

Santiago, diecinueve de Abril de mil novecientos ochenta y ocho

V I S T O S:

1.- Que por presentación de 23 de Mayo de 1985, don Roberto Hirigoyen Sarhy, Gerente General y representante de Línea Aérea del Cobre S.A., en adelante LADECO S.A., se dirigió a esta Comisión Resolutiva formulando una denuncia contra Línea Aérea Nacional - Chile, en adelante, LAN-CHILE, por infracción a las normas del Decreto Ley N° 211, de 1973, sobre libre competencia, al ofrecer ésta última un 50% de descuento en el precio de venta de los pasajes para todos sus vuelos de la ruta nacional, rebaja que significaría vender pasajes bajo su costo real.

Dichos pasajes a tarifa de promoción, se ofrecieron por LAN-CHILE sólo para ser comprados los días Lunes 6, Martes 7 y Miércoles 8 de Mayo de 1985, a través del llamado "SUPER LAN TICKET", pero con una duración de seis meses, es decir, hasta el 8 de Noviembre de 1985, lo que los hacía utilizables en todas las rutas nacionales de LAN-CHILE hasta el 8 de Mayo de 1986, plazo de término de la utilización del respectivo pasaje de regreso que dura seis meses a contar de la fecha de su emisión.

Expresa la denunciante que esta tarifa promocional que ofreció LAN-CHILE en las señaladas condiciones constituye una típica conducta contraria a la libre competencia, que se conoce con la denominación de "dumping", consistente, en el presente caso, en la inundación del mercado de pasajes aéreos bajo costo, arbitrio por el que se suprime, impide o deforma la competencia en su sentido tradicional.

Agrega que LAN-CHILE siempre operó con ingresos bajo sus costos, por aplicación de una política destinada únicamente a eliminar la competencia pero no a introducir economías en sus operaciones ni a establecer tarifas consecuentes y estables con

su propia realidad económica, por lo que en ningún caso podría justificarse una rebaja del 50% en el valor de sus pasajes.

Una demostración de ello es el resultado del balance general de esta empresa aérea al 31 de Diciembre de 1983, cuyas cifras arrojan ingresos de explotación por US\$ 98.872.950, aproximadamente, y costos de explotación por US\$ 102.355.200, sin considerar los gastos de administración y ventas superiores a US\$. 17.000.000 lo que da un resultado operacional negativo de US\$ 20.835.530.-

Si a esta cifra se agrega el déficit de egresos no operacionales, suma que supera los ingresos en US\$ 15.000.000, se llega a un resultado negativo del ejercicio 1983 ascendente a US\$ 36.452.620.

En consecuencia, la campaña de promoción denunciada, al ofrecer LAN-CHILE beneficios excepcionales sólo para las rutas que son servidas por LADECO S.A., su principal competidora, excluyendo la ruta entre Santiago e Isla de Pascua en que no opera LADECO S.A. e incluyendo como destino, también, la ciudad de Coyhaique, a donde no llega LAN-CHILE, pero sí LADECO S.A. ofreciendo conexión con la empresa "Transportes Aéreos Coyhaique", TAC, para el tramo Puerto Montt-Coyhaique, tiene por objeto hacer desaparecer del mercado a quienes han competido con éxito en esta actividad.

Mediante este procedimiento, LAN-CHILE ha inundado el mercado nacional con pasajes a mitad de precio, ofrecidos por breve tiempo, deformando así gravemente la competencia al anticipar consumos e impidiendo al competidor -LADECO S.A.- su acceso a lo que debería ser una normal demanda futura, alterando de esta manera, con dicho artificio, la competencia normal de esta actividad, conducta que constituye un delito sancionado por el Decreto Ley N° 211, de 1973, sobre libre competencia, por lo que solicita se adopten las medidas correctivas necesarias, se aplique la máxima sanción prevista por el cuerpo legal citado y se disponga que el señor Fiscal Nacional ejerza las acciones penales que correspondan.

2.- Que por Resolución de 29 de Mayo de 1985, esta Comisión confirió traslado de la denuncia a LAN-CHILE y al señor Fiscal Nacional, ordenando, al mismo tiempo, solicitar informe a los señores Ministros de Economía, Fomento y Reconstrucción y de Transportes y Telecomunicaciones y a la Junta de Aeronáutica Civil.

3.- Que a fojas 54 informó el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, manifestando que de conformidad con el régimen de libertad de precios existente en Chile para el transporte aéreo, las únicas facultades existentes en la materia son las que tiene la Junta de Aeronáutica Civil en orden a registrar las tarifas que aplican las empresas aeronáuticas.

Dichas tarifas, de acuerdo con antecedentes que posee ese Ministerio, experimentaron a contar de Enero de 1979 y hasta Agosto de ese año, un proceso sistemático y uniforme de alzas, oportunidad en que LAN-CHILE promocionó tarifas especiales, oferta que fue replicada por LADECO S.A. a comienzos de 1980, continuando ambas empresas, hasta la fecha, con sucesivas acciones promocionales de venta de pasajes.

