

ANT.: Denuncia de un particular en
contra del Club Aéreo del Personal
de Carabineros, Rol 2337-15 FNE.

MAT.: Minuta de Archivo (I).

Santiago, - 1 JUN. 2015

A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO

DE : JEFE DIVISIÓN DE ABUSOS UNILATERALES (S)

Por la presente vía, esta División informa al Sr. Fiscal Nacional Económico acerca del análisis de admisibilidad de la denuncia del Antecedente, recomendando el archivo de la misma, en virtud de las razones que se exponen a continuación:

I.- ANTECEDENTES DE LA DENUNCIA

1. Con fecha 19 de febrero de 2015, se recibió en esta División denuncia de un particular, con el objeto de poner en conocimiento de la autoridad la supuesta práctica del Club Aéreo del Personal de Carabineros ("CAPC")¹, consistente en la negativa de autorización para que el denunciante abastezca de kerosene de aviación a los aviones y helicópteros con motor a turbina que operan en el Aeródromo² Público Eulogio Sánchez Errázuriz Tobalaba (en adelante "Aeródromo Tobalaba" o "AT")³, con el objeto que esta Fiscalía señalara si ello sería o no constitutivo de una conducta eventualmente anticompetitiva.

¹ El Club Aéreo del Personal de Carabineros es una corporación de derecho privado, creada en 1948 y corresponde a uno de los propietarios del lugar en el cual se emplaza el Aeródromo Tobalaba.

² De acuerdo al artículo 7 de la Ley 18.896 que aprueba el Código Aeronáutico, se entiende por Aeródromo "toda área delimitada, terrestre o acuática, habilitada por la autoridad aeronáutica y destinada a la llegada, salida y maniobra de aeronaves en la superficie". Normativa disponible en: <http://www.dgac.gob.cl/portalweb/rest-portalweb/jcr/repository/collaboration/sites%20content/live/dgac/documents/codigo.pdf> [fecha última consulta: 27 de mayo de 2015].

³ El Aeródromo Tobalaba es un aeródromo privado de uso público ubicado en Avenida Alcalde Fernando Castillo Velasco (ex Larraín) N° 7941, en la comuna de La Reina, Región Metropolitana.

2. Respecto del Aeródromo Tobalaba, los propietarios del lugar en el que se emplaza son, por una parte, el CAPC y, por otro lado, el Club Aéreo de Santiago, ex Club Aéreo de Chile ("CAS")⁴ (en adelante en conjunto los "Clubes Propietarios"), correspondiendo la administración del aeródromo al CAS (la "Administración").
3. La conducta denunciada consistiría en que se estaría incurriendo en supuestas conductas anticompetitivas por parte de uno de los propietarios de los terrenos del Aeródromo Tobalaba, al impedir que el denunciante pueda proveer, al interior del recinto, de kerosene de aviación por medio de un vehículo abastecedor, en concreto, un camión estanque ¾ para combustible del tipo Jet A-1 Kerosene de Aviación⁵⁻⁶.
4. Cabe señalar que el presente informe versa exclusivamente sobre las materias de competencia de esta Fiscalía, y no se pronuncia respecto de otros hechos descritos en la denuncia, los cuales, atendida su naturaleza, corresponderían al ámbito de competencia de otras autoridades según la legislación especial que sea aplicable⁷.

⁴ El Club Aéreo de Santiago es una corporación de derecho privado, fundada en 1928, cuyo objeto es fomentar la aviación en el territorio de la República, en todas sus formas y proporcionar al Estado y a las actividades nacionales las reservas necesarias de pilotos. El Directorio del CAS está conformado por siete miembros elegidos en votación directa entre los socios activos.

⁵ El servicio se prestaría por medio de un camión de 3.000 litros de capacidad, que cuenta con certificado de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles ("SEC") para camión tanque de combustibles líquidos.

