 1996, y aprobara en definitiva el nuevo régimen tarifario propuesto. En subsidio de dicha petición los recurrentes interpusieron un recurso de reclamación ante la II. Comisión Resolutiva, en contra de dicho dictamen en ejercicio del derecho que les otorga el Art. 9 del Decreto Ley N° 211, de 1973, a fin de que esta II. Comisión se pronuncie acerca del mencionado plan de autoregulación tarifario.

4.- En sesión de 16 de Abril de 1996, esta Comisión, accediendo a una petición de las empresas Lan y Ladeco, recibió en audiencia a sus representantes. A esta sesión concurrieron dos funcionarios de la Junta de Aeronáutica Civil invitados para asesorar a la Comisión.

5.- Las empresas asociadas han presentado una nueva propuesta tarifaria para los mercados no competitivos dentro del

país, a fin de cumplir con la Resolución N° 445 citada.

El plan de autoregulación propuesto por Lan-Ladeco consiste básicamente en que en cada uno de los tramos considerados la tarifa promedio por kilómetro en las rutas nacionales no competitivas no exceda la tarifa promedio en las rutas nacionales competitivas. La tarifa nacional no-competitiva tampoco sobrepasaría en más de un 22,1% la tarifa promedio por kilómetro cobrada en las rutas internacionales señaladas en la resolución 445 (del margen de 22,1%, un 16% se explicaría por diferencias en la aplicación de IVA). La comparación con las rutas nacionales competitivas se haría en forma mensual y con las internacionales en forma semestral.

La tarifa promedio de cada ruta se obtendría dividiendo el ingreso total obtenido por ambas compañías en dicha ruta durante el período analizado por el número de pasajeros transportados. El resultado anterior se dividiría por la distancia de la ruta medida en kilómetros para obtener la tarifa promedio por kilómetro. Para cada tramo la tarifa promedio por kilómetro de las rutas no-competitivas se obtendría como el promedio aritmético de los valores obtenidos para las rutas no-competitivas incluidas en él. Idéntico procedimiento se seguiría para las rutas nacionales no competitivas y las rutas internacionales.

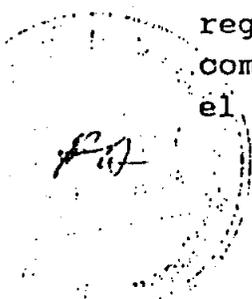
6.- A juicio de esta Comisión el plan de autoregulación propuesto en esta oportunidad por las empresas Lan y Ladeco merece las siguientes observaciones:

6.1. La composición del ingreso de las empresas aéreas contempla muchas tarifas distintas para cada vuelo, en un mercado muy dinámico y variable y en el que la cantidad de asientos que se venden a cada tarifa es una información de que no dispone la autoridad, y que las empresas afirman desconocer.

6.2. El registro de tarifas ante la Junta de Aeronáutica Civil no permite conocer ni hacer un seguimiento de las tarifas efectivamente cobradas a los usuarios, como tampoco anticipar las modificaciones de esos cobros al público.

En efecto, las tarifas "económicas" registradas para cada ruta varían enormemente. Por ejemplo, en el caso Santiago-Puerto Montt las tarifas económicas registradas varían entre US\$ 0,173 y US\$ 0,05 por kilómetro. Es decir la tarifa económica mayor equivale a 3,46 veces la tarifa económica menor (dejando fuera de la comparación las tarifas de clase ejecutiva).

6.3. Además, hay tarifas a público más bajas que el registro, porque aproximadamente el 80% de los pasajes se comercializan a través de agencias de viajes que pueden rebajar el precio descontándolo de las comisiones o sobrecomisiones. En



ocasiones estas rebajas representan un porcentaje significativo del valor publicado.

6.4. El sistema tarifario de las líneas aéreas en el mercado nacional contempla muchas tarifas distintas en cada uno de los vuelos. A modo de ejemplo, Ladeco tiene registrados seis tipos de tarifa y a cada una se aplica además el pago completo o parcial en el caso de niños menores, sin perjuicio de los planes tarifarios especiales para la tercera edad, promociones y otros.