A juicio del señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones no hay antecedentes suficientes para concluir que tales promociones constituyan un atentado a la libre competencia.

Sin embargo, agrega, dos de estas conductas podrían dar como resultado un control anticipado del mercado: la promoción "Dos por Tres", pagan dos y viajan tres y la "SUPER LAN TICKET", con un 50% de descuento para todos los vuelos de la ruta nacional, sin las limitaciones de promociones anteriores, especialmente por dos motivos:

a) Es posible considerar la adquisición anticipada de un número importante de pasajes para ser usados, posteriormente, por usuarios y empresas que generan constantemente pasajeros al transporte aéreo, y

b) La rebaja del 50% se aplicó sobre tarifas establecidas por un mercado competitivo y, por tanto, ajustadas a los costos.

4.- Que a fojas 103, don Patricio Sepúlveda Cerón, Presidente de Línea Aérea Nacional Chile, evacuó el traslado conferido por esta Comisión, expresando lo siguiente:

a) El mercado aéreo nacional se desenvuelve en un sistema económico de libre competencia, ya que cuenta con varias líneas aéreas que cubren las diferentes rutas del territorio nacional;

b) Es característica esencial del transporte aéreo, su perecibilidad inmediata, sus requerimientos de una inversión cuantiosa y su alta sensibilidad a la publicidad;

c) Para generar tráfico nuevo y captar en mayor proporción el mercado, LAN-CHILE decidió aprovechar sus asientos vacíos en los vuelos nacionales, ofreciendo en venta por tres días, 6, 7 y 8 de Mayo de 1985, pasajes de la ruta nacional válidos por seis meses, rebajados en un 50% de su valor corriente o normal;

d) La duración de retorno de dichos pasajes, denominados SUPER LAN TICKET es sólo de 6 meses, contados desde la fecha de su emisión, de conformidad con el artículo 8º, letra c) del Manual del Tráfico de LAN-CHILE, resultando así una promoción específica en cuanto al producto ofrecido y su validez en el tiempo;

e) Este tipo de promoción permitió a LAN-CHILE, sin infringir disposición legal alguna, vender un producto esencialmente perecible y obtener, en cambio, una ventaja marginal equivalente al 50% de su valor normal;

f) De incluirse en esta promoción la ruta Santiago-Isla de Pascua, dado su factor de ocupación superior al 80%, se habría visto obligada a realizar nuevos vuelos, los que habrían generado pérdidas a LAN-CHILE al mantenerse el mismo nivel de costos o bien, al no generarse tráfico adicional, se habrían captado pasajeros que de todas maneras debían volar, disminuyendo entonces, en esta ruta, su ingreso total, manteniendo un mismo nivel de costos, que habría generado pérdidas netas.

Ello, sin necesidad de argumentar, a mayor abundamiento, que los niveles tarifarios cobrados por LAN-CHILE a Isla de Pascua demuestran la inexistencia de un criterio monopólico, otorgándose, incluso, una tarifa sustancialmente reducida para los residentes;

g) En la industria aérea internacional son frecuentes las promociones similares a la impugnada por LADECO, como las ofrecidas para viajar a centros de ski en períodos estivales o a lugares de veraneo fuera de estación.

Al respecto, cabe destacar el sistema de venta establecido por la propia LADECO S.A., denominado "SUPER TICKET", que según lo publicitado permitió rebajar hasta en un 50% no sólo los pasajes para las rutas nacionales sino que también los internacionales, como asimismo, la campaña de esa línea aérea al iniciar sus vuelos a los Estados Unidos de Norteamérica con pasajes rebajados en un 80% bajo la tarifa normal;

h) La promoción de LAN-CHILE sólo ha pretendido aumentar la ocupación de los asientos vacíos de sus vuelos en la ruta nacional, vuelos en los que aún con todos sus asientos ocupados con pasajes promocionales su costo siempre será menor que el ingreso obtenido;

i) La propia denunciante trató de eliminar como competencia a Transportes Aéreos Coyhaique, en una operación que le significó una pérdida neta de \$ 19.945.000 al volar la ruta Puerto Montt-Balmaceda en condiciones distintas al resto.

Ello, sin considerar las causales de quiebra de la línea Aerea Aeroandina, motivadas por la rebaja de tarifas y aumento del número de vuelos de LADECO S.A. entre Santiago y Concepción.

5.- Que a fojas 140, don Miguel Schweitzer Walters, por Línea Aérea Nacional, LAN-CHILE, acompañó la documentación referente a una encuesta de mercado que su representada encargó a la empresa Gallup-Chile, para investigar los efectos de la vuelta de los pasajes rebajados que se ofreció de la promoción SUPER LAN TICKET.

