

Santiago, veintiuno de septiembre de dos mil cuatro.

VISTOS

1.- A fs. 111, mediante Resolución N° 618 se resuelve investigar de oficio los hechos y materias expuestas en los oficios N°s 721 y 770, de 25 de julio y 1 de agosto de 2001, respectivamente, de la Fiscalía Nacional Económica, como asimismo las condiciones actuales del mercado del transporte aéreo nacional de pasajeros, confiriéndose traslado a las empresas afectadas Lan Chile S.A., hoy Lan Airlines S.A., en adelante también LAN, y Ladeco S.A., en adelante también LADECO.

La Comisión solicita asimismo informe a la Junta de Aeronáutica Civil sobre las condiciones vigentes para el ingreso al mercado aéreo nacional de pasajeros por empresas chilenas o extranjeras.

Los señalados oficios indicaban, en síntesis, lo siguiente:

El primero de ellos, N° 721, fue emitido por la Fiscalía Nacional Económica con ocasión de una petición de Lan y Ladeco, de modificar el Plan de Autorregulación tarifaria aprobado por Resolución N° 496, de 28 de octubre de 1997, en lo que atañe a la obligación de registrar tarifas con antelación a su puesta en vigencia, cuanto también respecto de la obligación de respetar un "yield" o tarifa promedio por kilómetro, peticiones que fueron rechazadas mediante Resoluciones N°s 615 y 617, de 25 de julio y 1 de agosto, de 2001, respectivamente. Asimismo, el informe también da cuenta de la situación de mercado producida por el retiro de Avant del mercado, como, asimismo, del cese de operaciones de Aercontinente, por razones de orden judicial. Recomienda la Fiscalía denegar la solicitud de modificación del Plan de Autorregulación, y, en síntesis, por medio de una medida cautelar, y mientras no surja un nuevo operador en el mercado, imponer a LAN - LADECO la obligación de mantener en aplicación el registro de tarifas ante la Junta de Aeronáutica Civil pudiendo solamente modificarlas previo informe de la Fiscalía, acompañando los antecedentes que las justifiquen.

El segundo de dichos oficios, N° 770, señalaba que la nueva reestructuración de LAN y LADECO, podría significar un eventual incumplimiento de la Resolución N° 445, de 10 de agosto de 1995, ya que autorizó la asociación de ambas empresas con la condición de que ambas subsistieran como tales independientemente en el mercado y compitieran entre sí, lo que no ocurriría con motivo de la nueva reestructuración. Solicita la Fiscalía se dicte una medida cautelar con el propósito de prevenir que la competencia no se restrinja aún más en el mercado, ahora que ese conglomerado - Lan-Ladeco - se ha transformado en un monopolio de hecho, suspendiendo la antedicha reestructuración mientras no se informen los alcances y efectos del proyecto; solicita, además, que se pronuncie la Comisión sobre si dicho proyecto cumple con la citada Resolución N° 445.

2.- A fs. 140 informa la Junta de Aeronáutica Civil e indica:



Que, según el Decreto Ley N° 2564, de 1979, las empresas aéreas chilenas no tienen restricciones para ingresar al mercado aéreo nacional, siempre que cumplan con los requisitos técnicos ante la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Que las empresas extranjeras también pueden ingresar libremente al mercado aéreo nacional, pero el artículo 2°, inciso quinto, del Decreto Ley antes mencionado, permite a la Junta de Aeronáutica Civil terminar, suspender o limitar los servicios de cabotaje de las empresas extranjeras, si en su país de origen no se otorgan derechos equivalentes a las empresas chilenas.

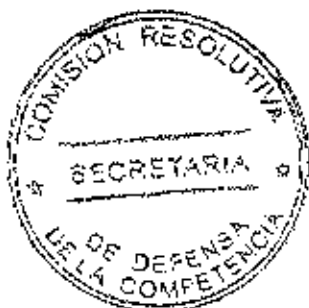
3.- A fs. 224 Aerovías DAP S.A., en adelante también DAP, se hace parte en la causa y denuncia conductas que atentan en contra del DL N° 211 y señala como antecedentes de la misma, que es una empresa de transporte aéreo de carácter familiar establecida en la XII Región desde 1980, que cuenta con cuatro aviones y que incursionó en la aviación mayor, operando una aeronave 727 en la Ruta Punta Arenas - Santiago, operación que hubiera tenido gran éxito, de no ser por las prácticas monopólicas efectuadas por Lan - Ladeco, dada su enorme participación de mercado y ocupación promedio de las naves que lograron en su incursión en la misma ruta y puesto que decidieron aplicar una política de precios predatorios a fin de eliminar la competencia, como también se negaron a prestar servicios de mantenimiento en tierra.

Señala que LAN obtiene utilidades sobre normales de las denominadas monopólicas en sus operaciones nacionales, que, además, las tiene mezcladas con sus operaciones internacionales que suman más del 80% de su operación y con el transporte de carga, con lo que se facilita, por la vía de subsidios cruzados, destruir a los competidores entrantes al mercado nacional y hace difícil su fiscalización.

Que, por otro lado, ha incumplido la Resolución N° 445 en la cual se formularon las siguientes instrucciones:

- 1) considerando 13: impone a Lan - Ladeco la obligación de someterse a un plan de autorregulación tarifaria, el cual no fue presentado dentro del plazo fijado y cuando lo fue, se rechazó por la Comisión Preventiva Central, siendo posteriormente aprobado.
- 2) considerando 13.2.: establece que las empresas Lan - Ladeco asociadas se obligan a que la tarifa 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, y señala que esto no se ha cumplido al no haber competencia.
- 3) considerando 13.5.: existe la obligación de otorgar servicios de mantenimiento a las líneas aéreas que compitan con Lan - Ladeco, lo que no se ha cumplido porque no existen compañías que compitan en este mercado.
- 4) Además de lo anterior, desde que se produjo la integración Lan - Ladeco, si bien se mantuvieron como personas jurídicas independientes, comenzaron a unir sus operaciones no sólo en el mercado internacional, sino también en el nacional, de tal modo que se utilizan aviones y vuelos de una u otra empresa como si fueran una sola.

Propone medidas para resguardar la competencia en el mercado nacional:



- 1).- se ordene a la empresa controladora de LAN y Ladeco, enajenar su participación accionaria en una de dichas empresas, a su elección.
- 2).- se ordene a LAN constituir una sociedad independiente por cada uno de los diferentes negocios que controla, de objeto único y regida por las normas de las sociedades anónimas, todo con el objeto de evitar la existencia de subsidios cruzados.
- 3).- se prohíba la existencia de subsidios cruzados entre las empresas que se formen en conformidad a lo señalado anteriormente, mediante una instrucción de carácter general.
- 4).- que se modifiquen las instrucciones de carácter general contenidas en la Resolución N° 445.
- 5).- que se requiera una modificación legal en orden a regular tarifas en el mercado aéreo nacional, en tanto no exista suficiente competencia en el mismo.
- 6).- que se requiera al Supremo Gobierno que patrocine una modificación legal al régimen de precios y tarifas aéreas, que contemple una regla semejante a la que encierra el artículo 29 de la Ley 18.168, de Telecomunicaciones.
- 7).- que se sancione a Lanchile y Ladeco con el máximo de la multa que establece el Decreto Ley 211, por cada una de las infracciones que han cometido.
- 8).- que se les condene en costas.

