

Santiago, quince de junio de dos mil nueve.

Vistos:

En estos autos rol 1855-2009, El Fiscal Nacional Económico requirió del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia la modificación de las bases de licitación elaboradas por la Junta de Aeronáutica Civil para el proceso de licitación pública de siete frecuencias aéreas directas entre las ciudades de Santiago de Chile y Lima, Perú, por un plazo de cinco años, solicitando que se incorpore la competencia como criterio de asignación de tales frecuencias, para lo que debe ponderarse la necesidad de limitar la cantidad frecuencias de cada empresa en la ruta, el número de aerolíneas operando en dicha ruta y la entrada de nuevas empresas.

A fojas 61 la Junta de Aeronáutica Civil evacuó el traslado conferido, solicitando el rechazo del requerimiento, con costas.

A fojas 26 se aceptó la comparecencia de la empresa Sky Service S.A. como tercero coadyuvante de la Fiscalía Nacional Económica.

A fojas 60 la empresa Lan Airlines S.A. fue aceptada como tercero coadyuvante de la Junta Aeronáutica Civil.

A fojas 1793 y siguientes el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia dictó sentencia, y acogió el requerimiento interpuesto por la Fiscalía Nacional Económica, en cuanto declaró que las bases de licitación elaboradas y sancionadas por la Junta de Aeronáutica Civil, que regulan el proceso de licitación pública de siete frecuencias directas entre las ciudades de Santiago y Lima, publicadas en el Diario Oficial del 8 de octubre de 2007, son contrarias a las disposiciones del Decreto Ley N°211; y en consecuencia ordenó a la Junta de Aeronáutica Civil:

a) Modificar dichas bases dentro del término de treinta días corridos desde que la sentencia quede ejecutoriada, a fin de que éstas establezcan que la autoridad aeronáutica chilena podrá adjudicar a un mismo postulante, en una primera ronda como máximo un 75% del total de frecuencias aéreas internacionales directas existentes en la ruta Santiago-Lima, sumadas las asignadas y por asignar. Para tal

efecto deberá considerarse como un mismo postulante a una determinada persona, sus filiales, coligadas y/o relacionadas conforme al artículo 100 y sgtes. de la Ley de Mercado de Valores. La limitación antes indicada no regirá en la segunda ronda, en caso que se declare desierta la primera. Deberán modificarse las bases además, a fin de procurar que los plazos de inicio de operaciones que se exijan a los postulantes, no restrinjan o perjudiquen la participación del mayor número de interesados posibles;

b) Realizar un monitoreo constante y eficaz del uso efectivo u operación regular por parte de las aerolíneas de los Derechos de Tráfico o Frecuencias Aéreas Internacionales que se les hayan adjudicado, de forma que se promueva y defienda la libre competencia, y ejercer, cuando corresponda, la facultad contenida en el artículo 7° del DS N° 102, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, de 1981, existan o no nuevos interesados en las frecuencias correspondientes, distintos a quienes las tengan asignadas. Para coadyuvar en esta tarea, la Junta de Aeronáutica Civil deberá establecer un registro de acceso público de los vuelos que efectivamente realizan las aerolíneas en las distintas rutas restringidas;

c) Asegurar que las bases de licitaciones de frecuencias aéreas internacionales que realice en lo sucesivo garanticen la creación de las mejores condiciones de competencia entre todas las empresas interesadas en el servicio de transporte aéreo en dicha ruta, de acuerdo con lo términos establecidos en la sentencia;

d) Remitir las bases de las licitaciones públicas de frecuencias aéreas a la Fiscalía Nacional Económica, a lo menos con treinta días corridos de anticipación a la fecha en que habrá de publicarse el respectivo llamado;

e) Informar por escrito a la Fiscalía Nacional Económica de todo acto jurídico cuyo objeto sea la transferencia entre aerolíneas de frecuencias aéreas o derechos de tráfico asignadas, en cuanto tome conocimiento del mismo.