Dicha encuesta tuvo por objeto, según se expresa, confirmar o rechazar la aseveración hecha por LAN-CHILE en sus descargos, de que el SUPER LAN TICKET generó un nuevo mercado objetivo de pasajeros en las rutas nacionales cuestionadas, transcurrido un mes de ventas rebajadas en un 50% de su valor normal.

Las conclusiones relevantes de esta encuesta son las siguientes:

a) El 60% del total de personas adquirentes del SUPER LAN TICKET está constituido por pasajeros habituales que compraron más pasajes de los previstos antes de la rebaja y por pasajeros no habituales, que se motivaron, precisamente, por esa rebaja.

b) Del total de pasajes vendidos, el 30,4% fue comprado por personas que son clientes habituales de LAN-CHILE; el 11,3% fue vendido a clientes habituales de otras líneas; el 22,2% fue comprado por personas que no tienen clara preferencia por una línea determinada; el 7,6% fue comprado por personas que no utilizan habitualmente el avión como medio de transporte, y el 25,6% corresponde a pasajes vendidos a personas que no habían pensado viajar en avión y que lo hicieron motivados sólo por la rebaja del 50%.

6.- Que desde fojas 149 a 189 rolan documentos acompañados por LAN-CHILE, que contienen antecedentes solicitados por el señor Fiscal Nacional.

7.- Que a fojas 190, don Fernando Barros Tocornal, en representación de Línea Aérea del Cobre S.A. LADECO, formula observaciones a la documentación acompañada por LAN-CHILE a fojas 103 y 140, expresando lo siguiente:

a) Que las promociones hechas por LADECO S.A. lo fueron sólo en relación con excedentes o de capacidad no utilizada o para períodos de baja ocupación y no, como en el caso del SUPER LAN TICKET, una indiscriminada inundación del mercado que permitió a pasajeros habituales de LADECO S.A. comprar durante tres días pasajes para ser utilizados en épocas de baja o de alza;

b) Que el SUPER TICKET de LADECO S.A. correspondió a un descuento por volumen que estaba al alcance de sólo quien cumplía con determinados y racionales requisitos;

c) Que según aparece del documento de fojas 78, LADECO S.A. ofreció un 80% de rebajas de sus tarifas sólo durante el primer mes de introducción a un mercado extranjero nuevo;

d) Que los documentos de fojas 87 a 92, acompañados por LAN-CHILE, se refieren a un mercado diverso, no aportando nada nuevo a esta causa;

e) Que el período a que se refiere el documento de fojas 93, de 6 de Mayo a 5 de Junio, no permite arribar a conclusiones para el total del período de la promoción;

f) Que la investigación de mercado "SUPER LAN TICKET", preparada por Gallup Chile S.A., a petición de LAN-CHILE, consistente en aceptar o rechazar la hipótesis de haberse generado un nuevo mercado objetivo de pasajeros, se ha interpretado en el sentido de aumentar temporalmente la cantidad de pasajeros transportados y no, como debiera ser, la creación de un segmento nuevo de mercado que pueda acceder al servicio de transporte en forma permanente.

Por lo tanto, lo importante es determinar cuántas personas de las que no habrían comprado pasajes en ninguna línea aérea durante los 6 meses de promoción, compraron SUPER LAN TICKET.

Para precisar ello será necesario esperar el término del período relevante, es decir, 6 meses a contar del 8 de Mayo de 1985.

g) Con respecto a los antecedentes acompañados por LAN-CHILE a fojas 189, LADECO S.A. expresa que dicha información, relativa a costos, política tarifaria, pasajes utilizados, nómina de ingresos, pasajeros transportados, itinerarios nacionales, otras promociones y sus tarifas, aumento de tráfico y efectos que en los resultados de LAN-CHILE haya producido la cuestionada "promoción", emanada de la propia denunciada, deberán valorarse en relación con lo que en definitiva se establezca en la investigación y, principalmente, durante su período probatorio.

Agrega, finalmente, que la posibilidad de opinar respecto de esta documentación se ve obstaculizada por la inexistencia de estados financieros y de la información de respaldo para todo el período que considera relevante para estos efectos, es decir, desde 1978 hasta la fecha.

8.- Que a fojas 210, LAN-CHILE expresa, en relación con el oficio del señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones agregado a fojas 204 de autos, que este sólo se refiere a las variaciones de tráfico del mes de Junio de 1985 en relación con Junio de 1984, pero no analiza lo ocurrido en los meses anteriores ni el efecto que ha tenido la promoción realizada por LAN-CHILE en el número total de pasajeros transportados.