4.- A fs. 235 LAN y Ladeco evacúan el traslado que se les ha conferido respecto del auto cabeza de proceso y señalan:

Que con posterioridad a la dictación de la Resolución N° 445 el mercado aéreo tuvo un importante desarrollo, incrementándose la oferta y el número de usuarios, y las tarifas mostraron una significativa tendencia a la baja. Así, el promedio de crecimiento fue del 13,45% anual, tratándose de asientos-kilómetros, 14,1% anual tratándose de pasajeros-kilómetros y de un 15% tratándose de pasajeros.

Que, además, las tarifas en la ruta doméstica mostraron significativas reducciones, disminuyendo en un 22,8% si se mide en dólares y en un 14,1% si se mide en unidades de fomento.

Que, por otro lado, la reestructuración en curso no infringe la Resolución N° 445 dado que el mercado doméstico representa sólo un 14,7% del total de ingresos consolidados de la empresa, de los cuales un 13,2% corresponde al transporte de pasajeros y un 1,5% al transporte de carga.

Que su actuar se encuadra dentro del proceso de integración aprobado por la Resolución N° 445, que contempla que LAN se transforme en la matriz (holding) de una serie de sociedades nacionales y extranjeras que agrupan separada e independientemente los activos y recursos dedicados a carga y pasajeros.

Que, además, han dado cumplimiento sustancial al Plan de Autorregulación tarifaria contemplado en la Resolución antes señalada, y que se ha informado por la Junta de Aeronáutica Civil que se ha cumplido, por lo general, con el registro de tarifas, excepto en pequeñas ocasiones que podrían corresponder a un desfase de carácter administrativo. Que en términos estadísticos, considerando los más de 42 meses de vigencia del plan y que en cada mes se deben cumplir dos condiciones por cada uno de los 12 tramos de distancia, se obtiene que LAN y Ladeco han observado un índice de cumplimiento de un 99,04% de las veces, habiendo cumplido siempre con al menos una regulación en cada tramo de distancia. Solicita tener por evacuado el traslado.



5.- A fs. 255 la Comisión Resolutiva resuelve investigar de oficio las materias expuestas en la presentación de Aerovías Dap y confiere traslado de la denuncia por el término legal.

6.- A fs. 260 se acumula una denuncia que presentara el Sindicato de Tripulantes de Cabina de LAN y el Sindicato de Empresa de Pilotos y Técnicos de LAN, en la cual se exponen diversos hechos y situaciones que alteran el libre juego de la competencia, constituyendo abusos de una situación monopólica y que infringen la Resolución N° 445.

Primeramente, señalan que si bien jurídicamente no se ha concretado una fusión entre LAN y Ladeco, en el hecho, ambas empresas operan como una sola, ya que a partir de 1997, se han dividido las rutas nacionales e internacionales y en las segundas solo opera LAN; operan bajo una misma organización administrativa, un mismo nivel de decisiones y líneas de autoridad, los vuelos de ambas empresas son parte de una operación centralizada, los aviones de cada una sirven los vuelos programados entre una empresa y otra, sus tripulaciones se integran de manera que en un vuelo de LAN el capitán es de esta empresa y el primer oficial de Ladeco o viceversa.

Que, por otro lado, se ha infringido el artículo 2°, letra e), del Decreto Ley N° 211 al haberse afectado la libertad de trabajo, ya que el poder discrecional de LAN y Ladeco sobre su personal, llega a extremo de que por simples circulares emitidas por la Gerencia de Operaciones de Ladeco, se traspasa a los pilotos de esta empresa a prestar servicios en Transportes Aéreos S.A., o Lan Express, sin que exista un acuerdo con el trabajador para modificar sus contratos de trabajo.

7.- A fs. 274 esta Comisión confiere traslado de la denuncia de los sindicatos a las partes, por el término legal.

8.- A fs. 398 LAN y Ladeco evacúan el traslado de la denuncia de Aerovías Dap S.A. e indican:

Que DAP invoca como antecedente de la denuncia la Resolución N° 489, de 31 de diciembre de 1996, que impuso una sanción a LAN, Ladeco y National con motivo de una promoción tarifaria efectuada en el mes de mayo de 1996 en la ruta Santiago-Punta Arenas-Santiago, y, como es evidente, los hechos correspondientes a esta situación ya fueron conocidos y resueltos por la Comisión Resolutiva, razón por la cual no pueden servir de base a una nueva denuncia.

DAP afirma en la denuncia que LAN ha logrado hacer salir del mercado a un importante número de empresas que intentaron competir en el mismo, afirmación que es absolutamente falsa.

DAP sostiene que el mercado aéreo nacional carecería de dinamismo y de capacidad necesaria para reaccionar ante el enorme poder de mercado del monopolio reinante, acusación que aparece desvirtuada por las empresas que han logrado ingresar al mismo y que han alcanzado una importante participación de mercado.

En cuanto a que LAN obtiene utilidades sobre normales de las denominadas monopólicas, y que además tiene mezcladas sus operaciones, lo que hace fácil por la vía



de los subsidios cruzados destruir a los entrantes, señala que no obtiene utilidades sobre normales, ya que si las obtuviera en las rutas nacionales no requeriría subsidiar las operaciones de ésta, con lo cual la imputación se desvirtúa. Por otra parte, LAN no ha incumplido la Resolución N° 445, especialmente el considerando 13° en cuanto impone la obligación de someterse a un Plan de Autorregulación.

Respecto de que LAN habría incumplido la obligación establecida en el propio plan de cobrar una tarifa mensual por kilómetros en los mercados competitivos o yield, al respecto indica haber cumplido en un 99,04% de las oportunidades con las obligaciones impuestas.

Que en cuanto a haber integrado ciertas y determinadas operaciones entre LAN y Ladeco, tanto a nivel nacional como internacional, lo que constituiría una infracción a la Resolución N° 445, señala que el hecho de que suscriban un acuerdo de códigos compartidos o que hagan efectivo un acuerdo de endoso de pasajes, no constituye una atentado a la libre competencia, ya que están autorizados por la Comisión para integrarse.

En relación a las medidas propuestas por DAP, señala que la primera, que dice relación con que se ordene a la empresa controladora de Lan - Ladeco enajenar su participación accionaria en una de dichas empresas, y que tiene como fundamento el incumplimiento de la Resolución N° 445, se ha demostrado que es falso, dado que ha sido cumplida.

Que la solicitud de ordenar se constituyan sociedades independientes por cada uno de los negocios que controla Lan, y que se le prohíba efectuar subsidios cruzados, se apoya en una falsa creencia de que han subsidiado las operaciones en el mercado doméstico con ingresos provenientes de sus operaciones en el exterior.

Finalmente, respecto de la petición de que Lan y Ladeco no puedan cobrar tarifas inferiores por kilómetros en unas rutas de las que se cobran en otras, esto es impracticable ya que las diferentes tarifas responden a características peculiares de cada mercado, entre las cuales se encuentra la distancia entre los puntos servidos y factores asociados a la estacionalidad.