⁶ De acuerdo a información aportada por el denunciante, éste habría recibido solicitudes por parte de usuarios y arrendatarios de hangares en terrenos del CAPC para expender combustible a operadores de aviones y helicópteros comerciales y privados al interior de sus hangares. No obstante lo anterior, no se cuenta con antecedentes que indiquen que dichas solicitudes responden a una demanda por servicios motivada por eventuales conductas abusivas o mal servicio por parte de los oferentes actuales de servicios de aprovisionamiento de combustible al interior del Aeródromo Tobalaba.

⁷ El denunciante también plantea en su denuncia que el Directorio del CAPC está compuesto, entre otros, por autoridades de Carabineros de Chile en servicio activo, lo cual ha sido objeto de pronunciamiento por parte de la Contraloría General de la República en el año 2011 y 2012. Conforme a dicha entidad fiscalizadora, la elección de los miembros del Directorio, en la forma que establecen los estatutos del CAPC, en orden a que serán por derecho propio presidente y vicepresidente del directorio de la corporación, los socios que tengan los cargos de General Subdirector de Carabineros y Prefecto de la Prefectura Aero-policial de Carabineros, respectivamente, resulta contraria al artículo 6 de la Ley N° 18.575 Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado porque "se establece la participación de las citadas autoridades, en su calidad de tales, en el órgano de dirección administración y gestión superior de dicha entidad (...) lo anterior sin perjuicio de que los funcionarios de Carabineros de Chile que integren el Club Aéreo puedan desempeñarse como directores del mismo, siempre que lo hagan en carácter de particulares y al margen de los cargos y funciones inherentes que ejercen

II.- ANALISIS DE ADMISIBILIDAD

5. De acuerdo a lo dispuesto por la Dirección General de Aeronáutica Civil ("DGAC"), mediante su Resolución Exenta N° 023 de fecha 23 de enero de 2014, se autoriza el funcionamiento del Aeródromo Tobalaba para uso público⁸. Lo anterior implica que, si bien se trata de un recinto privado, éste cuenta con áreas abiertas al uso público de la aeronavegación, como son la pista de aterrizaje y las pistas de rodaje A, B, C, D y K⁹⁻¹⁰.
6. Dicha pista de aterrizaje y las pistas de rodaje ya señaladas cuentan, en todo caso, con la prohibición de ingreso y tránsito de vehículos o peatones, con la sola excepción de aquellos vehículos de emergencia y otros expresamente autorizados por la Administración "para efectuar trabajos de mantención y reparación y aquellos destinados al remolque de aeronaves, los cuales lo harán en coordinación con la torre de control del Aeródromo"¹¹.

en la institución policial (...)" Dictamen N° 44593 de fecha 24 de julio de 2012. Disponible en: <http://www.contraloria.cl/LegisJuri/DictámenesGeneralesMunicipales.nsf/DetalleDictamen?OpenForm&numero=44593&ano=12> [fecha última visita: 27 de mayo de 2015].

⁸ Conforme a los artículos 8, 9 y 10 de la Ley 18.896 que aprueba el Código Aeronáutico, los aeródromos se dividen en militares y civiles. Son aeródromos militares los destinados exclusivamente a fines militares, y civiles todos los demás. Los aeródromos civiles, a su vez, se clasifican en públicos y privados, siendo públicos los aeródromos abiertos al uso público de la aeronavegación; y privados, aquellos destinados al uso particular. Por su parte, son aeropuertos todos los aeródromos públicos que se encuentran habilitados para la salida y llegada de aeronaves en vuelos internacionales. Normativa disponible en: <http://www.dgac.gob.cl/portalweb/rest-portalweb/jcr/repository/collaboration/sites%20content/live/dgac/documents/codigo.pdf> [fecha última consulta: 27 de mayo de 2015]. En el mismo sentido, el Reglamento DAR-14 clasifica los aeródromos privados según su uso en públicos y privados. Información disponible en <http://www.dgac.gob.cl/portalweb/dgac/detail?content-id=/repository/collaboration/sites%20content/live/dgac/categorías/normativas/reglamentacion-aeronautica/reglamentosaeronauticos> [fecha última consulta: 27 de mayo de 2015].