Al respecto, agrega, cabe considerar que LAN-CHILE aumentó su tráfico gracias a la generación de mercado que ha significado la promoción SUPER LAN TICKET y que LADECO S.A. ha experimentado una caída constante de su tráfico doméstico, lo que se demuestra si se toma en cuenta otros mercados nacionales sólo operados por ésta, como por ejemplo, Santiago-Concepción; Santiago-Temuco; Santiago-Valdivia; Santiago-Osorno; Santiago-Calama; Santiago-El Salvador; Antofagasta-Calama; Iquique-El Salvador.

Por otra parte expresa, la variación mensual del tráfico total de pasajeros en los mercados nacionales fue negativa hasta Abril de 1985; a contar del mes de Mayo del mismo año creció fuertemente, quedando en evidencia la generación de tráfico que significó la acción de LAN-CHILE.

Termina manifestando que las variaciones de tráfico en las rutas que no opera LAN-CHILE siguen comportándose como en los primeros cuatro meses del año, es decir, negativas.

9.- Que a fojas 224, el Presidente de la Junta de Aeronáutica Civil, General de Brigada Aérea don Enrique Escobar Rodríguez, informó respecto de los antecedentes solicitados por esta Comisión a fojas 209.

10.- Que a fojas 231.rola informe evacuado por don Carlos Lathrop en su carácter de Director de Transportes Aéreos Coyhaique.

11.- A fojas 262 informó el señor Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción, expresando que ese Ministerio promueve, entre las empresas públicas que impulsa, una política de sana competencia; sin embargo, agrega, cuando ello no es posible por tener la empresa características de monopolio natural, se propugna el establecimiento de un sistema tarifario basado en los costos marginales de largo plazo que se explica y analiza latamente en el documento denominado "Política de manejo de empresas públicas - Julio 1983", elaborado por la Oficina de Planificación Nacional, ODEPLAN, que acompaña.

Adjunta también a su informe copia del Oficio Reservado N° 107/85, dirigido a esa Secretaría de Estado por el Vicepresidente Ejecutivo Subrogante de la Corporación de Fomento de la Producción, por el que se informa acerca de los resultados de la campaña promocional realizada por LAN-CHILE los días 6, 7 y 8 de Mayo de 1985.

12.- Que a fojas 274 y 276, LAN-CHILE acompañó antecedentes relativos a campañas promocionales de ventas de pasajes internos realizada por "American Airlines", en los Estados Unidos de Norteamérica, con rebajas de hasta un 70% del valor normal de los pasajes y, también, de "Aerolíneas Argentinas", en sus vuelos al exterior.

13.- Que a fojas 278, LADECO S.A., expresa que la promoción de American Airlines, así como la de Aerolíneas Argentinas, son absolutamente diferentes de la efectuada por LAN-CHILE; la primera porque no es una rebaja generalizada e indiscriminada del 50% en todas las rutas nacionales y, la segunda, porque en Argentina existe un régimen de fijación de tarifas y un monopolio de Aerolíneas Argentinas en el tráfico internacional de ese país.

14.- Que a fojas 280, don Miguel Schweitzer Walters solicita se tenga presente que su representada no ha incurrido en actos intencionales para eliminar de la competencia a LADECO S.A., como se pretende por ésta última, pues la promoción SUPER LAN TICKET consistió en un sistema de ventas que se realizó por un tiempo y para una ruta determinada, que produjo a LAN-CHILE un tráfico nuevo de pasajeros y, obviamente, utilidades, como ha quedado demostrado en el transcurso de la investigación a través de antecedentes que reitera.

Acompaña dos anexos que pide se mantengan en reserva por referirse a antecedentes de costos y estudios de mercado reservados de LAN-CHILE.

15.- Que con el objeto de evacuar el informe ordenado por esta Comisión, la Fiscalía Nacional Económica solicitó a Línea Aérea Nacional, LAN-CHILE, la siguiente información:

a) Costo directo de operación por "asiento-kilómetro" en los vuelos de la ruta nacional, incluyéndose: combustible, tripulación, mantenimiento, tasas aeronáuticas, atención del avión en tierra, capital-depreciación y seguro de aeronave- y tráfico, es decir, atención de pasajeros a bordo y en tierra y seguro de pasajeros.

b) Asientos-kilómetro ofrecidos para los vuelos de la ruta nacional, excluida la ruta de Isla de Pascua.

c) Pasajeros-kilómetro volados en la ruta nacional, excluida Isla de Pascua.

d) Ingreso neto por pasajeros volados en la ruta nacional, excluida Isla de Pascua, considerando sólo los pasajeros que efectivamente volaron.

e) Número de pasajeros que volaron con tarifa normal y número de pasajeros que volaron con SUPER LAN TICKET, en los vuelos de la ruta nacional, excluida Isla de Pascua.

16.- Que a fojas 288 y siguientes rola informe evacuado por el señor Fiscal Nacional Económico, cuyas conclusiones principales son las siguientes:

a) Si se considera el período relevante de la promoción SUPER LAN TICKET, Mayo a Octubre de 1985, los ingresos netos de LAN-CHILE fueron superiores en un 18,9% a los costos directos operacionales.