Solicita tener por evacuado el traslado y desechar la denuncia, con costas.

9.- A fs. 564 LAN y Ladeco, en relación con la presentación de los Sindicatos de Tripulantes de Cabina y Pilotos y Técnicos, señalan como antecedente que tanto los pilotos como los tripulantes de cabina gozan de condiciones laborales en materia de rentas, beneficios, horarios de trabajo que constituyen una excepción dentro de las empresas chilenas.

A modo de ejemplo, señala que la remuneración promedio mensual de un piloto asciende a \$ 2.776.214 y de un tripulante de cabina asciende a \$ 668.123, su capacitación es asumida enteramente por Lan siendo en promedio en el año 2000 de US\$ 18.418. Que frente a la proximidad de la negociación colectiva de la empresa con los sindicatos, éstos han realizado una serie de acciones que han generado un artificial conflicto laboral. A partir del 26 de agosto de 2001 se comenzó a registrar un atraso en los vuelos producto de la operación lenta de las aeronaves de LAN, que se produjeron por carreteos más lentos tanto a la salida como a la llegada en los diferentes aeropuertos



intermedios, como a mayores tiempos de vuelos, registrándose un aumento promedio de 22 horas block time (horas de operación de los aviones), frente a lo cual se vio en la necesidad de despedir a 73 capitanes y primeros oficiales por incumplimiento grave de las obligaciones del contrato.

A partir del 8 de septiembre de 2001 se registró un incremento progresivo de licencias médicas de los pilotos, las cuales pasaron de un promedio diario de 4 a 104 el día 12 de septiembre de 2001, además de presentación de licencias fuera de base, siendo imposible obtener un piloto de reemplazo, lo que motivó la cancelación de vuelos.

Que por otro lado, LAN - Ladeco no han infringido la letra e) del artículo 2 del Decreto Ley N° 211, y que el conflicto laboral debe ser resuelto conforme a las normas del Código del Trabajo y por Tribunales con jurisdicción en lo laboral. Así lo ha fallado la Iltrna. Corte de Apelaciones de Santiago, el 17 de septiembre de 2001, al declarar inadmisibles un recurso de protección intentado por los sindicatos denunciantes, con los mismos fundamentos contenidos en la denuncia formulada en autos.

Solicita tener por evacuado el traslado y desechar la denuncia formulada por los sindicatos aludidos, rechazar las peticiones formuladas y sancionar a los sindicatos denunciantes y a sus directores con el máximo de la multa que establece el Decreto Ley N° 211 y condenarlos en costas.

10.- A fs. 632 la Comisión Resolutiva solicita informe a la Fiscalía Nacional Económica, especialmente respecto de la denuncia que formulara Aerovías DAP.

11.- A fs. 712 consta el informe evacuado mediante oficio N° 429, de la Fiscalía Nacional Económica, acerca del Plan de Autorregulación y sobre las condiciones de mercado bajo la aplicación de dicho Plan:

a) Resultados de un análisis crítico del funcionamiento del plan de autorregulación: señala que la fórmula de cálculo de los yields por tramos que se basa en medias aritméticas permite la posibilidad teórica de cumplir con el plan cobrando tarifas sobre el nivel competitivo en rutas no competitivas de mucho tráfico si se compensa debidamente cobrando tarifas bajo el nivel competitivo en rutas no competitivas de bajo tráfico.

Añade que además existen rutas con diferentes características que las hacen difícilmente comparables.

Señala que el hecho de que hayan incurrido en incumplimientos en determinados meses producto de cambios en la oferta de la competencia que significan modificaciones en la definición de rutas, sin mediar variaciones en la política tarifaria, demuestra que el actual sistema de autorregulación no es del todo eficiente, dado que significa o que Lan estaba cometiendo abusos de posición dominante o que ni antes ni después los estaba cometiendo.

Agrega que el cumplimiento o incumplimiento del plan se conoce ex post y Lan no puede realizar de inmediato los cambios en las políticas tarifarias que implican cambios en los precios de lista.



Añade que las obligaciones que Lan ha tenido que cumplir en los períodos con muchos tramos no competitivos han sido menos restrictivas que en los períodos con pocos tramos no competitivos.

Recomienda realizar cambios que aseguren condiciones que garanticen precios competitivos en los mercados no competitivos. Dichos ajustes deberían permitir comparar rutas con estructuras similares.

b) Acerca del comportamiento de Lan a la luz del plan de autorregulación señala que ha incumplido la Resolución N° 496 infringiendo el plan en varias oportunidades. Sin embargo, existen circunstancias que atenúan la responsabilidad de Lan y se concluye que existen 35 incumplimientos que son de responsabilidad de Lan, lo que corresponde al 7,5% de los tramos revisados.

Recomienda que sería conveniente considerar que LAN debe constituir sociedades independientes para los negocios de transporte de pasajeros y de carga nacional, de objeto único y regidas por las normas de las sociedades anónimas abiertas

Se recomienda, además, prohibir la existencia de subsidios cruzados entre los diferentes negocios de Lan, es decir, transporte nacional de pasajeros, internacional, nacional e internacional de carga.

12.- A fs. 715 rola el informe de la Fiscalía Nacional Económica en relación a las peticiones de Aerovías DAP:

a) Respecto de la solicitud de declarar que Lan-Ladeco han incumplido la Resolución N° 445 y que han infringido la libre competencia en el mercado chileno del transporte aéreo de pasajeros señala:

a.1) en general estima que el plan ha sido útil, en cuanto al cumplimiento de sus objetivos, aunque presenta algunas deficiencias;

a.2) la forma de cálculo de los yields de los tramos permite a la empresa regulada la posibilidad teórica de cumplir con el plan cobrando tarifas sobre el nivel competitivo en rutas no competitivas de mucho tráfico, compensando aquellas con tarifas bajo el nivel competitivo, en rutas no competitivas de bajo tráfico, del mismo tramo;

a.3) hay rutas con diferentes características que las hacen difícilmente comparables como por ejemplo con tráficos muy disímiles.

a.4) Lan incurre en incumplimientos en determinados meses sin que existan variaciones en su política tarifaria.

a.5) los incumplimientos solo pueden ser conocidos después de finalizado el mes respectivo, una vez que se tiene el detalle de los ingresos y en número de pasajeros en las diferentes rutas.

b) Respecto de la solicitud de "ordenar a la empresa controladora de Lan Ladeco enajenar su participación accionaria en una de dichas empresas", señala que dado el tiempo transcurrido y el hecho de que la empresa Lan ha seguido con el proceso de reestructuración, no sería procedente seguir insistiendo en esa petición.

c) Respecto de la solicitud de "ordenar a LAN constituir una sociedad independiente por cada uno de los negocios que controla, de objeto único y regida por las normas de las



sociedades anónimas abiertas" describe y señala el grado de competencia en los cuatro mercados en que opera LAN, señalando:

- Transporte internacional de pasajeros: la participación de mercado, medida en pasajeros kilómetros alcanzó el 45,3% correspondiendo el 45,2% a Lan y el 0,1% a Sky. Las restantes líneas latinoamericanas tuvieron un 15,9%, las norteamericanas un 15,6% y las europeas un 23,1%, lo que demuestra que existe cierto grado de competencia.
- Transporte nacional de pasajeros. Lan ( LAN y Lan Express) concentran el 89% de participación, mientras que Sky tiene un 10,8% y Dap un 0,2%.
- Transporte de carga internacional: la participación de Lan medida en toneladas /kilómetros, en enero de 2003 fue de 45%, mientras que las restantes latinoamericanas ostentaban un 7,4%, las norteamericanas un 34,6% y las europeas un 12,1%
- Transporte de carga nacional: la participación de Lan fue de un 97,3%, es decir , prácticamente concentra todo el mercado nacional, teniendo Sky el 2,7%.