Adicionalmente, en cada vuelo se reserva un cupo limitado para las tarifas "bajas" o promocionales. Es decir, si Lan publicita una tarifa rebajada en cierta ruta, esa oferta está disponible sólo para unos pocos pasajeros en cada vuelo, de modo que no puede inferirse que cualquier pasajero pueda pagar el monto señalado en la oferta, cuyas tarifas se aplican en determinadas condiciones especiales, tales como requisitos de estadía, de tiempo, de anticipación, de mayor o menor flexibilidad o impedimentos para modificar las fechas de ida o regreso, etc..

Lan y Ladeco han informado que los sistemas de reservas y tarifas son muy dinámicos y que continuamente se abren y cierran los cupos en cada vuelo bajo el concepto del "yield management", y que la dinámica de este proceso se realiza directamente por sistemas computacionales. Cabe señalar que la práctica del "yield management" es habitual en la industria aérea nacional y extranjera.

Lan y Ladeco sostienen que no es posible, ni siquiera ex-post, informar cuántos pasajeros volaron en cada tipo de tarifa en un vuelo determinado. De acuerdo a estas empresas generar esa información requeriría modificaciones sustanciales en sus sistemas administrativos y de gestión.

La propuesta de autoregulación de las empresas sólo ofrece informar el ingreso total recaudado en cada vuelo y el número de pasajeros en ellos. Esta información sería útil en el seguimiento y análisis del mercado aéreo, pero no constituye una base sólida para un sistema de autoregulación eficiente.

6.5. En cuanto a las tarifas por kilómetro cobradas por Lan y Ladeco, y dado que no se dispuso de la información de las empresas, se elaboró el siguiente cuadro de acuerdo a la tarifa más baja registrada en la Junta de Aeronáutica Civil.



TARIFA POR KILOMETRO SEGUN LAS TARIFAS MAS ECONOMICAS REGISTRADAS EN ENERO DE CADA AÑO

RUTA/Empr.	TARIFA POR KILOMETRO (US \$ NOMINAL) (EN CENTAVOS DE DOLAR)																			
	1989 Y	1990 Y	.NOC	1991 Y	1992 Y	Super Chile Econ. Fácil	1993 Y	Super Chile Econ. Fácil	1994 Y	Super Chile Econ. Fácil	1995 Y	Super Econ.	1996 Y	Super Econ.	1996 Tarif Actual Y Super Super Econ. Econ.					
SCL-ARI																				
LAN CHILE	7,6	8,0	5,1	10,4	9,7	4,8	3,6	10,5	5,6	4,2	10,5	6,4	4,7	13,2	7,2	13,1	7,2	13,1	7,9	5,0
LADECO	7,6	8,0	5,2	10,4	9,7	4,8		10,5	5,6		10,5	6,4	4,2	13,2	7,2	13,1	7,2	13,1	7,9	5,0
SCL-ANF																				
LAN CHILE	9,7	10,1	6,5	13,0	12,1	5,9	4,4	13,1	7,0	5,0	13,1	7,7	5,6	16,5	9,1	16,4	9,0	16,4	9,5	6,4
LADECO	9,7	10,2	6,6	13,1	12,1	5,9		12,9	7,0		13,1	7,8	5,0	16,5	9,1	16,4	9,0	16,4	9,5	6,4
SCL-LSC																				
LAN CHILE		12,3		16,1											15,3	11,0		21,0	12,6	7,3
LADECO	11,8	12,4		16,1	15,4	7,4		16,8	8,9		16,7	10,1	6,2	21,1	11,9	21,0	11,8	22,1	12,5	7,3
SCL-CCP																				
LAN CHILE	12,1	12,7	7,5	16,5	15,4	7,5	5,7	16,7	8,8	6,6	16,6	9,8	7,3	20,9	11,8	20,8	11,7	20,8	12,5	7,3
LADECO	12,1	12,7	7,9	16,6	15,5	7,5		16,7	8,9		16,5	9,8	6,6	20,9	11,8	20,7	11,7	20,8	12,5	7,3
SCL-PMC																				
LAN CHILE	9,6	10,0	7,1	12,5	11,6	5,7	4,0	12,6	6,7	4,6	12,6	7,4	5,1	15,9	8,6	15,7	8,5	17,3	9,9	5,0
LAD	9,6	10,0		12,5	11,7	5,7		12,6	6,7		12,5	7,4	4,7	15,9	8,6	15,7	8,5	17,3	9,9	5,0
SCL																				
LAN CHILE	7,4	7,8	4,3	9,0	9,5	4,7		10,3	5,5	4,0	10,3	6,1	4,4	13,0	6,9	12,9	6,8	12,9	7,7	4,5
LADECO	7,4	7,8	4,6	10,2	9,5	4,7		10,3	5,5	4,0	10,3	6,1	4,0	13,0	6,9	12,9	6,8	12,9	7,7	4,5
DAP														10,9	5,8					