Esta cifra confirma que LAN-CHILE ha operado durante el período de validez de la promoción SUPER LAN TICKET cubriendo sus costos directos y dejando un excedente como aporte a gastos generales y utilidades.

La promoción SUPER LAN TICKET tuvo una duración limitada y los ingresos obtenidos en los vuelos de la ruta nacional durante ese período, cubrieron los costos directos operacionales de LAN-CHILE.

Con respecto a los costos indirectos, de no haber existido promoción alguna, LAN-CHILE igual habría incurrido en ellos.

A mayor abundamiento, debe tenerse presente que los vuelos de la ruta nacional de LAN-CHILE representaron para esta Compañía, durante el año 1984, un ingreso de US\$ 9.767.310 y el total de ingreso de explotación, para el mismo período, fue de US\$ 102.348.000.-

O sea, los ingresos generados por venta de pasajes nacionales sólo representan un 9,54% del total de ingresos de LAN-CHILE, cifra que no representa un porcentaje suficientemente alto de los ingresos por sus operaciones.

Esta comparación lleva a desestimar la idea de dumping, toda vez que la contribución relevante a costos indirectos proviene de los ingresos por venta de pasajes en la ruta internacional, no constituyendo, por lo tanto, cada vuelo de la ruta nacional en sí, un vuelo bajo costo.

b) En segundo lugar, al comparar el factor de ocupación, definido como los pasajeros kilómetro volados dividido por los asientos kilómetro ofrecidos, entre los períodos Mayo-Octubre 1984 y Mayo-Octubre 1985, con el objeto de verificar si la promoción SUPER LAN TICKET modificó o no la utilización de las aeronaves de LAN-CHILE en las rutas nacionales, se puede afirmar que el resultado de la oferta en cuestión no modificó significativamente los resultados obtenidos en igual período de 1984, período en el cual LAN-CHILE obtuvo utilidades operacionales, como consta en el "Balance General al 31 de Diciembre de 1984".

c) Por último, al analizar el número de pasajeros volados durante el período Mayo-Octubre de 1985 y el número de pasajeros volados para el mismo período del año anterior, podemos ver que LAN-CHILE aumentó de 65.851 pasajeros en 1984 a 88.786 en 1985.

En resumen, al analizar los datos entregados por LAN Chile, referente a los resultados de su oferta denominada SUPER LAN TICKET, la Fiscalía Nacional Económica concluye que esta empresa aumentó el número de pasajeros y mantuvo el factor de ocupación equivalente con respecto al año anterior; además, la promoción cuestionada generó un excedente operacional al que debe sumársele la utilidad financiera correspondiente al pago anticipado de los boletos SUPER LAN TICKET y los ingresos correspondientes a otros servicios, como son el transporte de carga y de correo.

d) Finalmente, en cuanto a la oferta misma hecha por LAN-CHILE, se trató de una rebaja generalizada del 50% para todos los pasajes de la ruta nacional, excepto Isla de Pascua, y pudieron acceder a ella todas las personas que la solicitaron durante los días de su vigencia.

Según lo expresado por la denunciada, de los 56.572 boletos de ida y vuelta vendidos por LAN-CHILE a precio promocional, al día 21 de Noviembre de 1985 se habían utilizado 45.748 boletos, quedando por ocuparse la diferencia que sería abonada por LAN-CHILE como parte de pago por compra de boletos futuros, si así los clientes lo solicitaren.

En estimación hecha por LAN-CHILE, a esa fecha, faltaría solamente por ocuparse un equivalente aproximado al 5%, como máximo, de la promoción, que correspondería al regreso de aquellos pasajeros que viajaron de ida antes de la fecha de término de la validez de los cupones.

Estos resultados demuestran que la utilización del SUPER LAN TICKET se llevó a cabo en un 90%, aproximadamente, durante el período Mayo-Noviembre 1985, lapso que se caracteriza por su baja en la venta de pasajes aéreos.

En consecuencia, la promoción SUPER LAN TICKET, significó aprovechar por LAN-CHILE un período caracterizado por una baja estacional en la demanda de pasajes nacionales y no la de inundar el mercado durante un año con boletos a precio rebajado. Más aún, LAN-CHILE sólo aumentó el número de pasajeros equivalente a tarifas completa, de 65.851 para el período Mayo-Octubre 1984, a 67.968 para el mismo período del año 1985, es decir, un aumento del 3.2%, manteniendo así la demanda observada en el año anterior.

e) Por último, concluye el informe, LADECO S.A., no aportó antecedentes de haber disminuido en forma relevante, durante el período de la promoción SUPER LAN TICKET, el factor de ocupación de sus aeronaves en las rutas nacionales en cuestión, o, en otras palabras, si la rebaja del precio le provocó o no daño en términos de una disminución significativa en las ventas de tales pasajes.