⁹ Al respecto, el Reglamento DAR-14 clasifica los aeródromos civiles en públicos y privados. Son públicos los abiertos al uso público de la aeronavegación y privados aquellos destinados al uso particular. Información disponible en <http://www.dgac.gob.cl/portalweb/dgac/detail?content-id=/repository/collaboration/sites%20content/live/dgac/categorías/normativas/reglamentacion-aeronautica/reglamentosaeronauticos> [fecha última consulta: 27 de mayo de 2015].

¹⁰ Conforme a información disponible en el sitio web de la DGAC, las aeronaves particulares y comerciales de matrícula chilena cuyo peso máximo de despegue sea inferior o igual a 5.700 kg pagan la Tasa Anual de Operación ("TOA"), la que les da derecho a hacer uso de los aeródromos públicos, cualquiera sea el número de operaciones que realicen dentro del año calendario, cubriendo los servicios de: (i) aterrizaje y estacionamiento; y (ii) ayuda y protección al vuelo.

¹¹ Artículo 26 del Reglamento de Usuarios del Aeródromo Tobalaba ("Reglamento de Usuarios"), de fecha 30 de septiembre de 2003. Información aportada por la DGAC con fecha 15 de abril de 2015 a la Denuncia Rol 2337-15.

7. Ahora bien, los terrenos o áreas de uso privado están destinadas al uso de los socios de los Clubes Propietarios, de los arrendatarios y de las personas especialmente autorizadas por los Clubes Propietarios, bajo las condiciones que dicte el respectivo contrato de arrendamiento o autorización escrita para su uso.
8. En relación al abastecimiento de combustible AVGAS y Jet A-1, existen en la actualidad dos alternativas disponibles al interior del AT, ambas en áreas de uso privado; una, en terrenos del CAS y otra en terrenos del CAPC¹², todas ellas abiertas para el abastecimiento de combustible de cualquier aeronave que opere en el Aeródromo Tobalaba, dentro de los horarios establecidos para ello¹³.
9. De este modo, el Aeródromo Tobalaba cuenta únicamente con una modalidad de abastecimiento de combustible, mediante pit de aprovisionamiento de combustible o estación de servicio, y con dos alternativas de oferentes al interior del recinto: el CAS y Caiquén S.A.
10. En el caso de los terrenos de propiedad del CAS, es él mismo, el proveedor de kerosene de aviación Jet A-1 y AVGAS. Dentro de su oferta, el CAS cuenta con una tarifa diferenciada para socios con cuotas sociales al día, consistente en un 5% de descuento¹⁴.
11. Por su parte, y en relación a los terrenos del CAPC, Caiquén S.A. mantiene un contrato de arrendamiento con dicho club aéreo, conforme al cual arrienda hace aproximadamente veinte años un terreno con diversos hangares destinados a guardar las aeronaves de sus socios, y en donde cuenta con una estación de servicio para el aprovisionamiento de combustible AVGAS y Jet A-1¹⁵.

¹² Correspondiente a la empresa Caiquén S.A.

¹³ Información aportada por Club Aéreo de Santiago con fecha 30 de marzo de 2015 a la Denuncia Rol 2337-15.

¹⁴ Información aportada por Club Aéreo de Santiago con fecha 30 de marzo de 2015 a la Denuncia Rol 2337-15.