La sentencia determinó además proponer a S.E. la Presidente de la República, a través del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones modificar las normas pertinentes del decreto Ley N° 2564 de 1979 y el Código Aeronáutico, a fin de que Chile realice una apertura unilateral de cielos, incluyendo el cabotaje por empresas

aéreas de otros Estados sin exigencia de reciprocidad; modificar dicho decreto ley a fin de que la Junta de Aeronáutica Civil deba siempre y en todos los casos llamar a licitación pública -en condiciones que faciliten la participación de múltiples interesados- cada vez que existan frecuencias disponibles, sin hacer distinción alguna que de causas que originen la necesidad de tal asignación; modificar además el referido decreto ley a fin de que se limite la duración de todas las frecuencias aéreas internacionales que se asignen en el futuro; y, modificar el reglamento de asignación de frecuencias aéreas, contenido en el Decreto Supremo N° 102 de 1981, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, de modo tal que éste, de acuerdo con los términos contenidos en la sentencia, establezca la obligación de la autoridad aeronáutica de asegurar las mejores condiciones de competencia entre todas las empresas interesadas en el servicio de transporte aéreo en las rutas respectivas, debiendo establecer la obligación de considerar criterios que apunten a ese objetivo.

La sentencia determinó además recomendar al Supremo Gobierno que se estudie la conveniencia de establecer una limitación a la duración de las frecuencias aéreas ya asignadas con carácter de indefinidas; y a las sociedades del giro aeronáutico constituidas en Chile que consulten a ese tribunal los actos jurídicos mediante los cuales pacten usar conjuntamente sus códigos internacionales de individualización con una o más aerolíneas que operen en el país, con el fin de comercializar vuelos que sólo serán operados por una de las empresas participantes del acuerdo, así como otras convenciones que involucren coordinaciones respecto de horarios, calidad, o capacidad de aeronaves, publicidad, organización comercial, material de vuelo, personal o la repartición de ingresos y que, en general impliquen la conexión, combinación, consolidación o fusión de servicios o negocios. Además le recomendó consultar cualquier alianza entre aerolíneas nacionales.

Contra esta sentencia, a fojas 2180 la Junta de Aeronáutica Civil y a fs. 2096 la empresa Lan Airlines S.A. interpusieron sendos recursos de reclamación, solicitando que éstos se acojan, y se revoque la sentencia impugnada, dejándose sin efecto lo por ella decidido.

Se trajeron los autos en relación.

CONSIDERANDO:

PRIMERO: Que por intermedio de la reclamación la Junta de Aeronáutica Civil sostuvo que la legislación a su respecto, referida también a sus actos, es por naturaleza especial, y por ello sus reglas se aplican con preferencia a las del Decreto Ley 211, que es general. De acuerdo al principio de legalidad, su parte debe hacer lo que las leyes y reglamento expresamente le ordenan y evitar hacer lo que éstas no lo facultan expresamente a realizar. De obedecer lo que le ordenó el Tribunal actuaría contra derecho y el acto que dictare de acuerdo a la sentencia sería nulo, por infracción a los artículos 6 y 7 de la Constitución Política de la República. Ello por cuanto el artículo 3 de la Ley de Aviación Comercial establece, para la situación fáctica de esta causa, que las frecuencias se asignarán a los operadores nacionales interesados, por la Junta Aeronáutica Civil mediante licitación pública, de acuerdo con las condiciones y procedimientos que fije el reglamento, el que establece que cualquier operador que sea una empresa aérea nacional está habilitado para participar en la licitación, y que la Junta asignará la o las frecuencias disponibles a la empresa que haya ofrecido la mayor cantidad de dinero por cada una de ellas. A su parte no le resulta entonces posible introducir exigencias o condiciones distintas a las que señala el reglamento dictado al efecto. Su actuación constituye un acto administrativo válido, ejecutado con estricto apego a la potestad reglada que la ley le atribuye a su parte. La decisión del fallo en cuanto a que las bases de licitación en este caso son contrarias a las disposiciones del Decreto Ley 211, no se ajusta a derecho por cuanto éste sanciona conductas típicamente antijurídicas, es decir, contrarias al ordenamiento jurídico, cuyo no es el caso de autos.

La potestad en virtud de la cual su parte señala las bases de licitación es reglada, por cuanto debe hacerlo de acuerdo con las condiciones y procedimientos que fije el reglamento, no es una facultad discrecional. Por ello el tribunal sólo puede proponer al Presidente de la República las modificaciones que estime oportunas.