17.- Que a fojas 317 y siguientes, LADECO S.A., formuló las siguientes observaciones al informe emitido por el señor Fiscal Nacional:

a) Que según lo expresado por el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones en su informe de fojas 54 de estos autos, las promociones de LAN denominadas "Dos por Tres" y "SUPER LAN TICKET" pudieron significar un control anticipado de una parte del mercado en los meses siguientes a su oferta, de lo que resulta, en concepto de la denunciante, que si el control anticipado consistió en inundar el mercado por un período prolongado a tarifas considerablemente inferiores, tal conducta es inadmisibles frente a las normas del Decreto Ley N° 211;

b) No es efectivo que la promoción SUPER LAN TICKET creó un nuevo mercado y que permitió llenar asientos vacíos en una temporada de baja estacional en la demanda; una campaña como la denunciada, que alcanzó una venta total de 56.572 pasajes, es decir, el 38,4% del tráfico total de los meses de Mayo a Octubre de 1985, no ha hecho sino captar el crecimiento natural del mercado y parte importante del transporte de pasajeros de no mediar un descuento del 50/;

c) Los incrementos de las rutas Antofagasta-Arica; Antofagasta-Iquique e Iquique-Arica se produjeron desde antes del descuento de LAN CHILE lo que demuestra que el SUPER LAN TICKET no creó nuevo mercado, pues existía, desde antes, un fuerte aumento de la actividad económica;

d) Si LADECO, por efectos de la promoción, debió eliminar y suspender vuelos, es obvio que en aquellos que mantuvo haya volado un mayor número de pasajeros, lo que no significa que no se le haya causado daño como consecuencia de una disminución significativa en sus cuentas de pasajes;

e) De conformidad con el Decreto Ley N° 211, de 1973, no es razonable que, al evaluarse una promoción como la del SUPER LAN TICKET, no se consideren los costos fijos porque en ellos se habría incurrido de todas maneras, incluso los costos variables a excepción de aquéllos que dicen relación con el asiento ocupado, o sea, comida del pasajero y comida a bordo.

f) Finalmente, LADECO ha efectuado un estudio, que acompañó, según el cual LAN CHILE habría operado bajo sus costos medios de largo plazo, exprimentando pérdidas aproximadas de US\$ 2.855.000 en la ruta norte y US\$ 1.884.000 en la ruta sur.

18.- Que a fojas 328 y siguientes rolan comentarios formulados por LAN CHILE a las observaciones de LADECO al informe del señor Fiscal Nacional, con el siguiente tenor:

a) La afirmación de que LAN CHILE ha gozado de una posición dominante en el mercado aéreo chileno gracias a privilegios que le otorgaba la legislación vigente, no es efectiva, pues según cifras de la Junta de Aeronáutica Civil, entre 1975 y 1985 LADECO aumentó el transporte de pasajeros en 403% y LAN CHILE disminuyó en un 25%;

b) La promoción de LAN CHILE fue de duración predeterminada, volviéndose, en su término, al nivel tarifario anterior, que consideraba reajustes de precios;

c) En toda promoción de este tipo se debe considerar el precio y la cantidad de pasajes vendidos; el aumento de venta de pasajes derivado de la generación de nuevo tráfico y de la participación en el mercado de LAN CHILE, compensó la rebaja del precio dando un resultado positivo para la empresa;

d) No es efectivo que por efecto de esta promoción LADECO debió suprimir un porcentaje importante de vuelos, ya que, aún considerando las cifras entregadas por LADECO, la reducción alcanza sólo a un 3,7% para el período Mayo-Octubre 1984, lo que representa el 2% de sus vuelos totales en el año.

e) Las decisiones sobre precios de promoción deben tomarse en relación con los ingresos y costos relevantes en el período en que aquéllos serían rebajados. Así, LAN CHILE realizó un análisis considerando la ocupación que han tenido los vuelos en los meses afectos a la promoción si ella no se realizaba.

- 19.- Que a fojas 353 esta Comisión fijó los hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos de la causa.
- 20.- Que a fojas 364 LAN CHILE rindió prueba documental sobre hechos controvertidos de la causa.
- 21.- Que a fojas 372 vta., esta Comisión accedió a la petición de LADECO en cuanto a la designación de un perito para la completa y debida apreciación de los puntos de prueba N°s 1, 2, 6 y 3 y al despacho de oficios solicitados.
- 22.- Que a fojas 339, en desacuerdo de las partes, esta Comisión procedió a designar como perito a la firma de auditores Price Waterhouse.
- 23.- Que a fojas 409, el Ministro de Hacienda, don Hernán Buchi Buc, informó sobre los aportes y asunción de obligaciones hechas por el Fisco en favor de Línea Aérea Nacional Chile.
- 24.- Que a fojas 442, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, General de Aviación don Enrique Escobar Rodríguez, informó respecto del tráfico de pasajeros de LAN CHILE y LADECO en los puntos en que ambos operaban, hasta Junio de 1986.
- 25.- Que a fojas 443, el Contralor General de la República, adjuntó a esta Comisión la documentación solicitada por oficio Ord. N° 723/86, informando, al mismo tiempo, que ese Organismo Contralor no ha emitido informes de auditoría sobre los balances comparativos de LAN CHILE por los ejercicios correspondientes a 1984 - 1985.