¹⁵ De acuerdo a información aportada por Caiquén S.A. con fecha 16 de marzo de 2015 a la Denuncia Rol 2337-15, el precio de venta de ambos combustibles a terceros se realiza con un margen de ganancia establecido por Caiquén S.A. conforme al precio de venta por parte de

12. De acuerdo a información recopilada por esta División, hace varios años Caiquén S.A. habría solicitado a Empresas Copec S.A. la instalación de "una bomba de combustible para que sus socios puedan cargar ahí sus aviones. Con el paso del tiempo hoy se carga combustible a terceras personas con un crédito muy limitado"¹⁶⁻¹⁷.
13. A mayor abundamiento, el contrato de arrendamiento de hangares entre CAPC y Caiquén S.A., prohíbe -como todo contrato de arrendamiento en dicho recinto¹⁸- almacenar combustible en el interior de los hangares de las dependencias arrendadas, vender AVGAS o Jet A-1 para uso ajeno a la aviación, o para ser cargados en carros, contenedores o bidones no autorizados y que no cumplan la normativa técnica y de seguridad aplicable. Con todo, el contrato establece que la arrendataria podrá expender combustible de aviación para uso de las aeronaves al interior de los terrenos donde se ubica el Aeródromo Tobalaba, siempre cuando el arrendatario cuente con estanques situados en el subsuelo, autorizados por la autoridad correspondiente y cuya certificación debe ser visada por el arrendador, lo anterior con autorización del CAPC¹⁹.
14. Considerando lo anterior, es conforme a dicha autorización que Caiquén S.A. vende combustibles AVGAS y Jet A-1 para aeronaves y helicópteros de menor tamaño al interior del AT²⁰.

Empresas Copec S.A., quien les provee de combustible periódicamente, con mayor frecuencia durante los meses de verano.

¹⁶ Información aportada por Caiquén S.A. con fecha 16 de marzo de 2015 a la Denuncia Rol 2337-15.

¹⁷ De acuerdo a Información aportada por Caiquén S.A. con fecha 16 de marzo de 2015 a la Denuncia Rol 2337-15, las inversiones de los estanques las hizo Empresas Copec S.A. en su momento.

¹⁸ De acuerdo a información aportada por Club Aéreo de Santiago con fecha 17 y 30 de marzo de 2015 y por el Club Aéreo del Personal de Carabineros con fecha 16 y 23 de marzo de 2015 a la Denuncia Rol 2337-15, esta es una prohibición establecida en el Reglamento Interno del Aeródromo.

¹⁹ Copia de contrato de arrendamiento entre Caiquén S.A. y el Club Aéreo del Personal de Carabineros, cuyas firmas fueron autorizadas ante el Notario Público señor Félix Jara Cadot con fecha 29 de agosto 2013. Información aportada por Caiquén S.A. con fecha 16 de marzo de 2015 a la Denuncia Rol 2337-15.

²⁰ Información aportada por Caiquén S.A. con fecha 16 de marzo de 2015 a la Denuncia Rol 2337-15.

15. Ahora bien, en relación al abastecimiento de combustible para aeronaves de aviación general en aeródromos públicos -como es el caso del AT- y de acuerdo a lo informado por la DGAC a esta Fiscalía²¹, éste puede realizarse en dos modalidades: (i) directamente desde un pit de aprovisionamiento de combustible, que funciona a través de una bomba generalmente ubicada en un costado de la plataforma en donde se estaciona el avión o helicóptero, una vez rodado o tractado²², para su carguío; y (ii) por medio de un vehículo abastecedor que se dirige al lugar en donde se encuentre la aeronave²³, en ambos casos abasteciendo al ala de la aeronave²⁴.
16. De acuerdo a la normativa vigente, la decisión de la modalidad y procedimiento aplicable al aprovisionamiento de combustible al interior de un aeródromo privado de uso público (AT), corresponde a la Administración, dependiendo dicha decisión, en el caso particular, a ambos Clubes Propietarios, conforme al contrato que resuelvan mantener con una determinada empresa proveedora²⁵.
17. A mayor abundamiento, de acuerdo a la DGAC, si bien no existirían desde el punto de vista de la seguridad, impedimentos que afecten el carguío de combustible de aeronaves en el Aeródromo Tobalaba por medio de surtidores de combustible hasta el punto de posada de helicópteros o hangares de aeronaves que utilicen kerosene de aviación, la elección en la modalidad de carguío de combustible es una decisión que compete

²¹ Información aportada por la DGAC con fecha 15 de abril de 2015 a la Denuncia Rol 2337-15.