Estima la Fiscalía Nacional Económica que es recomendable que el holding Lan constituya una sociedad anónima, de objeto único, fiscalizada por la Superintendencia de Valores y Seguros, para cada una de las actividades de transporte de carga nacional y de pasajeros nacional, con el fin de detectar eventuales subsidios cruzados en estos mercados.

d) Respecto de la solicitud de "prohibir la existencia de subsidios cruzados entre las empresas que se formen de conformidad a lo señalado en el número anterior", mediante una instrucción de carácter general, o en subsidio, prohibir la existencia de subsidios cruzados entre el transporte nacional de pasajeros y las demás actividades de Lan-Ladeco.

Señala que los subsidios cruzados deben prohibirse, para que no produzcan distorsiones en los mercados y evitar prácticas depredatorias que puedan producir la salida de la competencia.

e) Respecto de la solicitud de "modificar las instrucciones de carácter general contenidas en la Resolución N° 445", señala que siempre es posible aplicar el plan de autorregulación en los casos en que existan tramos no competitivos.

La aplicación de la propuesta de Dap de que Lan-Ladeco no podrán cobrar tarifas inferiores por kilómetros en rutas, de las que se cobren en otras, no es conveniente, dado que el análisis de las rutas de los diferentes tramos, ha mostrado que muchas rutas que se encuentran en los mismos tramos tienen características diferentes en cuanto a la estructura de la demanda que enfrentan, costos y servicios específicos que prestan, por lo que los precios pueden variar en distancias similares.

f) respecto de la solicitud de realizar una modificación legal, en orden a regular tarifas en el mercado aéreo nacional de pasajeros, en tanto no exista suficiente competencia, señala que si bien, mediante la Resolución N° 445, la Comisión acordó solicitar al Supremo Gobierno que patrocine una modificación legal de régimen de precios y tarifas, que contemplara una regla semejante a la del artículo 29 de la Ley 18.168, con posterioridad dio su aprobación al plan de autorregulación a modo de sustituto de esa medida.





Concluye señalando:

- a) Lan ha incurrido en incumplimientos de la Resolución N° 496, que aprobó el plan de autorregulación en varias oportunidades. Sin embargo, hace presente que existen circunstancias que atenúan las responsabilidades de Lan en determinados incumplimientos. Estos ocurrieron en determinados meses, producto de cambios en la oferta de la competencia que significaron cambios en la definición de rutas, sin variaciones en la política tarifaria de Lan.
- b) No es recomendable insistir en la suspensión del plan de reestructuración.
- c) Sería conveniente considerar que Lan deba constituir sociedades independientes para los negocios de transporte de pasajeros nacional y carga nacional, de objeto único y regidas por las normas de las sociedades de anónimas abiertas, a fin de evitar la existencia de subsidios cruzados.
- d) Sin perjuicio de lo anterior, es recomendable prohibir la existencia de subsidios cruzados entre los diferentes negocios que tiene Lan.
- e) Se debiera modificar el plan de autorregulación y adecuar, por lo tanto, la Resolución N° 496 y las instrucciones de carácter general contenidas en la Resolución N° 445, cuando las modificaciones lo ameriten.

Lo anterior, dados algunos problemas detectados al realizar un análisis teórico del plan. Señala algunas deficiencias, como sería la fórmula de cálculo de los yields de los tramos que se basa en medias aritméticas, que permite la posibilidad teórica de cumplir el plan, cobrando tarifas sobre el nivel competitivo en rutas no competitivas de mucho tráfico, compensando dicho defecto mediante el cobro de tarifas abajo el nivel competitivo en rutas no competitivas de bajo tráfico en el mismo tramo.

Añade que existen rutas con diferentes características que las hacen difícilmente comparables.

El hecho de que Lan haya incurrido en incumplimiento, en determinados meses, demuestra que el actual sistema de autorregulación debe ser perfeccionado.

El cumplimiento o incumplimiento del plan se conoce ex post y Lan no puede realizar de inmediato los cambios a sus políticas tarifarias, que implican cambios en los precios de lista.

Las obligaciones que se han tenido que cumplir en los periodos con muchos tramos no competitivos han sido menos restrictivas que en los periodos con pocos tramos no competitivos.

Las anotadas deficiencias puntuales del plan aconsejan introducirle ajustes que aseguren condiciones que garanticen precios competitivos en mercados no competitivos.

f) A juicio de la Fiscalía Nacional Económica, no es recomendable introducir una modificación legal, contemplando una regla semejante a la del artículo 29 de la Ley 18.168, General de Telecomunicaciones. Lo anterior debido a la competencia, aunque incipiente, que presenta actualmente el mercado.

13.- A fs. 727 esta Comisión confiere traslado a las partes del informe anterior, por el término de 15 días.



ES COPIA DE LA ORIGINAL

14.- A fs. 738 Aerovías DAP evacúa el traslado e indica.

1).- Que solicita que esta Comisión Resolutiva requiera en forma inmediata al Fiscal Nacional Económico que, en cumplimiento de su obligación contenida en el artículo 27 letra e) del Decreto Ley N° 211 vele por el cumplimiento de la Resolución que impuso a LAN la obligación de autorregulación tarifarias.

2).- Señala que incurre en un error la Fiscalía puesto que si bien es cierto esta Comisión dictó una Resolución por medio de la cual solicitó al Supremo Gobierno una modificación legal al régimen de precios y tarifas aéreas, que contemple una regla semejante a la del artículo 29 de la Ley 18.168, de Telecomunicaciones, y que posteriormente dio su aprobación al plan de autorregulación a modo de sustituto, según la Fiscalía, de esa medida extrema; DAP indica que ambas medidas conjuntamente y adicionadas con las restantes instrucciones de carácter general, contenidas en la misma Resolución, pretendían aminorar los graves efectos de la concentración de mercado.

3).- Las medidas propuestas por la Fiscalía Nacional Económica aparecen como insuficientes, toda vez que, por ejemplo no propone medidas concretas para evitar la existencia de subsidios cruzados y es necesario que se adopten medidas adicionales y aparece como conveniente ordenar a la empresa controladora de LAN y Lan Express enajenar su participación accionaria en una de ellas, a su elección.

15.- A fs. 744 LAN y Ladeco evacúan el traslado e indican que han dado cumplimiento sustancial al plan de autorregulación tarifario, dado que la propia Fiscalía Nacional Económica ha concluido que no ha hecho abuso de su posición dominante bajo las condiciones de que los costos de la línea aérea son en dólares.

