

ANT.: Fiscalización del cumplimiento
de la Resolución N° 37/2011
del TDLC, Rol N° 2347-15.

MAT.: Informe.

Santiago, 29 SEP 2016

A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO

DE : JEFE DIVISIÓN ANTIMONOPOLIOS (S)

Por medio del presente, informamos los resultados de la Fiscalización del Antecedente, recomendando su archivo, en virtud de las consideraciones que a continuación se exponen:

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 21 de septiembre de 2011, el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia ("**TDLC**") autorizó, mediante la Resolución 37/2011, la realización de la operación de concentración entre LAN Airlines S.A. ("**LAN**") y TAM Linhas Aéreas S.A. ("**TAM**"), sujetándola al cumplimiento de catorce condiciones y medidas, a fin de mitigar los riesgos que dicha operación podría ocasionar en el mercado. Dicha resolución fue confirmada por la Corte Suprema, con fecha 5 de abril de 2012.
2. La operación de concentración fue materializada por LAN y TAM, según lo informado en hecho esencial de 22 de junio de 2012, comunicado por LAN a la Superintendencia de Valores y Seguros con esa misma fecha, conformando así el conglomerado aéreo LATAM Airlines Group S.A. ("**LATAM**").
3. Con fecha 28 de agosto de 2012, la Fiscalía Nacional Económica ("**FNE**" o "**Fiscalía**") inició una investigación, Rol N° 2126-12, con el objeto de fiscalizar el cumplimiento de la Resolución 37/2011 por parte de LATAM. Dicha investigación se tradujo en la interposición de un requerimiento, con fecha 8 de junio de 2015, ante el TDLC, tramitado bajo el Rol N° C 295-15, en virtud

de que, a juicio de la FNE, LATAM había incumplido la Condición Séptima de la Resolución 37/2011 ("**Requerimiento**").

4. Posteriormente, con fecha 22 de junio de 2015, la FNE dio inicio a la presente investigación, con el objeto de continuar la fiscalización del cumplimiento de todas medidas de mitigación impuestas a LATAM.
5. Finalmente, con fecha 30 de noviembre de 2015, la FNE y LATAM celebraron un acuerdo conciliatorio, el cual fue aprobado por el TDLC con fecha 22 de diciembre de 2015, en virtud del cual se puso término al referido procedimiento Rol N° C 295-15 ("**Acuerdo Conciliatorio**"). Como consecuencia de este acuerdo, LATAM asumió ciertas obligaciones, principalmente renunciar a ciertos acuerdos de código compartido objetados por la FNE en el Requerimiento.
6. De esta manera, la presente investigación se centró en fiscalizar las diversas condiciones impuestas por el TDLC en la Resolución 37/2011, vigentes a la fecha del inicio de la investigación, así como las obligaciones asumidas por LATAM en el Acuerdo Conciliatorio.

II. MEDIDAS DE MITIGACIÓN

7. La Resolución 37/2011 autorizó la operación de concentración entre LAN y TAM, bajo la condición que se diera cumplimiento íntegro y oportuno a catorce condiciones, destinadas conjuntamente a eliminar los riesgos que la operación consultada representaba para la libre competencia. Las condiciones impuestas por el TDLC eran complementarias entre sí, por cuanto, como señaló ese H. Tribunal "[e]s el total de dichas medidas y condiciones, y no cada una de ellas en particular, lo que permitirá mitigar los riesgos detectados respecto de la operación consultada"¹.
8. De las 14 condiciones impuestas por el TDLC, no todas fueron objeto de fiscalización en la presente investigación, por cuanto, como se observa en la

¹ Párrafo 306 de la Resolución N°37.

Tabla siguiente, varias de ellas ya se habían cumplido, o había transcurrido el plazo en que tenían efecto, o no se habían verificado las circunstancias para que estuvieran en vigencia o para que ameritaran su fiscalización.