²² El avión o helicóptero debe ser rodado o tratado, respectivamente, desde su hangar hasta el lugar del abastecimiento, es decir, el pit de combustible o estación. El rodaje en el caso de los aviones, implica, de acuerdo al denunciante, abrir el hangar respectivo por parte de un funcionario, contar con un piloto para operar la aeronave, dar partida a los motores y trasladar (rodar) la aeronave a través de las diferentes calles de rodaje hasta llegar a la señalada estación de servicio, para luego apagar los motores, y cargar el combustible; mientras que para el caso de los helicópteros, éstos son tractados por otro vehículo hasta la respectiva estación de servicio. Información aportada por el denunciante con fecha 2 de marzo de 2015 a la Denuncia Rol 2337-15.

²³ El avión o helicóptero es abastecido en su hangar mediante el envío de un vehículo abastecedor, el cual generalmente se trata de un camión.

²⁴ Información aportada por la DGAC con fecha 15 de abril de 2015 a la Denuncia Rol 2337-15.

²⁵ Por el contrario, en el caso de los aeródromos de uso público de dominio fiscal, es la propia DGAC quien otorga una concesión a alguna de las empresas del rubro, la cual se adjudica mediante una licitación.

- únicamente a la Administración de dicho aeródromo, conforme a la regulación y procedimientos adoptados por la misma²⁶.
18. Asimismo, de acuerdo a lo informado por la Administración a esta División, los dos pits de aprovisionamiento y sus estanques para el aprovisionamiento de combustible al interior del AT, se encuentran debidamente autorizados y certificados por la SEC y se rigen por las normas y fiscalización de la DGAC²⁷⁻²⁸. Del mismo modo, y en particular Caiquén S.A., cuenta con el permiso del Club Aéreo del Personal de Carabineros, para proveer combustible en las instalaciones que arrienda, a las aeronaves que son remolcadas hasta allí, y no cuenta con servicio de camiones para aprovisionamiento al ala, modalidad expresamente prohibida por razones de seguridad operacional²⁹. Por su parte, el aprovisionamiento que ofrece el CAS es mediante la estación ubicada dentro de los terrenos de uso privado de su propiedad³⁰⁻³¹.
19. En efecto, el Reglamento de Usuarios prohíbe el almacenamiento de combustibles en estanques o depósitos no autorizados³², e indica que no se

²⁶ Información aportada por la DGAC con fecha 15 de abril de 2015 a la Denuncia Rol 2337-15.

²⁷ Información aportada por Club Aéreo de Santiago con fecha 30 de marzo de 2015 a la Denuncia Rol 2337-15.

²⁸ Consistentemente con ello, la definición de la Administración de la modalidad de aprovisionamiento de combustible al interior del Aeródromo Tobalaba responde a que, tal como informó la DGAC "por tratarse de un aeródromo de dominio privado, la administración del mismo corresponde a sus propietarios, quienes designan un administrador que es el responsable ante la autoridad aeronáutica de cumplir con los requisitos operacionales y de seguridad que se han autorizado en la Resolución que aprueba su funcionamiento". Información aportada por la DGAC con fecha 15 de abril de 2015 a la Denuncia Rol 2337-15.

²⁹ Al respecto, antecedentes aportados por el Club Aéreo del Personal de Carabineros con fecha 23 de marzo de 2015 a la Denuncia Rol 2337-15.

³⁰ Información aportada por Club Aéreo de Santiago con fecha 17 y 30 de marzo de 2015 a la Denuncia Rol 2337-15.

³¹ Esto es consistente con lo señalado en relación al aprovisionamiento de combustible respecto de helicópteros, en la Resolución Exenta N° 023 de 23 de enero de 2014 de la DGAC que aprueba el establecimiento y operación del AT señalando que éste "debe solicitarse hasta los puntos de posada o bien movilizar la aeronave tractada hasta los pits de combustible. No se permite el aterrizaje de helicópteros en pits de combustible".