No obstante la Fiscalía constató una serie de eventos que constituirían infracciones a las regulaciones existentes en el plan, reconociendo que existen circunstancias que atenúan su responsabilidad. En definitiva, existen 35 de dichos eventos, correspondientes al 7,5% de los tramos revisados y determina los mayores ingresos que habría obtenido Lan de tales desajustes tarifarios ascendieron a US\$ 69.295.

A continuación analiza los 35 casos de desajustes que no pueden atribuirse a responsabilidad de LAN, la cual ha cumplido permanentemente el plan de autorregulación.

Desajustes en el tramo 0 a 200 Km., de los 25 casos consignados por la Fiscalía, 24 corresponden a la condición establecida por el propio plan de autorregulación que establece que mensualmente se comparará para cada tramo de distancia, la tarifa por kilómetro promedio de los últimos 6 meses cobrada en Chile en los mercados internacionales de referencia señalados por la Comisión, y un caso de desajuste corresponde a la condición consistente en que la tarifa promedio mensual por Km cobrada en cada grupo de rutas no competitivas dentro del país, agrupada por tramo de distancia, no debe ser mayor a la correspondiente tarifa promedio mensual por Km. cobrada en el grupo de rutas competitivas de distancias equivalentes en el país, en el mismo período.

En 24 casos de desajustes, la comparación tarifaria establecida en el plan de autorregulación debió efectuarse con los mercados internacionales de referencia y como señala la Fiscalía, no son mercados comparables, ya que la comparación de distancias



tan disímiles introducen distorsiones que la invalidan, debido a que una parte de los costos no tiene relación directa con la distancia, como son, los costos relacionados al despegue y aterrizaje del avión y los costos de chequeo de pasajeros, que se profundiza en la medida en que el tramo es menor y entonces, si la comparación se hubiere efectuado con una ruta internacional de similares características, se habría cumplido.

En consecuencia, se ha visto en la imposibilidad real de dar cumplimiento a la respectiva regulación, razón por la cual no puede ser considerada responsable de tales incumplimientos y si se depuran los 24 eventos de desajustes, el número se reduce de 35 a 11 y el efecto sobre los ingresos disminuye a US\$ 38.404.

Desajustes en el tramo 1800-2000 Km, según al Fiscalía se presentaron 5 casos de desajustes del plan. Destaca el hecho de que este tramo está compuesto sólo por la ruta Concepción- Punta Arenas y por ende no tiene un grupo de rutas competitivas de distancia equivalente para hacer la comparación, siendo en consecuencia que ésta debe hacerse con la tarifa promedio por kilómetro de los grupos de rutas competitivas considerados en los tramos de distancia inmediatamente anteriores y siguientes, pero tales mercados tienen diferente densidad y producía una seria distorsión y escapaba a las posibilidades reales de Lan de explotar esta ruta, por lo que decidió dejar de operar regularmente el mercado en el mes de abril de 2001, por lo tanto, los desajustes en este tramo escapan a Lan y así, el número de desajustes se reduce de 35 a 6 y el efecto sobre los ingresos de Lan disminuye a US\$ 22.079.

Desajustes en el tramo 200-400 Km en este tramo, según la Fiscalía, hubo 4 eventos de desajustes. Los desajustes se deben a cambios en la oferta de la competencia, debido al retiro en enero de 2001, de un operador de la ruta Santiago- La Serena, lo cual significó que el mercado pasó de tener la calidad de competitiva no competitivo.

Entonces 4 eventos de desajustes que se producen excluyen la responsabilidad de Lan y esto implica que si se depuran los 35 desajustes contabilizados por la Fiscalía con los 4 casos de este tramo, queda un remanente de 2 casos de desajustes y se reducen los ingresos y llegaría a la suma de US\$ 2.942.

En cuanto a la recomendación del Fiscal de constituir sociedades independientes y prohibir la existencia de subsidios cruzados, señala que la afirmación del Fiscal de que podría incentivarse la existencia de subsidios cruzados en el actual estado de cosas, es una mera afirmación que no se fundamenta en ningún antecedente empírico e indica que tal riesgo no existe, que nada justifica la exigencia recomendada por la Fiscalía y que ella presenta graves inconvenientes que redundarían en perjuicio para los consumidores.

Que no es efectivo, toda vez que requiere la existencia de un mercado monopólico explotado por una empresa, obteniendo rentas monopólicas y que estas sirven para subsidiar otras actividades donde actúa en un ambiente de competencia. Pero sucede que el mercado aéreo doméstico no es monopólico, sino uno en que existen condiciones de competencia que vienen dadas por tratarse de una industria abierta, donde no existe ningún tipo de barreras a la entrada de competidores.

Solicita tener por evacuado el traslado.



16.- A fs. 914 se hace parte en la causa el H. Diputado Zarko Luksic Sandoval y denuncia situaciones y conductas atentatorias de la libre competencia practicadas por Lan-Ladeco que constituyen graves atentados al régimen de libre competencia que debe existir en el mercado aéreo nacional, solicitando a esta Comisión aplique las sanciones que correspondan, de acuerdo a los siguientes antecedentes.

Señala que es de público conocimiento que en el mercado aéreo nacional no existe competencia, sino un claro monopolio, ya que LAN lo tiene en el tráfico aéreo nacional, tanto de pasajeros y de carga, con un 88,55% y un 98% de participación respectivamente, y en algunas ciudades tiene el 100% como es el caso de El Salvador, La Serena, Valdivia, Osorno y Punta Arenas.

Agrega que al dominar el mercado aéreo nacional tiene capacidad para efectuar todo tipo de prácticas monopólicas, como determinar precios, discriminarlos y efectuar prácticas predatorias, lo que es grave si consideramos además, que en este caso existen barreras a la entrada que impiden la incorporación de nuevos competidores como son: importantes costos hundidos o irrecuperables al ingresar al mercado; excesiva concentración del mercado, sumado a la conducta del actor dominante, que dan una clara señal a los potenciales entrantes sobre los riesgos de conductas contrarias a la libre competencia que pudiere acarrearles fuertes pérdidas o incluso la quiebra.; la elasticidad precio de la demanda de los productos ofrecidos es baja, principalmente por la inexistencia de sustitutos que aseguren la posibilidad de competir en igualdad de condiciones con el producto que pasará a ser ofrecido por un solo agente.

Así LAN obtiene utilidades sobrenormales producto de las denominadas utilidades monopólicas en sus vuelos nacionales, sumadas a sus operaciones internacionales, que representan más del 80% de sus operaciones y al transporte de carga.