Tabla N° 1: Condiciones Impuestas a LATAM en Resolución 37/2011

Condición	Contenido	Plazo	Objeto de Fiscalización
Primera	Intercambio de Slots.	Hasta que se intercambien 4 slots.	Sí.
Segunda	Participación de otras aerolíneas en programas de pasajeros frecuentes LATAM.	36 meses desde Fusión	No, vigencia cesó el 22 de junio de 2015.
Tercera	Obligación de contratar SPA con aerolíneas que lo pidan en rutas (SCL – SAO/RIO/ASU).	12 meses desde el intercambio de un slot de conformidad a la Condición Primera.	No, ya que no se ha verificado un intercambio de slots en el período.
Cuarta	Si recibe solicitud de Condición 1, no puede aumentar oferta de asientos.	Hasta 12 meses luego del intercambio de un slot de conformidad a la Condición Primera.	No, ya que no se ha verificado un intercambio de slots en el período.
Quinta	Cumplimiento de plan de Autorregulación Tarifaria.	Indefinido	Sí.
Sexta	Elección de alianza.	24 meses desde Fusión	No, vigencia cesó el 22 de junio de 2014.
Séptima	Códigos Compartidos.	Indefinido	Sí.
Octava	Renunciar Frecuencias Lima 5ta y 6ta Libertad.	12 meses desde Fusión	No, vigencia cesó el 22 de junio de 2013.
Novena	LATAM debe concordar con decisiones de autoridades sobre apertura de cielos chilenos.	Indefinida	No, ya que no se observaron cambios en las circunstancias que ameritaran su fiscalización. (1)
Décima	Compromiso a promover crecimientos de aeropuertos Santiago y Guarulhos.	Indefinida	No, ya que no se observaron cambios en las circunstancias que ameritaran su fiscalización. (2)
Undécima	Prohibición dar incentivos a agencias de viaje relacionados a metas porcentuales de sus ventas.	Indefinida	No, ya que no se observaron cambios en las circunstancias que ameritaran su fiscalización. (3)
Duodécima	Mantener 12 vuelos a USA y 7 a EU mientras no se cumplan las condiciones I, VI, VII y VIII.	Sujeta a cumplimiento de condiciones.	Sí.
Décima Tercera	No aumentar precio de pasajes en ruta SCL-RIO/SAO.	Hasta cumplida la condición Primera.	Sí.
Décimo Cuarta	Designación de un consultor para que asesora a FNE.	3 años.	No, vigencia cesó el 22 de junio de 2015.

- (1) Con fecha 18 de enero de 2012, LATAM envió a la Junta Aeronáutica Civil una carta apoyando la apertura de cielos chilenos, lo cual fue comunicado al TDLC el 19 de enero de ese año.
- (2) LATAM envió en octubre de 2013 y en octubre de 2014 cartas al Ministerio de Obras Públicas de Chile y a la Secretaría de Aviación de Brasil apoyando el crecimiento de los aeropuertos de Santiago y Guarulhos, respectivamente.
- (3) Este tipo de incentivos dejó de ser utilizado por LAN en el año 2011.

Fuente: Elaboración propia, con base a Resolución 37/2011 e Informes de Consultor Aviado.

9. De esta manera, las condiciones impuestas por la Resolución 37/2011 que fueron objeto de la presente fiscalización fueron las siguientes:
- (i) Condición Primera, en relación a los procedimientos para intercambios de slots;
 - (ii) Condición Quinta, en relación al Cumplimiento del Plan de Autorregulación Tarifaria;
 - (iii) Condición Séptima, en relación a la prohibición de celebrar ciertos Códigos Compartidos;
 - (iv) Condición Duodécima, en relación a mantener cierto número de vuelos a Estados Unidos y a Europa; y
 - (v) Condición Décimo Tercera, en relación a la prohibición de aumentar las tarifas en las rutas Santiago - Rio de Janeiro y Santiago - Sao Paulo.

III. EL ACUERDO CONCILIATORIO

10. En virtud del Acuerdo Conciliatorio celebrado entre la FNE y LATAM, que puso término al referido procedimiento Rol N° C 295-15 seguido ante el TDLC, LATAM asumió ciertas obligaciones, que debían cumplirse dentro del plazo y en la forma indicada en éste.
11. En primer lugar, LATAM se obligó a renunciar, a los siguientes acuerdos de códigos compartidos, obligándose a no celebrarlos nuevamente sin autorización del TDLC:
- (i) Acuerdo de Código Compartido Ciudad de México – Lima, entre LAN Perú y Aeroméxico;
 - (ii) Acuerdo de Códigos Compartido Sao Paulo – Frankfurt v.v.; Rio de Janeiro – Frankfurt v.v.; y Sao Paulo – Munich, entre TAM y Lufthansa;
 - (iii) Acuerdo de Código Compartido Ciudad de México – Sao Paulo v.v., entre TAM y Aeroméxico; y
 - (iv) Acuerdo de códigos compartidos Sao Paulo – Estambul/Londres/Madrid v.v.; y Rio de Janeiro – Londres v.v., entre TAM y Turkish Airlines.