³² En concreto, el Reglamento de Usuarios establece, en su artículo 18 que: "Está estrictamente prohibido el almacenamiento de combustibles, lubricantes, líquidos corrosivos o sustancias tóxicas o mal olientes, en estanques o depósitos no autorizados. No se podrá hacer instalaciones con nuevos depósitos de combustibles, salvo los existentes y que en su oportunidad fueron autorizados por los propietarios. Los estanques o depósitos existentes deben cumplir con la normativa establecida para estos efectos por la Superintendencia de Electricidad y Combustibles y las normas de seguridad que dicte el Administrador. Todos los hangares, oficinas e instalaciones

podrán hacer instalaciones con nuevos depósitos de combustibles, salvo los existentes y que en su oportunidad fueron autorizados por los propietarios. A lo anterior, agrega que los estaqués deben cumplir con la normativa establecida y con las normas de seguridad que dicte la Administración³³.

20. Asimismo, se ha podido constatar que el Reglamento de Usuarios del AT, así como las normas generales en materia aeronáutica, habilitan a la Administración a establecer los lineamientos en base a consideraciones de servicio y seguridad para el aprovisionamiento de combustible dentro de sus instalaciones, así como limitar el uso de los terrenos privados y del tránsito de vehículos. Por lo anterior, la eliminación de una eventual oferta de combustible mediante vehículos abastecedores, en términos generales, no resultaría injustificada, toda vez que responde a lo estipulado en la normativa aeronáutica e interna del AT, conforme a lo resuelto por los Clubes Propietarios.
21. A mayor abundamiento, la Administración del aeródromo ha señalado que "el servicio de carguío al ala por medio de camiones está restringido por motivos de seguridad y mejor convivencia con los vecinos", sin que en la actualidad exista una oferta de aprovisionamiento en esa modalidad por parte de terceros ni de los oferentes que cuentan con pits de combustible y estanques en subsuelo³⁴⁻³⁵.

terrestres deberán contar con extintores de Polvo Químico Seco, Espuma o CO2 en tamaños y cantidad necesaria para cumplir su propósito". Información aportada por la DGAC con fecha 15 de abril de 2015 a la Denuncia Rol 2337-15.

³³ Información aportada por Club Aéreo de Santiago con fecha 30 de marzo de 2015 a la Denuncia Rol 2337-15.

³⁴ Información aportada por Club Aéreo de Santiago con fecha 30 de marzo de 2015 a la Denuncia Rol 2337-15.

³⁵ De mismo modo, el CAS ha informado que "el reglamento de usuarios prohíbe estrictamente el almacenamiento de combustibles en estanques o depósitos no autorizados, e indica que no se podrán hacer instalaciones con nuevos depósitos de combustibles, salvo los existentes y que en su oportunidad fueron autorizados por los propietarios. Los estanques deben cumplir con la normativa establecida y con las normas de seguridad que dicte el Administrador". Información aportada por Club Aéreo de Santiago con fecha 30 de marzo de 2015 a la Denuncia Rol 2337-15.