Se observa en este cuadro la gran variedad de tarifas que presenta el mercado aéreo nacional. En 1996, por ejemplo, la mayor tarifa registrada fue de 22,1 centavos de dólar por kilómetro, y la menor de 4,5 centavos de dólar.

6.6. En cuanto al planteamiento de Lan y Ladeco formulado en la audiencia, de que imponer una tarifa máxima en el mercado doméstico podría impedir desarrollar nuevas rutas que efectivamente sean más caras, por ejemplo, Santiago-Pucón, el que no podría desarrollarse bajo el sistema de autoregulación tarifaria ya que habría que operarlo a pérdida, esta Comisión ha estimado atendible dicho argumento, por cuanto en esa eventualidad se estaría privando de las posibilidades de servicio aéreo a localidades que podrían recibirlo si hay condiciones de mercado para ello.

6.7. En las rutas internacionales las tarifas muestran también grandes diferencias según el grado de competencia en las rutas, el que depende fundamentalmente de las restricciones a la oferta que aplican los gobiernos, y de los convenios internacionales sobre la materia. Las rutas internacionales que se señalan en la Resolución N° 445 presentan la siguiente situación:



	Operadores	Frecuencias Semanales	Tarifa/p.km (cent.dólar)
1.- Chile - Uruguay	2	9	11.5
2.- Chile - Brasil	4	22	10.8
3.- Chile - Perú	3	17	8.1
4.- Santiago-B.Aires	9	82	7.7

Las tarifas en éstas y otras rutas internacionales, considerando las tarifas de excursión, fueron las siguientes:

Tarifas de excursión (OW) promedio más baja registrada en enero de cada año (US\$):

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
SCL-MIA	494	537	500	500	550	550	550	450
SCL-BUE	117	111	97	91	110	88	81	88
SCL-LIM	145	153	175	181	173	178	178	199
SCL-SAO	245	245	298	313	313	313	313	288
SCL-RIO	260	260	315	331	331	331	331	331
SCL-MVD	135	135	153	157	157	157	157	157
SCL-MAD	692	676	859	680	730	669	650	650

TARIFAS POR KILOMETRO (1)

Cifras en: Centavos de dólar.

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
SCL-MIA	7.4	8.0	7.5	7.5	8.2	8.2	8.2	6.7
SCL-BUE	10.3	9.7	8.5	8.0	9.7	7.7	7.1	7.7
SCL-LIM	5.9	6.2	7.1	7.3	7.0	7.3	7.3	8.1
SCL-SAO	9.1	9.1	11.1	11.6	11.6	11.6	11.6	10.7
SCL-RIO	8.5	8.5	10.3	10.8	10.8	10.8	10.8	10.8
SCL-MVD	9.9	9.9	11.2	11.5	11.5	11.5	11.5	11.5
SCL-MAD	6.2	6.1	7.7	6.1	6.5	6.0	5.8	5.8

(1) Según la tarifa de excursión (OW) promedio más baja registrada en enero de cada año.

Nota:

OW : One-way (cifra en un solo sentido)
 SCL : Santiago
 MIA : Miami
 BUE : Buenos Aires
 LIM : Lima
 SAO : Sao Paulo
 MVD : Montevideo
 MAD : Madrid

En las rutas internacionales servidas por Lan y Ladeco (actualmente sólo por Lan) que se utilizarían como referencia en el plan de autoregulación, se observan por ende, grandes diferencias tarifarias. El valor más bajo se detecta en la ruta Santiago-Buenos Aires que es una ruta abierta, donde no hay limitaciones para que ninguna línea aérea realice los vuelos que desee (Lan ofrece hasta cuatro frecuencias diarias). Valores más altos se observan para Santiago-Brasil (Río de Janeiro o Sao Paulo), donde las frecuencias están limitadas y sólo las operan Lan o Ladeco y la línea brasilera Varig.