SEGUNDO: Que alega además la nulidad de las decisiones específicas que adopta la sentencia, como consecuencia de la decisión principal que ordenó la modificación de las bases en cuestión por ser contrarias a las disposiciones del Decreto Ley 211. En primer término sostiene la nulidad por incompetencia del

tribunal, pues tales decisiones no están dentro de aquellas que el tribunal puede adoptar en la conclusión de una causa contenciosa. La sentencia definitiva que se dicte en este tipo de procedimientos sólo puede adoptar las medidas que dispone el artículo 26 del decreto ley citado, y así fue requerido el tribunal, al solicitársele que modificara las bases en cuestión. Esa petición ha delimitado la competencia del tribunal en este caso, el que se apartó de lo pedido y excedió su competencia, apartándose de las atribuciones que el artículo 26 le confiere, ya que no modifica las bases, sino que le ordena a su parte hacerlo, en la forma que le indica.

Respecto de las demás medidas contempladas en las letras b, c, d y e del acápite 2 de la sentencia, el tribunal carece absolutamente de competencia para ordenarlas.

Alega la nulidad de todas las decisiones contenidas en el acápite N° 2 de la sentencia por haberse dado ultrapetita, por cuanto se apartan y exceden lo pedido en el requerimiento, careciendo el tribunal, respecto de ellas, de la facultad de actuar de oficio.

Por último acusa la nulidad de la sentencia por contener decisiones contradictorias. Ello en primer término por cuanto por una parte, reconociendo la plena vigencia del reglamento que rige la licitación de autos estima que contiene disposiciones contrarias a la libre competencia en el mercado y propone a la Presidente de la República su modificación, y por otra, ordena a su parte que modifique las bases de licitación en una forma que sólo podría hacerlo si ya se hubiesen efectuado las modificaciones propuestas.

Como segunda contradicción señala que por una parte el tribunal acepta como un antecedente indubitable que la asignación de frecuencias aéreas internacionales directas entre Santiago y Lima deben hacerse en una licitación pública. La sentencia está orientada a la existencia de una licitación competitiva. Sin embargo, decide ordenar a su parte excluir de la licitación a la empresa aérea chilena que tenga el 75% o más del total de las frecuencias, incluyendo aquellas que se licitan, para realizar esos vuelos directos entre Santiago y Lima. En total hay 28 frecuencias, 21 de las cuales están asignadas a una empresa, 21 que constituyen justamente el 75% señalado, por lo que de aplicarse ello la empresa en cuestión no podrá participar en la supuesta licitación competitiva.

Pidió que se declare que el acto administrativo en que su parte señala las bases de licitación es válido y ejecutado conforme a derecho, y como consecuencia de ello cada una de las decisiones del N°2 del fallo queda n sin efecto.

En subsidio, de estimarse que las bases no se han ajustado a derecho, se declare que las decisiones del N°2 en todo caso son nulas y quedan sin efecto, por haber sido dictadas por un tribunal incompetente y por ultrapetita.

Por último solicitó se dejen sin efecto y se anulen además las demás decisiones del fallo;

TERCERO: Que por su parte, Lan Airlines S.A. reprocha a la sentencia que impugna el haber atentado contra el principio del debido proceso y del derecho a defensa, por cuanto su parte no fue requerida por la Fiscalía Nacional Económica y el tribunal rechazó su petición de admitirlo como tercero independiente. Su parte sin ser requerida ni notificada en la causa, ha sido objeto de diversos juicios, calificaciones y decisiones que finalmente lo excluyen del proceso de licitación en cuestión. Sostiene la reclamación que en este caso la Junta de Aeronáutica Civil al elaborar las bases de licitación cumplió estrictamente lo establecido en la ley de aviación comercial y reprodujo el procedimiento fijado por el Presidente de la República en el reglamento respectivo, organismo que está sometido en su actuar al principio de legalidad, y que carece de atribuciones legales para imponer condiciones o procedimientos de asignación de frecuencias internacionales restringidas distintos de la licitación pública al mejor postor exigida por la ley de aviación comercial y regulada por el reglamento en cuanto a sus condiciones y procedimiento, y menos para excluir interesados. Por ello la sentencia reclamada al decidir como lo hizo está conminando a la Junta a infringir los artículos 6 y 7 de la Constitución, el artículo 2 de la Ley de Bases Generales de la Administración del Estado y a exceder el ámbito de sus facultades legales, desde que ninguna de los cuerpos normativos aplicables en la especie la facultan para limitar o restringir la participación de algún oferente en la forma que lo resolvió. De hacerlo ésta incurriría en un acto administrativo nulo, que importaría la nulidad de la licitación y la consiguiente responsabilidad administrativa para la Junta.