22. En relación a los usuarios de los servicios provistos³⁶ en el AT, de acuerdo a lo expuesto por el denunciante, estos corresponden aeronaves de aviación general, es decir, con un peso máximo de despegue de hasta 5.700 Kg.³⁷, siendo en su mayoría helicópteros y aviones privados.
23. De acuerdo a información proporcionada por la DGAC, otros aeródromos de similares características al Aeródromo Tobalaba serían los aeródromos privados de uso público de "Ricardo García Posada" de El Salvador; "Rodelillo" de Viña del Mar; "Municipalidad de Vitacura" de Santiago; "Las Marías" de Valdivia; "La Paloma" de Puerto Montt; y "Gamboa" de Castro.
24. Respecto a la modalidad de aprovisionamiento de combustible en dichos aeródromos de uso público, la misma se realiza en todos ellos mediante un pit de combustible de aviación, y no por medio de vehículos abastecedores³⁸. Del mismo modo, dichos aeródromos de uso público contarían con servicio de venta de combustible disponible para las aeronaves que así lo requiriesen³⁹.
25. Al respecto, si bien la denuncia señala que el beneficio aparejado a la eventual entrada de un oferente en el aprovisionamiento de combustible mediante vehículos abastecedores en el AT, sería el evitar que las aeronaves propulsadas con motor a turbina y que utilizan kerosene de aviación Jet A-1 deban ser rodados o tractados hasta los lugares fijos de distribución de combustible o el pit, siendo un servicio más cómodo para los usuarios, lo cierto es que la decisión de la Administración respondería a ponderar dicha comodidad con los costos y riesgos asociados a un eventual cambio en la modalidad de dispensación de combustible⁴⁰.

³⁶ En particular, respecto de servicios de aeronavegabilidad, como la utilización de pistas para la navegabilidad, tanto de uso público como privado, y el aprovisionamiento de combustible, distintos de aquellos servicios propios de clubes sociales o de otra naturaleza.

³⁷ Información aportada por la DGAC con fecha 15 de abril de 2015 a la Denuncia Rol 2337-15.

³⁸ Información aportada por la DGAC con fecha 15 de abril de 2015 a la Denuncia Rol 2337-15.

³⁹ Información aportada por Club Aéreo de Santiago con fecha 30 de marzo de 2015 a la Denuncia Rol 2337-15.

⁴⁰ Por ejemplo, una sobre oferta en la dispensación de combustible dentro del Aeródromo Tobalaba, el almacenaje de grandes cantidades de combustible en estanques de superficie y no en subsuelo, entre otras circunstancias, que pusiesen en riesgo las operaciones dentro del mismo.

26. Ahora bien, con el objeto de evaluar si las conductas descritas en la denuncia podrían constituir o no una infracción a la normativa de libre competencia, es menester delimitar el mercado o los mercados en los cuales dichas prácticas incidirían. Esta Fiscalía entiende como mercado relevante, el de *“un producto o grupo de productos, en un área geográfica en que se produce, compra o vende, y en una dimensión temporal tales que resulte probable ejercer a su respecto poder de mercado”*⁴¹.
27. En base a la definición anterior, esta División estima que el mercado relevante del producto estaría dado por la comercialización de combustible AVGAS y Jet A-1 a los usuarios del AT. En cuanto al mercado relevante geográfico, éste estaría circunscrito al recinto del Aeródromo Tobalaba, toda vez que alzas pequeñas en precios sobre el combustible podrían no implicar necesariamente una sustitución por parte de los usuarios del aeródromo hacia otros recintos de similares características a nivel nacional, principalmente por el costo de traslado que esto conlleva, y otros factores como el origen y destino de dichas aeronaves.
28. En lo que respecta a si la oferta actual de aprovisionamiento de combustible al interior de AT resulta suficiente para la demanda que enfrenta, lo cierto es que la denuncia no hace referencia a situaciones de desabastecimiento, negativas de venta, ni altos precios que deban enfrentar los usuarios por parte de los proveedores de combustible dentro del AT, sino más bien a la negativa por parte de CAPC para que un tercero -respecto del cual no existe vínculo contractual alguno con el AT ni los Clubes Propietarios- pueda dispensar combustible al interior de los hangares por medio de un camión abastecedor.
29. En este sentido, si bien la oferta por medio de vehículo abastecedor de combustible podría ampliar la oferta de combustible de cara a los demandantes dentro del AT, al tiempo de aumentar la comodidad para ciertos usuarios que no tendrían que trasladar sus aeronaves hasta los pits de combustibles, también podría, de no ser bien ejecutada, generar

⁴¹ Guía Interna para el Análisis de Operaciones de Concentración. Fiscalía Nacional Económica. Octubre de 2012. Disponible en: <http://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2012/10/Guia-Fusiones.pdf>. [fecha última consulta: 25 de mayo de 2015].