Es decir, las tarifas por kilómetro cobradas en rutas internacionales están directamente relacionadas con los grados de apertura y competencia en ellas. Por lo tanto, la comparación de tarifas entre rutas nacionales e internacionales es bastante equívoca si estos valores están distorsionados por restricciones a la competencia en alguna de estas rutas, por lo que la referencia a las tarifas internacionales no constituye un elemento de juicio o antecedente apropiado para efectuar tal comparación.

6.8. Por otra parte, el sistema de autoregulación tarifario, que se aplicaría sólo a las rutas definidas por la II. Comisión Resolutiva como no competitivas, recaería sobre rutas secundarias dentro del país. De acuerdo con la información proporcionada por las empresas estarían sujetas al régimen de autoregulación las siguientes rutas: Chillán-Los Angeles, Temuco-Valdivia; Copiapó-El Salvador; Santiago-Chillán; Puerto Montt-Coyhaique; Santiago-Copiapó; Santiago-Valdivia; Santiago-Osorno; Santiago-El Salvador; Santiago-Calama; Santiago-Coyhaique; Santiago-Isla de Pascua.

El plan propuesto se aplicaría, entonces, a una parte menor del mercado aéreo doméstico, como lo demuestra el hecho de que en el año 1995 las líneas aéreas asociadas transportaron 1.583.437.000 pasajeros-kilómetros, y por la definición de rutas no competitivas el plan se aplicaría sólo a 328.207.000 de pasajeros kilómetro, lo que equivale al 20,7% del total del tráfico doméstico de estas líneas, incluyendo el 4,5% que representa Santiago-Isla de Pascua en el mismo total.

6.9. La Resolución N° 445 establece la obligación de Lan y Ladeco, mientras no se apruebe un plan de autoregulación, de registrar sus alzas o bajas de tarifas con al menos veinte días de anticipación a su entrada en vigencia.

Dado que hay múltiples tarifas registradas para cada ruta, las empresas aéreas no suben ni bajan tarifas, sino que alteran la disponibilidad de cada una de ellas en cada vuelo tal como se ha descrito en las consideraciones anteriores. Por lo tanto, el mecanismo de registro anticipado de tarifas no sería eficaz para detectar conductas anticompetitivas de los agentes de este mercado. Adicionalmente, si se deseara imponer una obligación efectiva de informar anticipadamente a la autoridad los cambios de tarifas de determinado servicio, podría ocurrir que los riesgos de mal uso de esa información sean superiores a la mayor transparencia del mercado que se pretende regular.

7.- El análisis de los antecedentes expuestos permite a esta Comisión, formular, en síntesis, las siguientes conclusiones generales:

7.1. La Resolución N° 445 de 1995, de la II. Comisión Resolutiva estableció en su considerando Décimo Tercero, que con el objeto de otorgar el máximo de transparencia al mercado aéreo nacional, las empresas Lan y Ladeco debían someterse a un régimen de autoregulación tarifario en la forma que allí se establece, y bajo el control y seguimiento de la Junta de Aeronáutica Civil.

Esta Resolución descansa en el supuesto de que las tarifas del transporte aéreo puedan ser verificadas por la autoridad aeronáutica, y por ende, que ésta pueda fiscalizar el cumplimiento del plan tarifario que se apruebe. Sin embargo, en la actualidad es muy difícil que la autoridad pueda controlar precios en un mercado con libertad tarifaria como es el chileno. En la determinación de las tarifas aéreas inciden múltiples variables de las cuales muchas son de conocimiento reservado de las empresas, como por ejemplo, la cantidad de asientos de cada vuelo que se venden a cada tarifa distinta. Por lo tanto, en principio, todo intento de control sería inoperante, y sólo podría tener cierta utilidad respecto de determinadas distorsiones.