12. Dicha renuncia debía verificarse dentro del plazo de 100 días hábiles contados desde que el Acuerdo Conciliatorio entrara en vigencia, esto es, dentro de 100 días desde el 8 de enero, fecha en la cual la resolución del TDLC que aprobó el acuerdo quedó firme y ejecutoriada.
13. En segundo lugar, LATAM se obligó a dejar sin efecto el Procedimiento de Inhibición para todos los códigos compartidos que renuncia, en forma simultánea a la renuncia de cada uno de ellos.
14. Finalmente, a fin de que asesorar a la FNE en la fiscalización del cumplimiento de la Condición Séptima de la Resolución 37/2011 y del Acuerdo Conciliatorio, LATAM se obligó a contratar un tercero independiente por un período de 24 meses, quien, entre otros, deberá elaborar un informe trimestral acerca del grado y calidad del cumplimiento por parte de LATAM.
15. LATAM propuso a la FNE tres consultores para realizar este trabajo, siendo designado finalmente uno de ellos con fecha 23 de marzo de 2016. El primer informe trimestral del tercero independiente ("**Informe**") fue recibido por la FNE con fecha 29 de junio de 2016.

IV. CONCLUSIONES DE LAS DILIGENCIAS INVESTIGATIVAS EJECUTADAS POR LA FNE Y DEL INFORME

16. Esta División ha ejecutado una serie de diligencias en el contexto de sus atribuciones legales con el fin de verificar el cumplimiento de la Resolución 37/2011, así como del Acuerdo Extrajudicial. Asimismo, se revisó y evaluó el primer informe trimestral emitido por el tercero independiente con fecha con fecha 29 de junio de 2016.
17. A continuación, se analiza cada uno de las medidas fiscalizadas por esta División en la presente investigación.

(1) Condición Primera: Intercambio de Slots

18. La Condición Primera de la Resolución 37/2011, obliga a LATAM a intercambiar cuatro slots diarios de despegue y cuatro slots diarios de aterrizaje en el Aeropuerto de Guarulhos en São Paulo, con aquellas aerolíneas que tengan interés en iniciar o en incrementar servicios regulares de transporte aéreo en la ruta Santiago – São Paulo, en vuelos non-stop, en horarios a elección de la solicitante².
19. El intercambio debe efectuarse de acuerdo a lo establecido en la regulación aeronáutica brasileña, los principios señalados en la Resolución 37/2011, y el procedimiento acordado entre LATAM y la FNE que fue aprobado por el TDLC, el *Procedimiento Intercambio de Slots Latam según Condición Primera Resolución N° 37/2011 HTDLC* (“**Procedimiento**”)³.
20. De conformidad a lo establecido en el Procedimiento, el intercambio de slots se compone de licitaciones públicas y de propuestas especiales de intercambio (“PEI”), los que se rigen por la legislación brasileña de asignación e intercambio de slots⁴.
21. Las licitaciones públicas se llevan a efecto con anterioridad a cada Temporada IATA, existiendo dos temporadas al año, una de invierno y una de verano⁵. Por su parte, los PEI se pueden verificar cuando no exista en curso una licitación pública para intercambiar slots.
22. Finalmente, en caso que la aerolínea que haya intercambiado slots, no haga uso efectivo de alguno o algunos de los slots intercambiados, estos deberán ser restituidos a LATAM para su reasignación a otro interesado, mediante el mismo procedimiento establecido para su asignación inicial. Para tales

² Sección I.1 de la Condición Primera de la Resolución 37/2011.

³ Sección I.4 de la Condición Primera de la Resolución 37/2011.

⁴ Artículo 1.3 del Procedimiento.

⁵ La Temporada IATA de Verano comienza el último domingo del mes de marzo de cada año y termina el sábado anterior al último domingo de octubre de cada año. La Temporada IATA de Invierno comienza el último domingo del mes de octubre de cada año y termina el sábado anterior al último domingo de marzo de cada año. Artículo 2 del Procedimiento.

efectos, LATAM debe llevar a cabo todas las gestiones suficientes y necesarias para recuperar y obtener dicho slot a su nombre y ponerlo de inmediato a disposición de quien estuviere interesado en intercambiarlo⁶.

