

Santiago, 21 de noviembre de 2022.

VISTOS:

- 1) La sentencia de 23 de mayo de 2019 de la Excma. Corte Suprema en Rol N° 31.502-18, y su rectificación de 26 de junio del mismo año, sobre reclamaciones contra la Resolución N° 54/2018 del H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (“H. TDLC”), en relación con acuerdos comerciales entre LATAM Airlines Group (“LATAM”), American Airlines Inc. y otras aerolíneas.
- 2) La resolución de inicio de esta investigación, de 5 de julio de 2019, a fin de recabar los antecedentes necesarios para evaluar los posibles riesgos o efectos del *Alliance Agreement* que mantenían LATAM y American Airlines, respecto de la libre competencia en los mercados involucrados.
- 3) El anuncio de Latam de su decisión de poner término al *Alliance Agreement* y otros acuerdos relacionados, comunicado a American Airlines, al Departamento de Transporte de Estados Unidos de América (“DOT”) y a esta Fiscalía en septiembre de 2019, y materializado en mayo de 2020.
- 4) El Informe de Archivo de la División Antimonopolios sobre la investigación Rol N° 2565-19 FNE, de fecha 21 de noviembre de 2022.
- 5) Lo dispuesto en los artículos 1, 2, 3, 39 y 41 del Decreto Ley N° 211 (“DL 211”).

CONSIDERANDO:

- 1) Que, en el considerando 26° de la sentencia citada, la Excma. Corte Suprema señaló -en referencia al *Alliance Agreement* que mantenían LATAM y American Airlines en esa época- que “[...] *Tal contrato no ha sido revisado por las autoridades chilenas, pero si cuenta con Antitrust Immunity otorgada por el DOT, en el año 1999, para la operación desde Estados Unidos a Chile, estableciéndose, por la referida autoridad, una medida carve-out que deja fuera de la exención la ruta Miami-Santiago cuando el punto de venta está en Estados Unidos*”.
- 2) Que, en su parte resolutive, dicha sentencia encomendó a esta Fiscalía estudiar los antecedentes relacionados con el *Alliance Agreement* y requerir lo que procediere en derecho al H. TDLC.
- 3) Que, si bien la FNE y el H. TDLC tenían conocimiento de la existencia del *Alliance Agreement*, al haberse acompañado en investigaciones y procesos judiciales previos, ello no constituyó un impedimento para analizar una eventual infracción de la normativa de libre competencia que pudiere haberse materializado mediante su celebración y/o implementación.
- 4) Que, en consecuencia, se descarta que el público conocimiento de la existencia del acuerdo y su extensión, su conocimiento previo por las autoridades de libre competencia y sectoriales, o incluso su promoción e impulso por éstas últimas en relación con la suscripción de acuerdos de cielos abiertos, doten de juridicidad a su implementación bajo un análisis de libre competencia, ni implicaron una autorización a su celebración. En sede administrativa, este efecto sólo está asignado a aquellas

resoluciones dictadas el marco de procedimientos autorizatorios, como el de control preventivo de operaciones de concentración y el contenido en la Ley N° 19.733, de Libertad de Opinión e Información.

- 5) Que, por otra parte, el análisis de los efectos y riesgos a la competencia del *Alliance Agreement* debe considerar que la colaboración entre estos competidores se interrumpió desde septiembre de 2019, paulatinamente, hasta su término en mayo de 2020, periodo que a su vez coincide con el inicio de las disrupciones en el transporte aéreo causadas por la pandemia de COVID-19. Asimismo, por su duración -de casi 20 años- no se cuenta con información que permita comparar su funcionamiento con un escenario previo a su implementación.
- 6) Que, por sus características particulares, el *Alliance Agreement* y sus Acuerdos Relacionados deben someterse a la evaluación propia de acuerdos de colaboración entre competidores, lo que exige sopesar sus riesgos y beneficios. Si bien a nivel teórico es plausible la existencia de potenciales beneficios a partir de esta clase de acuerdos de colaboración horizontales, los que fueron reconocidos inicialmente por el DOT en el año 1999, no constan antecedentes en la Investigación que permitan cuantificar estas eventuales eficiencias y/o beneficios.
- 7) Que, entonces, para analizar los efectos en la competencia que pudo haber tenido el *Alliance Agreement* y sus Acuerdos Relacionados, la metodología utilizada por esta Fiscalía consistió en verificar el comportamiento competitivo de las aerolíneas después del término de la coordinación, observando aquellas variables en que existió colaboración previa, para evaluar si se identificaba evidencia de una reducción de la competencia durante la vigencia del acuerdo.
- 8) Que, pese a los riesgos anticompetitivos presentes en este tipo de acuerdos, en los diversos antecedentes recabados durante la investigación no consta evidencia que dé cuenta de que éstos se hayan materializado efectivamente en los mercados relevantes analizados, pues no se observaron cambios de comportamiento entre LATAM y American Airlines después del término del *Alliance Agreement*, ya sea en capacidad disponible, número de tickets vendidos o tarifas, sin perjuicio que la disrupción en el transporte aéreo observada en el año 2020 sólo permite un breve periodo de observaciones sin colaboración entre ambas aerolíneas.

RESUELVO:

1°.- ARCHÍVESE la investigación Rol N° 2565-19 FNE. Lo anterior, sin perjuicio de las facultades de esta Fiscalía de seguir velando por la libre competencia en estos mercados y, en particular, respecto de otros acuerdos de colaboración entre aerolíneas.

2°.- ANÓTESE y COMUNÍQUESE.

Rol N° 2565-19 FNE.

RICARDO RIESCO EYZAGUIRRE
FISCAL NACIONAL ECONÓMICO

GPS/ADS