- 26.- Que a fojas 515 y 528 rolan antecedentes proporcionados por el Servicio de Impuestos Internos a petición de esta Comisión.
- 27.- Que a fojas 533 y siguientes rola el informe pericial evacuado por Price Waterhouse.
- 28.- Que a fojas 553 y 558 rolan observaciones de LAN CHILE y LADECO, respectivamente, al informe pericial evacuado por Price Waterhouse.
- 29.- Que a fojas 567, don Ernesto Silva Bafalluy, en su carácter de Gerente General y en representación de LADECO, solicita se le tenga por desistido de la denuncia interpuesta en contra de LAN CHILE y pide el archivo de estos antecedentes.
- 30.- Que a fojas 568, don Patricio Sepúlveda Cerón, en su carácter de Vicepresidente y en representación de LAN CHILE, acepta el desestimiento de LADECO en todos sus términos.
- 31.- Que, el 22 de Diciembre de 1987 tuvo lugar la vista de esta causa.

CONSIDERANDO:

PRIMERO: Que por resolución de 29 de Mayo de 1985, esta Comisión confirió traslado de la denuncia de Línea Aérea del Cobre S.A. contra Línea Aérea Nacional-Chile, al señor Fiscal Nacional Económico y solicitó informe a los señores Ministros de Economía, Fomento y Reconstrucción y de Transportes y Telecomunicaciones y a la Junta de Aeronáutica Civil.

SEGUNDO: Que del análisis de los antecedentes se infiere que la promoción SUPER LAN TICKET significó aprovechar por Línea Aérea Nacional - Chile un período caracterizado por una baja estacional en la demanda de pasajes nacionales y no, como se afirma por la denunciante, inundar el mercado durante un año con boletos a precios rebajados, aumentando el número de pasajeros equivalentes a tarifa completa, de 65.851, para el período Mayo-Oc-

tubre 1984, a 67.968 para el mismo período del año 1985, es decir hubo un aumento del 3,2%, manteniéndose la demanda observada en el año anterior.

TERCERO: Que si se considera el período relevante de la promoción SUPER LAN TICKET, es decir, Mayo a Octubre de 1985, los ingresos netos de Línea Aérea Nacional-Chile fueron superiores en un 18,9% a sus costos directos operacionales, cifra que confirma que la denunciada operó durante el período de validez de la promoción cuestionada cubriendo sus costos directos y dejando un excedente como aporte a gastos generales y utilidades.

CUARTO: Que a la misma conclusión cabe arribar considerando las conclusiones 1 y 2 del informe pericial evacuado por la firma Price Waterhouse, designada perito en estos autos.

En efecto, según dicho informe, considerando el período Mayo-Octubre 1985 en las rutas nacionales, excluyendo Isla de Pascua, los resultados operacionales de Línea Aérea Nacional-Chile reflejan ingresos sobre sus costos operacionales, entendiéndose por tales aquéllos costos directamente atribuibles a la operación, o sea, combustible, mantención, atención de pasajeros, servicios aeroportuarios, tripulaciones, tasas aeronáuticas y costo de capital de aviones, lo que incluye depreciación, intereses y seguros. Todo ello, según datos que se contienen en los documentos internos de LAN CHILE, denominados "Informe de Gestión" y "Sistema de Pasaje Volado", considerados por Price Waterhouse para estos efectos.

QUINTO: Que en cuanto a la utilidad operacional obtenida por LAN CHILE en la ruta nacional en el mismo período, utilizando los ingresos como criterio de asignación, ésta cubrió los costos fijos atribuibles a dicha ruta, estimando que la promoción SUPER LAN TICKET consistió en adoptar una alternativa de ventas de pasajes en un período de disminución del tráfico, de origen principalmente estacional.

Por otra parte, debe considerarse la utilidad financiera que significó para LAN CHILE el pago anticipado de los boletos SUPER LAN TICKET que, según cálculos de Price Waterhouse, suponiendo una tasa de interés del 1% mensual, debe ser estimada en US\$ 37.000 al compararse con la utilidad que se habría ob

tenido de haberse mantenido durante el período señalado igual oferta de pasajes a tarifas normales y de US\$ 28.000, para el caso de haberse disminuído sólo la oferta de pasajes, manteniendo las tarifas.