23. En el contexto de la fiscalización de esta condición, esta División se centró en cerciorar si: (i) se efectuaron las licitaciones públicas establecidas en el Procedimiento; y (ii) si LATAM efectuó las gestiones necesarias para recuperar el slot intercambiado con Sky Airlines ("**Sky**"), considerando que, de acuerdo a información pública, éste habría sido dejado de ser utilizado por dicha aerolínea al salir de la ruta Santiago – Sao Paulo⁷⁻⁸.
24. En relación a lo primero, en el período de la fiscalización han tenido lugar tres procesos de licitaciones públicas: (i) La licitación correspondiente a la temporada IATA Invierno 2015, convocada el 15 de abril de 2015, y en que concluía la fecha de presentación de propuestas el 5 de mayo de 2015; (ii) La licitación correspondiente a la temporada IATA Verano 2016, convocada el 2 de septiembre de 2015, y en que concluía la fecha de presentación de propuestas el 22 de septiembre de 2015; y (iii) La licitación correspondiente a la temporada IATA Invierno 2016, convocada el 14 de abril de 2016, y en que concluía la fecha de presentación de propuestas el 3 de mayo de 2016⁹.
25. Dichas convocatorias fueron publicadas en la página web de LATAM, así como en la sección de economía de dos diarios de circulación nacional en el país, en La Tercera y en El Mercurio¹⁰.

⁶ Sección I.3, numeral iv, de la Condición Primera de la Resolución 37/2011.

⁷ Al respecto, véase, por ejemplo <http://www.pulso.cl/noticia/empresa---mercado/empresa/2015/10/11-72376-9-sky-airline-elimina-ruta-santiagosao-paulo-ante-crisis-brasilena.shtml> [última visita: 13 de julio de 2016].

⁸ Durante el período de fiscalización no han existido PEIs.

⁹ Actualmente se encuentra en curso un nuevo llamado a licitación para el intercambio de slots, el cual no fue objeto de la fiscalización.

¹⁰ Al respecto, véase las ediciones de fecha 15 de abril de 2015, página 39 de La Tercera y página B5 de El Mercurio; de fecha 2 de septiembre de 2015, página 29 de La Tercera y página B7 de El Mercurio; de fecha 14 de abril de 2016, página B8 de El Mercurio; y de fecha 15 de abril de 2016, página 39 de La Tercera. Asimismo, véase los siguientes links que dan cuenta de la publicación de la convocatoria en la página web de LATAM: <http://www.latamairlinesgroup.net/phoenix.zhtml?c=251289&p=irol-newsArticle&ID=2038438>; <http://www.latamairlinesgroup.net/phoenix.zhtml?c=251289&p=irol-newsArticle&id=2083977>; y

26. En el contexto de dichas licitaciones, solamente en la de la temporada IATA Invierno de 2015 se recibió una propuesta, la que fue debidamente informada a la FNE. Dicha propuesta finalmente no prosperó por razones formales, lo que también fue debidamente informado a la FNE.
27. En relación a los slots intercambiados con Sky, estos efectivamente habrían sido dejados de utilizar por Sky, según ésta informó a LATAM a solicitud de esta última¹¹. La devolución de dichos slots fue solicitada por LATAM, habiéndose aprobado su devolución, por parte del Comité de Facilitación de Vuelos brasileño (*Comitê de Facilitação de Voos*)¹², con fecha 22 de marzo de 2016¹³.

(2) Condición Quinta: Cumplimiento del Plan de Autorregulación Tarifaria

28. La Condición Quinta de la Resolución 37/2011 establece que LATAM debe cumplir íntegramente el Plan de Autorregulación Tarifaria aprobado por la Comisión Resolutiva mediante Resolución N° 496 de 1997 y por el TDLC en la Resolución N° 9/2005, con las modificaciones que introdujo dicha Resolución.
29. A grandes rasgos, el Plan de Autorregulación Tarifaria establece ciertas rutas que son competitivas y otras que no lo son, no pudiendo la tarifa promedio mensual por kilómetro (*yield*) cobrada en los mercados no competitivos exceder a la tarifa que se cobre en el mismo período en los mercados competitivos. Para estos efectos, el Plan de Autorregulación Tarifaria

<https://www.df.cl/noticias/empresas/actualidad/latam-inicia-licitacion-de-slots/2016-04-13/205855.html> [última visita: 13 de julio de 2016].