También es un hecho público y notorio el ingreso de diferentes líneas aéreas al mercado nacional, las que rápidamente han debido salir motivadas por las severas pérdidas económicas sufridas, tales como Aerovías DAP y Avant

Solicita declarar que las empresas LAN y Ladeco han restringido, entorpecido y eventualmente eliminado la libre competencia en el mercado de la aeronavegación nacional, sin perjuicio de adoptar las siguientes medidas:

- 1).- Ordenar a la empresa controladora de LAN, y de Ladeco, enajenar su participación accionaria en una de dichas empresas, a su elección.
- 2).- Ordenar a LAN S.A constituir una sociedad independiente por cada uno de los negocios de transporte internacional de pasajeros, transporte nacional de pasajeros, transporte de carga nacional y transporte de carga internacional, sociedades que deberán tener un objeto único y regirse por las normas de las sociedades anónimas abiertas.
- 3).- Prohibir la existencia de subsidios cruzados entre las empresas que se formen en conformidad a lo señalado en el número anterior; y, en subsidio, en el improbable caso que no se acoja dicha petición que igualmente se prohíba la existencia de subsidios cruzados entre el transporte nacional de pasajeros y las demás actividades de Lan Ladeco
- 4).- Modificar las instrucciones de carácter general contenidas en la Resolución N° 445 de esta Comisión debido al cambio de las circunstancias de hecho, a la consolidación del monopolio absoluto Lan - Ladeco en el mercado aéreo nacional. Y a la imposibilidad de comparar las tarifas de los mercados no competitivos con la de los mercados competitivos debido a la inexistencia de éstos, de ordenar que las empresas



LAN y Ladeco no puedan cobrar tarifas inferiores por kilómetros en rutas diferentes de las que se cobran en otras, vale decir, si quieren efectuar rebajas tarifarias, deberán hacerlo en la misma proporción en todas las rutas.

5).- Requerir al Supremo Gobierno, conforme lo disponen los artículos 5° inciso final y 17 letra d) del Decreto Ley N° 211, que patrocine una modificación legal al régimen de precios y tarifas aéreas, que contemple una regla semejante a la que encierra el artículo 29 de la ley 18.618, sobre Telecomunicaciones, requiriendo la urgencia necesaria a la iniciativa legal respectiva, a fin de prever la posibilidad de que si las condiciones del mercado no son suficientes para garantizar un sistema de libertad tarifaria para los servicios de transporte aéreo, según calificación de esta Comisión, pueda la autoridad fijar los precios para estos servicios y dejarlos sin efecto, según corresponda, manifestándole la urgencia y gravedad de este requerimiento que ya se le hiciera en la Resolución N° 445, pues la situación de imperfección de la competencia existente a esa fecha, se ha acentuado al grado de convertirse en monopolio absoluto.

6).- Sancionar a cada una de las empresas LAN y Ladeco con el máximo de la multa que establece el artículo 17, letra a), del Decreto Ley N° 211, por cada una de las infracciones cometidas.

17.- A fs. 935 se hacen parte en esta causa los H. Diputados señores Exequiel Silva y Eduardo Saffirio.

18.- Esta Comisión estimó que no existían hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos, ordenando traer los autos en relación.

19.- Tuvo lugar la vista de la causa, alegando los apoderados de las partes y quedaron los autos en estado de fallo.

#### CONSIDERANDO

PRIMERO: Que esta causa se inició por la Comisión Resolutiva con fecha 1 de agosto de 2001, en virtud de sus facultades para obrar de oficio, a fin de investigar el mercado del transporte aéreo nacional de pasajeros, a raíz de dos eventos que fueron informados por el señor Fiscal Nacional Económico.

En primer término, se dio cuenta de la reestructuración anunciada por el grupo de empresas LAN, la cual, según consta a fojas 235 y siguientes, tuvo por objeto, entre otros, transformar en holding o matriz del grupo empresarial a LAN CHILE S.A. respecto de una serie de sociedades nacionales y extranjeras que operan en el transporte de carga, logística y transporte de pasajeros, limitar la operación de LADECO S.A. al transporte de carga, y transferir el negocio de LADECO a la empresa Lanexpress.

Esta reestructuración fue objetada en un primer momento por la Fiscalía Nacional Económica, en su informe evacuado mediante oficio N° 770, de 1 de agosto de 2001, toda vez que se argumentaba que la autorización original otorgada por esta Comisión Resolutiva al control conjunto de LAN y LADECO, importaba necesariamente la subsistencia en forma independiente de ambas en el mercado.



En virtud del anterior informe y a solicitud de la Fiscalía, la Comisión suspendió por un período la reestructuración anunciada, medida que fue posteriormente alzada, requiriéndosele a LAN la entrega de información respecto de su estructura jurídica y operativa al 31 de diciembre de 1999, a igual fecha del año 2000, al 31 de agosto de 2001, y, asimismo, a la fecha inmediatamente posterior a la estructuración proyectada, en este último caso, en forma estimativa, lo cual fue cumplido como consta a fojas 360 del cuaderno de medidas precautorias;

SEGUNDO: Que, asimismo, el auto cabeza de proceso de fojas 111 tuvo también como fundamento lo informado por la Fiscalía Nacional Económica mediante oficio N° 721, de 25 de julio de 2001, que daba cuenta de las condiciones de mercado a esa fecha, en el cual sólo operaba LAN a raíz del retiro de la empresa AVANT y de la empresa AEROCONTINENTE del mercado del transporte aéreo nacional de pasajeros.

A raíz de estos antecedentes, la Fiscalía solicitó en su oportunidad que LAN mantuviera vigentes las tarifas aplicadas al momento de la elaboración del informe, obligándose a la empresa a obtener autorización previa de la Comisión respecto de cualquier alza de ellas, informando de sus fundamentos a la Fiscalía, medida que fue acogida, en parte, por Resolución N° 615, de 25 de julio de 2001, en los autos Rol N° 617-00, hoy archivados, y ratificada por Resolución N° 618, de 1 de agosto de 2001, en estos autos;

TERCERO: Que, con posterioridad a la dictación del auto cabeza de proceso, la empresa Aerovías DAP S.A., con fecha 14 de agosto de 2001, denunció la realización de conductas por parte de LAN, constitutivas de abuso de posición dominante, en perjuicio de sus competidores. Asimismo, DAP expresa que la posición alcanzada por LAN ha significado el retiro del mercado nacional de diversas empresas que han intentado incursionar en él, producto de una política de subsidios cruzados además de infracciones que se habrían realizado al plan de autorregulación que le afecta en virtud de la citada Resolución N° 445;

CUARTO: Que, adicionalmente, el Sindicato de Empresa de Pilotos y Técnicos de LAN S.A. y el Sindicato de Tripulantes de Cabina de LAN S.A., con ocasión de la reestructuración anunciada y teniendo presente el carácter dominante de esta empresa en el mercado, denunciaron la vulneración de la libertad de trabajo de los empleados de LAN, en los términos prescritos en el artículo 2, letra e), del texto en vigor a esa fecha del Decreto Ley N° 211, como se ha descrito en la parte expositiva de este fallo;

QUINTO: Que, respecto de las materias abordadas en esta causa, a saber, la reestructuración de LAN y su comportamiento en el mercado en carácter de actor dominante, se debe considerar lo informado por la Fiscalía Nacional Económica y también, las conclusiones a que han arribado fallos dictados en otras contiendas ante esta Comisión;

SEXTO: Que a fs. 712 y siguientes la Fiscalía dió cuenta de las siguientes situaciones y conclusiones respecto de las materias ventiladas:

Respecto del plan de autorregulación, señala que LAN ha incurrido en incumplimientos de la Resolución N° 496 que lo estableció, infringiéndolo en varias oportunidades, desde su aprobación. Que sin embargo, existen circunstancias que atenúan la responsabilidad de LAN en determinados incumplimientos o en la



característica que han revestido los ajustes para cesar en éstos: a) Que los incumplimientos ocurrieron en determinados meses, producto de cambios en la oferta de la competencia que significaron a su vez cambios en la definición de rutas, sin que mediaran variaciones en la política tarifaria de LAN; y b) Que de acuerdo a una característica del plan de autorregulación, los incumplimientos al mismo sólo se conocen después de finalizado el mes respectivo y en caso de requerirse un ajuste de tarifas que implique un cambio en los precios de lista, LAN no puede realizarlo inmediatamente, debido a la anticipación exigida para el registro de las tarifas.

