

Santiago, 02 AGO 2013

**VISTOS:**

- 1) El contrato de transacción, suscrito por Aerolínea Principal de Chile S.A. ("PAL") y LAN Airlines S.A. ("LAN"), de fecha 24 de octubre de 2011, mediante el cual PAL acordó (i) desistirse de una demanda contra LAN ante el H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia ("TDLC") por conductas predatorias, las que habrían sido ejecutadas preferentemente en la ruta internacional Santiago - Córdoba - Santiago; y, (ii) renunciar a cualquier otra acción vinculada a los hechos que motivaron la misma;
- 2) El contrato de transacción, de 25 de octubre de 2011, también suscrito por las citadas compañías, a través del cual PAL acordó desistirse de un recurso de reclamación en contra de la Resolución N° 37/2011 del TDLC, y que al mismo tiempo obligó a LAN a renunciar a eventuales acciones en contra de PAL y al pago de US\$5 millones a favor de ésta última;
- 3) La noticia publicada en la edición del Diario Estrategia del día 27 de octubre de 2011, titulada: "LAN Acordó con PAL Evitar Guerra de Precios y no Participar en Chárter" y la comunicación enviada por el presidente de PAL a ese mismo Diario desmintiendo la referida noticia.
- 4) La Resolución dictada con fecha 10 de noviembre de 2011 por la Fiscalía Nacional Económica ("FNE"), que ordenó la apertura de oficio de una investigación, con la finalidad de determinar si los referidos contratos de transacción pudieran formar parte de algún mecanismo de coordinación más amplio en relación al mercado de vuelos chárter;
- 5) El informe de la División de Investigaciones de fecha 25 de julio de 2013; y,
- 6) Lo dispuesto en los artículos 1, 2, 3 y 39 del Decreto Ley 211 ("DL 211"); y,

**CONSIDERANDO:**

- 1) Que el vuelo chárter es un servicio prestado por las aerolíneas para transportar pasajeros de manera no programada, permitiendo que exista una alternativa, generalmente más flexible, a los vuelos regulares. Esta oferta es realizada a través de dos modalidades: (i) el arriendo de aviones, el cual es utilizado preferentemente por PAL y Sky; y, (ii) el denominado bloqueo de asientos, que es usado por LAN. Ambas modalidades constituyen alternativas sustituibles entre sí y son utilizadas indistintamente por los intermediarios que requieren estos servicios (v.gr. tour operadores, agencias de viaje);
- 2) Que, en la industria de vuelos chárter en Chile, existen, además de otras aerolíneas de menor tamaño, tres actores principales: LAN, PAL y Sky Airlines S.A. ("Sky"). La participación de mercado de estos agentes varía según la ruta de origen y destino de los vuelos chárter, y si se trata de vuelos nacionales o internacionales;

- 3) Que, si bien en este mercado no se observan barreras a la entrada equivalentes a las de la industria de transporte aéreo regular, sí se aprecian algunas condiciones que dificultan el ingreso de nuevos actores, como aquellas de índole legal y/o administrativo fijadas por los reguladores sectoriales, además de otras condiciones económicas propias del funcionamiento de la industria aérea;
- 4) Que conforme lo ha resuelto el TDLC en el pasado, para que una conducta pueda constituir un ilícito de aquellos sancionados por el artículo 3 letra a) del DL 211, debe, en primer término y como condición necesaria, existir una confluencia de voluntades entre competidores<sup>1</sup>;
- 5) Que, a partir de los antecedentes recopilados durante el transcurso de la investigación, se ha podido concluir que no existe evidencia acerca de conductas coordinadas entre LAN y PAL en relación al mercado de servicios de chárter respecto de las rutas principales que lo conforman. Lo anterior, entre otras cosas, pues con posterioridad a los contratos de transacción: (i) no se ha observado una salida total o parcial de LAN de este mercado; (ii) más aún PAL ha disminuido su participación en algunas de las rutas principales que forman parte de este mercado; y, (iii) en términos generales, los indicadores adicionales utilizados en este análisis no resultan consistentes con una hipótesis colusoria;
- 6) Que, en consecuencia no existen antecedentes que den cuenta de dicha confluencia de voluntades, razón por la cual no resultaría necesario efectuar un ulterior análisis de los restantes requisitos fijados por el TDLC.

**RESUELVO:**

1°.- **ARCHÍVESE** la investigación Rol 2001 - 11 FNE, sin perjuicio de la facultad de la Fiscalía Nacional Económica de velar permanentemente por la libre competencia en los mercados, particularmente en relación a la estructura y funcionamiento del transporte aéreo de pasajeros.

2°.- **ANÓTESE Y COMUNÍQUESE.**

Rol 2001 - 11 FNE (A)

MGC



FELIPE IRARRÁZABAL PHILIPPI  
FISCAL NACIONAL ECONÓMICO

<sup>1</sup> Sentencia N°112/2011 del TDLC. Considerando Sexagésimo Sexto.