¹¹ Véase respuesta de LATAM de fecha 20 de abril de 2016 a Ord. FNE 238-2016.

¹² El Comité de Facilitación de Vuelos, es un comité brasileño creado por la Ordenanza N° 1.075 de fecha 9 de julio de 2009 de Brasil, que tiene por objeto intentar acomodar los horarios de los vuelos nacionales e internacionales programados en el aeropuerto de Guarulhos, Sao Paulo. Artículo 2 del Procedimiento.

¹³ Véase respuesta de LATAM de fecha 20 de abril de 2016 a Ord. FNE 238-2016, y los correos electrónicos acompañadas a esta.

establece distintos tipos de rutas definidas según intervalos de distancia, estableciéndose tramos de 200 kilómetros.

30. De acuerdo a lo establecido en el Plan de Autorregulación Tarifaria, LATAM debe proporcionar a la Junta de Aeronáutica Civil (“JAC”) toda la información que dicho organismo requiera para que éste pueda efectuar el control y seguimiento del sistema de autorregulación.
31. La JAC mensualmente comunica a la Fiscalía el grado de cumplimiento de LATAM del Plan de Autorregulación Tarifaria. Según la información provista por la JAC a la FNE, LATAM habría cumplido el plan de autorregulación tarifaria durante todo el período fiscalizado en los distintos tramos.
32. En todo caso, los antecedentes utilizados por la JAC para constatar el cumplimiento o no de LATAM del Plan de Autorregulación Tarifaria, es información de pasajeros e ingresos procesada por la misma LATAM, no efectuándose por parte de la JAC diligencias adicionales a fin de constatar la idoneidad de los procesos efectuados por LATAM para configurar dichas bases de datos, así como de la exactitud de dicha información.
33. En virtud de lo anterior, es recomendable que la JAC efectúe pesquisas adicionales a las que actualmente realiza, a fin de constatar lo anterior. Así, por ejemplo, podría ser conveniente que la JAC realizara, a lo menos anualmente, el chequeo de los cupones de vuelos de LATAM emitidos en rutas y en meses elegidos aleatoriamente¹⁴. Lo anterior considerando que, la Resolución N° 445 de 10 de agosto 1995 de la H. Comisión Resolutiva –que autorizó a Lan Chile (hoy LATAM) para comprar Ladeco– dispuso que las empresas asociadas deberán proporcionar toda la información que la JAC les

¹⁴ En tal sentido, durante el período de su asesoría, la consultora Aviado efectuó muestreos de los datos de cupones de vuelos de LATAM a fin de chequear los procedimientos aplicados por ésta en relación al prorratio de los cupones, y la separación de estos en grupos por diferentes distancias, así como por rutas competitivas y no competitivas. Véase al respecto, por ejemplo, el informe trimestral elaborado por Aviado-Partners Consulting GmbH de junio de 2015.

requiera, a fin de que dicho organismo pueda ejercer el control y seguimiento del sistema de autorregulación tarifaria¹⁵.

(3) Condición Séptima: Prohibición de Celebrar ciertos Acuerdos de Códigos Compartidos

34. La Condición Séptima de la Resolución 37/2011 establece que LATAM, por si o a través de sus empresas matrices, filiales, coligadas y/o relacionadas, no podrá celebrar ni mantener, sin autorización previa del TDLC, acuerdos de código compartido con los miembros o asociados de una alianza distinta de aquella a la que pertenezca LATAM: i) en aquellas rutas que tengan origen o destino en Chile o que conecten Chile con aeropuertos de llegada o salida en Norteamérica o Europa, sea en vuelos directos o con una escala en Sudamérica; ii) en los tramos intermedios de las rutas indicadas, es decir, si por ejemplo la ruta a Europa es Santiago – São Paulo – Madrid, tampoco podrá celebrar este tipo de acuerdos en la ruta Santiago – São Paulo ni en la ruta São Paulo – Madrid. Respecto de Avianca/Taca o de Gol, no podrá celebrar ni mantener acuerdos de código compartido, además de los indicadas en i) y ii), en las restantes rutas internacionales dentro de Sudamérica en que se superpongan los servicios de transporte aéreo de alguna de ellas con los servicios de LATAM o de sus empresas matrices, filiales, coligadas y/o relacionadas¹⁶.
35. Dicha obligación fue interpretada en el Acuerdo Conciliatorio en el sentido que, la condición comprende las rutas con origen o destino en un aeropuerto de Sudamérica y en un aeropuerto de Norteamérica o Europa, solo en el tramo que conecta el aeropuerto de Sudamérica con el aeropuerto de Norteamérica o Europa, aun cuando realicen escalas posteriores en Norteamérica o Europa;