Que no obstante, si bien es cierto que existen estas rigideces y falta de información, la Fiscalía considera que estos factores no impiden absolutamente que esta línea aérea realice estimaciones sobre posibles incumplimientos producto de variaciones en el mercado y la consecuente y oportuna adopción de medidas capaces de evitar incumplimientos prolongados en un tramo - aunque hayan sido causados por factores externos a la política tarifaria de la empresa - y desviaciones excesivas respecto a la tarifa media por kilómetro exigida;

SÉPTIMO: Que, en relación con el cumplimiento del plan de autorregulación, cabe tener presente que esta Comisión dictó la **Resolución N° 723, de fecha 30 de enero de 2004**, en los autos Rol N° 715-03, que acogió un requerimiento de la Fiscalía Nacional Económica precisamente en virtud de los incumplimientos detectados a dicho plan.

Entre los motivos del fallo, se consigna que pesa sobre las empresas Lan y Lanexpress la obligación de dar estricto cumplimiento al Plan de Autorregulación aprobado por la Resolución N° 496, en actual vigencia.

Que, además, es precisamente una esmerada diligencia en el cumplimiento del Plan de Autorregulación la que resulta exigible a la empresa cuya fusión fue autorizada, precisamente en atención a aquello.

Y que del análisis de los hechos en dicha causa, fluye que los incumplimientos observados al Plan de Autorregulación por parte de LAN y Lan Express son excepcionales y de menor cuantía, por lo que no cabe imputar a la gestión de estas empresas la intencionalidad positiva de vulnerar las condiciones del referido plan.

El fallo, además de sancionarlas, ordenó a LAN y a Lan Express para que dentro del plazo de los 90 días siguientes a la notificación de la resolución, propongan las modificaciones que estimen necesarias al Plan de Autorregulación vigente de modo de garantizar su más plena pertinencia racional y técnica, debiendo estas enmiendas ajustarse a cabalidad a las condiciones señaladas por esta Comisión en su Resolución N° 445, y, demás, someter dichas modificaciones a la aprobación de la Comisión Preventiva Central, hoy Tribunal de Defensa de la Libre Competencia;

OCTAVO: Que con respecto a la **reestructuración de LAN**, la Fiscalía señala que no es recomendable insistir en la suspensión del plan de reestructuración, dado el tiempo transcurrido, en el cual la línea ha proseguido con ella.

Con todo, estima conveniente la Fiscalía, considerar que LAN deba constituir sociedades independientes para los negocios de transporte de pasajeros nacional y de carga nacional, de objeto único y regidas por las normas de las sociedades anónimas



abiertas. Esta medida, según su parecer, se fundamentaría en la limitada competencia efectiva que existe en estos mercados, lo que podría incentivar a LAN, en determinadas situaciones, a establecer subsidios cruzados entre estos sectores.

Que, asimismo, es recomendable para la Fiscalía prohibir la existencia de subsidios cruzados entre los diversos negocios que tiene LAN, es decir, el transporte nacional de pasajeros, el internacional de pasajeros, el nacional de carga y el internacional de carga.

Además, la Fiscalía presenta diversas observaciones respecto del cumplimiento y se refiere a eventuales modificaciones al Plan de Autorregulación, sin embargo, esto fue tratado en la causa Rol N° 715-03, fallada mediante Resolución N° 723, como se indicó precedentemente.

Que, finalmente, aludiendo a una de las medidas propuestas por DAP, la Fiscalía señala que no es recomendable introducir una modificación legal en orden a regular tarifas en el mercado aéreo nacional de pasajeros - contemplando una regla semejante a la que contempla el Art. 29 de la Ley N° 18.168, General de Telecomunicaciones.

La Fiscalía rechaza esta medida debido a la competencia, aunque incipiente, que presenta actualmente el mercado, con el ingreso de una nueva línea aérea y a las posibilidades de entradas futuras; y también, debido a que no se ha observado un incremento sistemático de las tarifas medias, en dólares, por ruta, en los meses en que los mercados se definen como no competitivos, como tampoco diferencias en los patrones de comportamiento de las tarifas medias, por ruta, entre los períodos en que éstas se definen como no competitivas y competitivas, habiendo en la mayoría de las rutas, alzas y bajas tanto en los momentos que las rutas se definían como competitivas como cuando se definían como no competitivas;

NOVENO: Que el anterior informe, el cual fue elaborado a partir de antecedentes recientes, recopilados por la Fiscalía Nacional Económica en el año 2003 y principios del 2004, no arroja indicios suficientes para tener por acreditadas algunas de las conductas denunciadas por DAP.

Que, por otra parte, la eventual modificación del plan de autorregulación es una materia que fue conocida en los autos Rol N° 715- 03, ya citados, no pudiendo emitirse pronunciamiento sobre la especie;

DECIMO: Que, en cuanto a la objeciones a la reestructuración llevada a efecto por LAN, habida cuenta que la Fiscalía no ha perseverado en objetar su concreción, esta Comisión no vislumbra de qué manera ella pueda infringir la autorización contenida en la Resolución N° 445, de 10 de agosto de 1995, respecto del control conjunto e integración de las empresas LAN y LADECO.

Que, en efecto, como expresamente se señala en dicha resolución, en esa oportunidad lo que fue aprobado fue la asociación o integración operativa de ambas empresas, debido a la toma de control accionario de LAN sobre LADECO, sin que pueda concluirse que exista la obligación de la sociedad matriz y por ende del grupo controlador, de mantener la existencia operativa de una de las empresas en cuestión, en esta caso LADECO.





Que, asimismo, tampoco puede concluirse que exista alguna obligación establecida que impida al grupo controlador o a la empresa matriz crear otras empresas u operar con otras marcas o denominaciones, como es el caso en cuestión de LANEXPRESS.