SEXTO: Que el informe pericial evacuado por Price Waterhouse deja en evidencia que LADECO S.A., durante el período de la promoción SUPER LAN TICKET no varió de manera significativa el factor de ocupación de sus aeronaves en las rutas nacionales en cuestión o, como lo expresa el señor Fiscal Nacional Económico en su informe de fojas 288 y siguientes, la rebaja del precio ofrecida por LAN CHILE no le provocó daños en términos de una discriminación significativa en las ventas de tales pasajes.

SEPTIMO: Que atendido lo expuesto, esta Comisión considera que los hechos denunciados por Línea Aérea del Cobre S.A. en contra de Línea Aérea Nacional-Chile, por haber vendido ésta pasajes para todos sus vuelos en la ruta nacional rebajados en un 50%, a través del llamado "SUPER LAN TICKET" durante los días 6, 7 y 8 de Mayo de 1985, no constituyen infracción a las normas sobre libre competencia contenidas en el Decreto Ley N° 211, de 1973.

OCTAVO: Que sin perjuicio del desistimiento formulado a fojas 567 de autos por Línea Aérea del Cobre S.A., aceptado en todas sus partes por LAN CHILE, esta Comisión debe recordar, una vez más, que para el legislador del Decreto Ley N° 211, de 1973, merecen reproches todos los actos o arbitrios que tiendan a eliminar, restringir o entorpecer la libre competencia, en cualquier ámbito o medida de significación económica.

En consecuencia, esta Comisión Resolutiva insta a Línea Aérea Nacional-Chile y a Línea Aérea del Cobre S.A. a que su participación en el mercado se realice en el marco de una política comercial de libre competencia, tanto en lo que se refiere al servicio de traslado de pasajeros como en lo que concierne al transporte de carga, nacional e internacional, en razón de operar en un mercado con libertad tarifaria en que el precio debe ser una resultante de la oferta y la demanda.

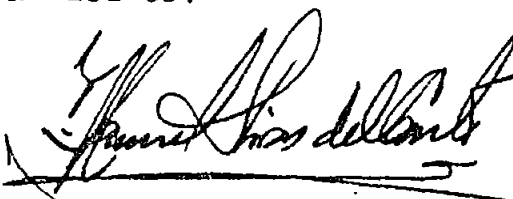
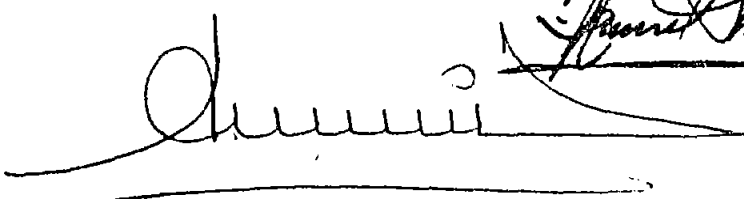

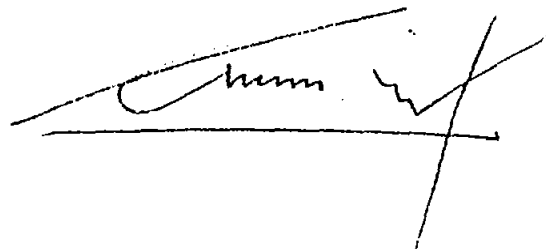
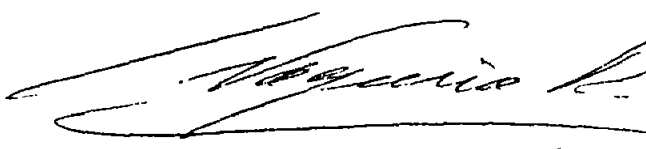
Por estas consideraciones y visto, además, lo dispuesto por los artículos 17 y 18 del Decreto Ley N° 211, de 1973.

SE DECLARA:

Que no ha lugar a la denuncia y que se absuelve de reproche a Línea Aérea Nacional-Chile, en conformidad con lo expresado en el considerando Séptimo de este fallo.

Notifíquese al señor Fiscal Nacional Económico, a don Alvaro Rencoret Silva, por Línea Aérea del Cobre S.A. y a don Miguel Schwaitzer Walters, por Línea Aérea Nacional-Chile. Transcríbese a los señores Ministros de Economía, Fomento y Reconstrucción y de Transportes y Telecomunicaciones.

Rol N° 231-85.

Pronunciada por los señores Víctor Manuel Rivas del Canto, Ministro de la Excma. Corte Suprema y Presidente de la Comisión, Alvaro Vial Gaete, Director Nacional del Instituto Nacional de Estadísticas, Juan Ignacio Varas Castellón, Decano de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas de la Universidad Católica de Chile, Adolfo Amenábar Castro, subrogando al señor Tesorero General de la República y Jaime Náquira Riveros, subrogando al señor Decano de la Facultad de Derecho de la Universidad Católica de Chile.

ELIANA CARRASCO CARRASCO
 Secretaria Abogado de la H.
 Comisión Resolutiva