¹⁵ Resuelvo tercero, en relación al considerando 13.4 de la la Resolución 445 de 10 de agosto 1995. Dicha obligación fue establecida con carácter de permanente por la Resolución N° 496 de 28 de octubre de 1997 de la H. Comisión Resolutiva que aprobó el plan de autorregulación.

¹⁶ Sección VII.1 de la Condición Séptima de la Resolución 37/2011.

y que LATAM puede celebrar este tipo de acuerdos cuando tengan por objeto exclusivo llevar pasajeros a un destino que no sea Norteamérica ni Europa¹⁷.

36. Al respecto, y según indicó el tercero independiente en el Informe, los acuerdos actualmente vigentes de código compartido con los miembros o asociados de una alianza distinta de aquella a la que pertenece LATAM no se ven afectados por la Condición Séptima, por cuanto dicen relación con rutas diversas a las contempladas en dicha condición¹⁸.
37. En segundo lugar, la Condición Séptima prohíbe a LATAM celebrar o mantener acuerdos de código compartido con las aerolíneas Avianca/Taca o de Gol, en las rutas internacionales dentro de Sudamérica en que se superpongan los servicios de transporte aéreo de alguna de ellas con los servicios de LATAM o de sus empresas matrices, filiales, coligadas y/o relacionadas¹⁹.
38. En este sentido, y según indicó el Tercero Independiente en su informe trimestral, LATAM no tiene acuerdos de código compartido con Avianca/Taca o Gol²⁰.
39. Finalmente, la Condición Séptima obliga a LATAM a comunicar a esta Fiscalía los acuerdos de interlínea que celebre con aerolíneas que no pertenezcan a su grupo empresarial²¹.
40. En relación a ello, LATAM comunica mensualmente a esta Fiscalía los acuerdos de interlínea celebrados en el mes calendario previo, información que también ha sido entregada por LATAM al Tercero Independiente²².

¹⁷ Cláusula Tercera del Acuerdo Conciliatorio.

¹⁸ Páginas 10 y 11 del Informe.

¹⁹ Sección VII.1 de la Condición Séptima de la Resolución 37/2011.

²⁰ Página 11 del Informe.

²¹ Sección VII.4 de la Condición Séptima de la Resolución 37/2011.

²² Páginas 12 y 13 del Informe.

(4) Condición Duodécima: Mantención de cierto Número de Vuelos a Estados Unidos y a Europa

41. La Condición Duodécima de la Resolución 37/2011, establece que mientras no se dé cumplimiento a las Condiciones Primera, Sexta, Séptima y Octava de dicha resolución, LATAM deberá mantener, salvo en casos de fuerza mayor: i) al menos 12 vuelos de ida y vuelta y sin escalas a la semana, operados directamente por LATAM en las rutas entre Chile y Estados Unidos y; ii) al menos 7 vuelos de ida y vuelta y sin escalas a la semana, operados directamente por LATAM en las rutas entre Chile y Europa. A la fecha, solamente no se ha cumplido la Condición Primera, relativa al intercambio de slots, por cuanto no se ha implementado en su totalidad la transferencia de slots en el aeropuerto de *Guarulhos*, por lo que esta condición sigue vigente.
42. De conformidad a la información recopilada por esta División, durante el período fiscalizado LATAM ha dado cumplimiento a esta condición.
43. En efecto, durante el período de la fiscalización, LATAM informó a la FNE que ha operado aproximadamente 21 frecuencias semanales entre Chile y Estados Unidos y entre 7 y 10 frecuencias semanales entre Chile y Europa²³.
44. Por su parte, quincenalmente la JAC informa a la FNE los movimientos de las aeronaves de LATAM en el aeropuerto Arturo Merino Benítez. A partir de la información recibida de la JAC se constató que, efectivamente durante el período fiscalizado, LATAM ha tenido una cantidad de vuelos semanales que exceden el mínimo requerido por la Condición Duodécima.