- importantes riesgos en la operación de dicho aeródromo⁴². Lo anterior, resulta especialmente sensible en la industria aeronáutica, caracterizada por una amplia regulación sectorial relativa a la seguridad, y que a juicio de esta División, ha sido el principal elemento a considerar por la Administración al momento de diseñar el Reglamento de Usuarios del Aeródromo Tobalaba, conforme a la normativa aplicable y directrices de la DGAC.
30. Del mismo modo, una eventual forma de ampliar la oferta de combustible, sería establecer el aprovisionamiento mediante una red hidrante bajo la plataforma con pits de combustible ubicados en cada puesto de estacionamiento, tal como existe en aeródromos y aeropuertos que operan aeronaves de transporte comercial de mayor envergadura. Sin embargo, esto no se aplicaría al caso del Aeródromo Tobalaba, considerando el tipo de aeronaves que opera en dicho lugar y la cantidad de operaciones que se llevan a cabo⁴³.
31. De lo anterior, se sigue que la negativa de acceso a eventuales terceros proveedores de combustible para aeronaves en los hangares ubicados en terrenos de propiedad del CAPC en el del AT, en este caso, por medio de camiones aljibes, no constituiría una conducta abusiva ni contraria a la libre competencia por parte de dicho club aéreo, no solo por las razones de seguridad estructural del AT, sino también porque esta División no ha observado que existan incentivos económicos para dicha negativa de acceso⁴⁴.
- III.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIÓN**
32. De los antecedentes recabados, esta División ha podido constatar que la única modalidad de aprovisionamiento de combustible AVGAS y Jet A-1 al interior del Aeródromo Tobalaba es la de pit de combustible en estaciones

⁴² Por ejemplo, tener una sobre oferta de combustible que eventualmente aumente los riesgos de operación en AT.

⁴³ Información aportada por la DGAC con fecha 15 de abril de 2015 a la Denuncia Rol 2337-15.

⁴⁴ En este sentido, de la información aportada por el CAPC con fecha 16 de marzo de 2015 y Caiquén S.A. con fecha 16 de marzo a la Denuncia Rol 2337-15, el CAPC no realiza dispensación de combustibles, no tiene participación en los ingresos de Caiquén S.A. por la explotación de la estación de servicio y tampoco ha realizado inversiones relativas a la estación ni estanque ubicado en el subsuelo.

- de servicios hasta las que deben tratarse o rodar las aeronaves y helicópteros, contando con dos proveedores: el CAS y Caiquén S.A.
33. Que, de acuerdo a la DGAC, si bien no existen razones específicas de seguridad que eliminen la opción de aprovisionamiento mediante la modalidad de vehículos abastecedores, es la Administración del Aeródromo la competente para establecer los lineamientos en este sentido, conforme a las características particulares del aeródromo.
 34. Con todo, la decisión de que el aprovisionamiento de combustible sea por medio de estaciones de servicio con estanques subterráneos, y no por medio de vehículos, es común en aeródromos similares al Aeródromo Tobalaba, y respondería a características particulares del recinto, el cual, en todo caso, cuenta con más de un oferente.
 35. Considerando lo anterior, esta División estima que no son necesarias mayores diligencias, pues no existen antecedentes que den cuenta de una eventual conducta abusiva por parte de alguno de los proveedores de servicios de aprovisionamiento de combustible al interior del Aeródromo Tobalaba que operan en la actualidad.
 36. Por todo lo anterior, se recomienda archivar la denuncia, sin perjuicio de la facultad de esta Fiscalía de velar permanentemente por la competencia en los mercados.

Saluda atentamente a usted,


GASTÓN PALMUCCI

JEFE DIVISIÓN DE ABUSOS UNILATERALES(S)

AVC
AVC