Que, con todo, y en el mismo sentido de lo ya acordado en la **Resolución N° 459, de fecha 19 de marzo de 1996**, dictada con ocasión de la venta de la participación accionaria de Lan Chile S.A. en Ladeco S.A., a sus propios accionistas controladores, perdiendo esta última su carácter de filial, cabe dejar claramente establecido que LAN - en su carácter de sociedad matriz - debe dar estricto cumplimiento a las obligaciones que establece el considerando décimo tercero de la Resolución N° 445, de 10 de agosto de 1995, ratificadas por Resolución N° 496, de 28 octubre de 1997, en particular, en cuanto al plan de autorregulación propuesto por ella misma, no obstante el cambio de estructura o de participación societaria que pueda involucrar la reestructuración del grupo empresarial que ella encabeza y que es analizado aquí;

UNDECIMO: Que, sin perjuicio de lo anteriormente expresado, cabe considerar que existen diversas medidas que fueron dictadas en este proceso y que atañen a obligaciones respecto de LAN en relación con sus tarifas, rutas, frecuencias y horarios de vuelos (Resoluciones N°s 615, 618 y 621);

DUODECIMO: Que, en virtud de las consideraciones anteriores, es preciso mantener algunas de las indicadas obligaciones vigentes, a fin de que la Fiscalía Nacional Económica tenga oportuno conocimiento de las modificaciones que pueda introducir LAN en sus operaciones, habida cuenta de las condiciones de mercado que imperan y la existencia de un plan de autorregulación tarifario que le afecta;

DECIMO TERCERO: Que, en lo que atañe a la denuncia de los sindicatos de tripulantes de cabina, y de pilotos y técnicos, esta Comisión, luego de analizar los antecedentes reunidos en el expediente, concluye que los únicos que se acompañan respecto de esta materia dan cuenta que los denunciados siguieron, en forma coetánea, acciones judiciales en sede laboral, sin que se hayan conocido sus resultados.

Que, en consecuencia, del mérito del proceso no ha podido comprobarse alguna forma de infracción a la libertad de trabajo, en los términos contemplados en el artículo 2°, letra d), del texto del Decreto Ley N° 211 vigente a la fecha de la interposición de la denuncia;

DECIMO CUARTO: Que, finalmente, respecto de las medidas solicitadas por Aerovías DAP S.A. y que fueron también pedidas por los H. Diputados señores Zarko Luksic Sandoval, Exequiel Silva Ortiz y Eduardo Saffirio Suarez, esta Comisión comparte en esta parte las conclusiones de la Fiscalía Nacional Económica resumidas en los considerandos sexto, séptimo y octavo anteriores, y, teniendo presente lo ya resuelto mediante Resolución N° 723, no dará lugar a ellas por no existir antecedentes suficientes que justifiquen alguna de las medidas requeridas por ellos; sin perjuicio de las medidas ya enunciadas;

Y teniendo además presente lo dispuesto en los artículos 1°, 2°, 3° y disposición transitoria séptima del Decreto Ley N° 211, y artículo 144 del Código de Procedimiento Civil, se resuelve:



PRIMERO: Que se rechazan las denuncias interpuestas por Aerovías DAP S.A., y por el Sindicato de Tripulantes de Cabina de Lan Chile S.A. y el Sindicato de Empresa de Pilotos y Técnicos de Lan Chile S.A., a fojas 224 y 266, respectivamente, sin costas por haber tenido motivos plausibles para litigar;

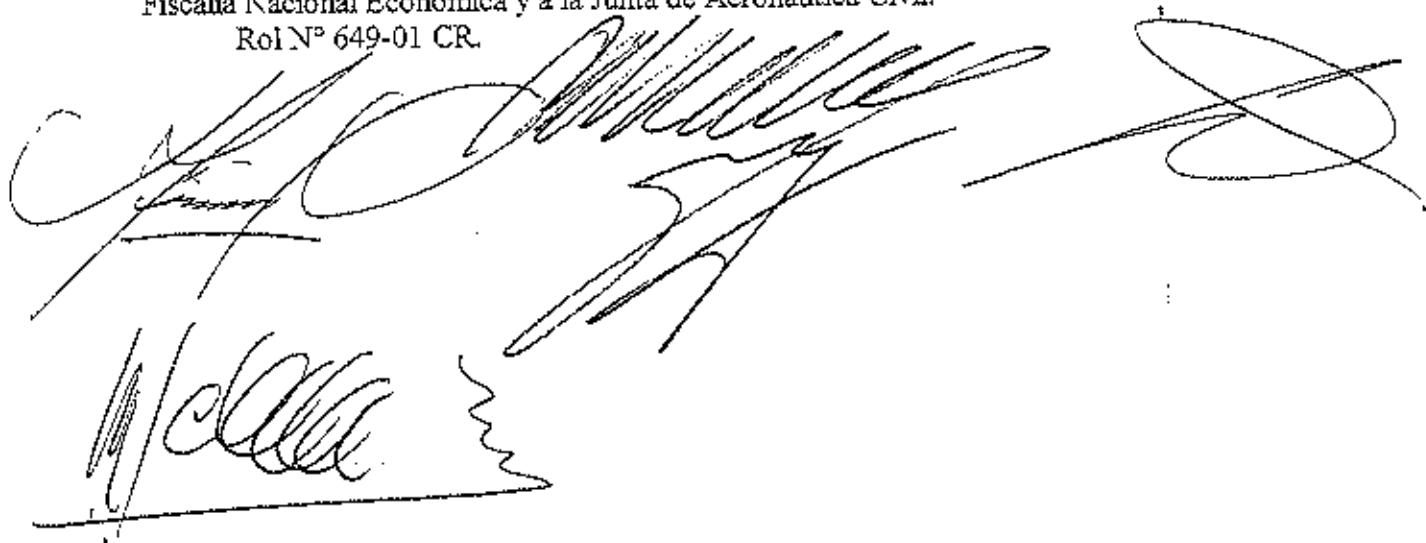
SEGUNDO: Que se adoptan como medidas de información, en reemplazo de las medidas cautelares actualmente en vigor en esta causa, las siguientes:

2.1.- Lan Chile S.A., hoy Lan Airlines S.A., y Transporte Aéreo S.A., Lanexpress, deberán informar a la Fiscalía Nacional Económica y en forma simultánea al registro tarifario dispuesto por el considerando décimo tercero de la Resolución N° 445, de 10 de agosto de 1995, ratificado por Resolución N° 496, de 28 octubre de 1997, cualquier modificación a las tarifas que actualmente cobran y tienen registradas ante la Junta de Aeronáutica Civil, respecto de las distintas rutas aéreas nacionales, debiendo en todo caso acompañar los antecedentes que las justifiquen;

2.2.-, Lan Chile S.A., hoy Lan Airlines S.A., y Transporte Aéreo S.A., Lanexpress, deberán informar a la Fiscalía Nacional Económica y dentro de los diez primeros días de cada mes, toda modificación de vuelos, rutas, frecuencias y horarios, como, asimismo, las alteraciones que realicen a las restricciones para acceder a las tarifas más económicas, efectuadas durante el mes anterior, indicándose en cada caso la razón que motiva la modificación o alteración, debiendo acompañar los antecedentes que las justifiquen; y,

TERCERO: Las anteriores medidas subsistirán hasta tanto no se adopte una decisión en contrario por la Comisión Resolutiva, hoy Tribunal de Defensa de la Libre Competencia.

Notifíquese por cédula a las partes y a Transportes Aéreos S.A. Transcribese a la Fiscalía Nacional Económica y a la Junta de Aeronáutica Civil.  
Rol N° 649-01 CR.



Pronunciada por los señores Domingo Kokisch Mourgues, Ministro de la Excma. Corte Suprema, Alejandro Ferreiro Yazigi, Bernardo Espinosa Bancalari, Miguel Schweitzer Walters y Francisco Castañeda González, integrantes de la Comisión Resolutiva a la época del acuerdo.

Se deja constancia que el Sr. Castañeda, no firma por encontrarse ausente, no obstante haber concurrido al acuerdo.

18