En consecuencia, un sistema cuantitativo de autoregulación tarifaria como el propuesto sólo funcionaría si la autoridad pudiera estar en condiciones de fiscalizar las principales y múltiples variables aplicadas por las empresas de aeronavegación comercial, lo que en la práctica resulta inviable.

7.2. Un sistema de autoregulación tarifario como fórmula intermedia entre la competencia y la regulación en un mercado altamente concentrado, no parece eficaz para garantizar

que en un régimen de libertad tarifaria existan tarifas y servicios equivalentes a los que habría en situación de competencia.

7.3. Desde otro punto de vista esta Comisión Preventiva Central reitera su opinión de que las rutas aéreas deben ser abiertas y competitivas. En el plano internacional, deberían mantenerse como tales las que actualmente lo son, como Santiago-Buenos Aires, y restituirse ese carácter a la ruta Santiago-Miami que siempre fue abierta, y cuyas frecuencias fueron limitadas sólo por un determinado plazo que expira el 30 de Noviembre de 1996.

En el caso del mercado interno sería conveniente desde el punto de vista de la competencia, tender a una efectiva política de cielos abiertos tal como consagra nuestra legislación, lo que contribuiría a promover la competencia en el mercado nacional, con el consiguiente efecto sobre el bienestar y la competitividad de la economía.

8.- Por las consideraciones expuestas esta Comisión declara lo siguiente:

8.1. Que el nuevo plan de autoregulación tarifario presentado por estas empresas asociadas, y que constituye una reformulación de su propuesta anterior analizada en el dictamen recurrido, no permite garantizar la cantidad, tipos de servicios y tarifas equivalentes a las que habría en situación de competencia.

8.2. Que atendida las características y complejidades que presenta el mercado aéreo nacional, en particular, la multiplicidad y estacionalidad de sus tarifas, sean normales o promocionales, el optar por una forma de autoregulación hace necesario conocer previamente la posibilidad real de que el ente fiscalizador respectivo esté en condiciones de efectuar el seguimiento y control del régimen de autoregulación que eventualmente pudiere aprobarse.

8.3. Que, en todo caso, para los efectos del análisis y seguimiento de este mercado, es conveniente establecer la obligación de las empresas recurrentes de informar a la Junta de Aeronáutica Civil a lo menos todos los antecedentes contenidos en el último plan tarifario propuesto por estas empresas, señalados en sus números III 3.1 y III 3.2, pero referidos en todos los casos al último mes, información que debiera proporcionarse dentro del mes siguiente.

Lo anterior, sin perjuicio de los requerimientos de información adicional que formule la Junta de Aeronáutica Civil para detectar eventuales comportamientos anticompetitivos.

8.4. Que no ha lugar a la reconsideración pedida por Lan Chile S.A. y Ladeco S.A., para que se deje sin efecto el Dictamen N° 963/191, de 21 de Marzo de 1996, el que se confirma en todas sus partes.

8.5. Que se declara admisible el recurso de reclamación que, en subsidio de la reconsideración solicitada, han interpuesto en tiempo y forma ante la II. Comisión Resolutiva las empresas Lan Chile S.A. y Ladeco S.A. en contra del Dictamen N° 963/191, de 21 de Marzo de 1996. Considérese el presente dictamen como informe suficiente del mencionado recurso, para los efectos a que se refiere el Art. 9 inciso 2° del Decreto Ley N° 211, de 1973.

Elévense estos antecedentes a la II. Comisión Resolutiva, de acuerdo con lo dispuesto en los Arts. 9 y 17 letra e) del citado texto legal.

Notifíquese al señor Fiscal Nacional Económico y a las empresas Lan Chile S.A. y Ladeco S.A.

Transcribese este dictamen a los señores Ministros de Economía, Fomento y Reconstrucción y de Transportes y Telecomunicaciones y a la Junta de Aeronáutica Civil.

El presente dictamen fue acordado en sesión de 17 de Mayo de 1996, de esta Comisión Preventiva Central, por la unanimidad de sus miembros presentes señores Juan Manuel Cruz Sánchez, Presidente; Pablo Serra Banfi; Rodemil Morales Avendaño y Lucía Pardo Vásquez.

P. J. S.

Lucía Pardo

M. J.

P. S.