(5) Condición Décimo Tercera: Prohibición de aumentar las tarifas en rutas Santiago - Rio de Janeiro y Santiago - Sao Paulo

45. La Condición Décimo Tercera de la Resolución 37/2011 establece que, mientras se mantenga vigente la Condición Primera relativa a los intercambios de slots en el aeropuerto de *Guarulhos*, LATAM y sus empresas matrices,

²³ Véase respuesta de LATAM de fecha 18 de marzo de 2016 a Ord. FNE 238-2016.

filiales, coligadas y/o relacionadas no podrán subir el precio de los pasajes aéreos para el transporte de pasajeros, correspondientes a las rutas Santiago – São Paulo y Santiago – Río de Janeiro, de forma tal que el *yield* mensual resultante para los vuelos de LATAM, en cada una de estas rutas, no supere al *yield* obtenido en forma agregada por LAN y TAM en la ruta correspondiente, durante el mes equivalente dentro de los doce meses previos a la fecha de la Resolución 37/2011.

46. Al respecto, de acuerdo a la información provista por la LATAM a la FNE, el *yield* mensual en las rutas Santiago – São Paulo y Santiago – Río de Janeiro no aumentó con posterioridad a la fusión, lo que sería indicativo que LATAM no ha incumplido la presente condición²⁴.
47. Asimismo, la Condición Décimo Tercera de la Resolución 37/2011 establece que, LATAM y sus empresas matrices, filiales, coligadas y/o relacionadas no podrán, también mientras se mantenga vigente la Condición Primera, incrementar sus respectivas tarifas, vigentes y publicadas a la fecha de la Resolución 37/2011 para el tráfico de carga en cada una de las rutas entre Chile y Brasil.
48. Al respecto, LATAM en el transcurso de la fiscalización acompañó certificaciones notariales que dan cuenta que las tarifas de carga vigentes a la fecha de la Resolución 37/2011, no han sido aumentadas con posterioridad²⁵.

(6) Acuerdo Conciliatorio: Renuncia de ciertos Códigos Compartidos

49. Como se señaló, en virtud del Acuerdo Conciliatorio, LATAM se obligó a renunciar dentro del plazo de 100 días hábiles contados desde que el Acuerdo Conciliatorio entrara en vigencia, a diversos acuerdos de códigos compartido. Dicho plazo venció el 30 de mayo de 2016²⁶.

²⁴ Véase respuesta de LATAM de fecha 20 de abril de 2016 a Ord. FNE 238-2016.

²⁵ *ibid*.

²⁶ Página 2 del Informe.

50. Al respecto, el tercero independiente indicó en el Informe que los acuerdos fueron renunciados dentro del plazo establecido en el Acuerdo Conciliatorio²⁷.
51. Por su parte, el Acuerdo Conciliatorio contemplaba la obligación de LATAM de eliminar el procedimiento de Inhibición. A este respecto, el Informe del tercero independiente señala que, en base a la evidencia disponible, LATAM habría puesto término a dicho procedimiento²⁸.

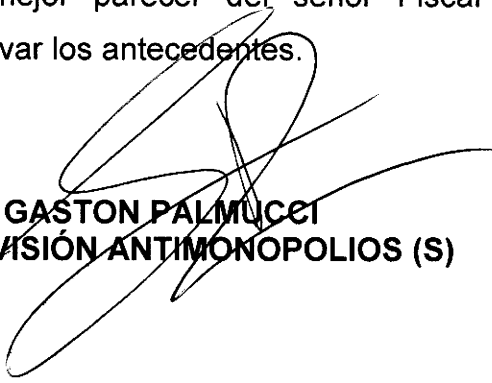
V. CONCLUSIONES

52. De esta forma y en virtud de los resultados del presente proceso de Fiscalización y conclusiones del Informe del tercero independiente, no se han identificados antecedentes que permitan de momento acreditar algún tipo de incumplimiento por parte de LATAM a la Resolución 37/2011 o a los términos del Acuerdo Extrajudicial.

En definitiva y salvo mejor parecer del señor Fiscal Nacional Económico, esta División sugiere archivar los antecedentes.



JID/VNL



GASTON PALMUCCI
JEFE DIVISIÓN ANTIMONOPOLIOS (S)

²⁷ Página 3 del Informe.

²⁸ Página 6 del Informe.