Por su parte, las facultades y atribuciones del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia son de derecho estricto. Si estima que las bases de licitación,

establecidas de acuerdo a la normativa vigente no satisfacen los predicamentos de la libre competencia, la única facultad que tiene es la que le entrega el artículo 18 N° 4 del Decreto Ley 211, esto es, proponer al Presidente de la República que impulse una modificación legal o reglamentaria para ajustar el sistema al concepto que dicho tribunal tiene de la competencia.

CUARTO: Que a continuación sostiene que el fallo llega a conclusiones, decisiones y recomendaciones sobre la base de racionios económicos equivocados, y sin prueba sobre los hechos que afirma. El mercado Santiago Lima es competitivo y existen empresas diferentes de Lan que operan en él, como Gol y Taca, que tienen cada una un vuelo diario, sin escalas. Además la empresa Taca tiene su centro de operaciones en Lima (hub) por lo que cumple con la exigencia que considera el tribunal como necesaria para una competencia efectiva. Empresas chilenas y extranjeras pueden realizar vuelos con escala entre Santiago y Lima, en forma ilimitada. Las frecuencias exclusivas para transporte de carga son ilimitadas tanto para las empresas chilenas como para las peruanas.

La sentencia se dictó sin prueba de los hechos. Sólo se basa en hipótesis que no han sido comprobadas. El propio tribunal reconoce la falta de prueba empírica, lo que le impide alcanzar todas y cada una de las conclusiones en cuanto a la existencia de poder dominante y eventual ejercicio de él.

Sostiene a continuación que la sentencia, con el pretexto de sancionar una infracción que no es tal, pretende determinar un modelo de funcionamiento del mercado. En efecto, a pesar que el requerimiento versó específicamente sobre las bases de licitación de frecuencias aéreas restringidas de Santiago-Lima, el tribunal pretende que las órdenes y recomendaciones de esta causa sean de aplicación general, para todas las frecuencias y procesos de licitación. El fallo no sólo es contrario a las normas sobre aviación comercial y su reglamento, sino que también al DL 211, desde que en verdad contraviene la esencia del sistema de libre competencia, por cuanto establece un sistema de cuotas, reservando una cuota del 25% para las empresas aéreas incipientes o de menor capacidad económica, a ser distribuidas al mejor postor. Esto además de no respetar la igualdad de oportunidades en la competencia por las frecuencias, pretende fomentar la competencia a largo plazo, dando oportunidades a pequeñas empresas para

alcanzar las eficiencias necesarias para competir con el operador dominante, sacrificando la competencia a corto plazo, tratando en forma discriminatoria al operador dominante. Al ser menos eficientes estas empresas no tienen la posibilidad de traspasar eficiencias al consumidor, de manera que en verdad se asegura un porcentaje a estas empresas a expensas del consumidor. Violenta entonces los principios de la ley antimonopolios, esto es, garantizar que los bienes se transen en el mercado conforme al sistema de precios, fijados por la oferta y la demanda.

También señala Lan Airlines S.A. que el hecho de que el tribunal proponga a la Presidente de la República la modificación del reglamento de asignación de las frecuencias aéreas restringidas, y antes asumiera que puede ordenarle a la Junta modificar las bases de licitación en el sentido ya señalado, importa una contradicción, desde que al efectuar la proposición el tribunal entiende que aún no está vigente en nuestra normativa el sistema que considera adecuado, y sin embargo de todas formas, pese a ello, ordena a la Junta actuar de acuerdo a éste.

Por su parte la recomendación que hace a la Presidenta de la República de estudiar la conveniencia de establecer una limitación a la duración de las frecuencias aéreas asignadas con carácter de indefinidas, importa proponer la expropiación de los derechos de los titulares, bajo el erróneo criterio que éstos afectan la libre competencia. Finalmente, respecto de la recomendación que hace el fallo a las sociedades del giro aeronáutico de consultar los códigos compartidos y cualquier alianza entre aerolíneas, sostiene que no es propio de una sentencia dictada en un procedimiento contencioso efectuar recomendaciones de orden general o particular, menos aún si indican conductas de particulares respecto de asuntos que considera sometidos a su tutela, de manera que de no cumplirlas, los indispondría ante dicho tribunal.

El fallo afecta su derecho de propiedad sobre las concesiones que le han sido asignadas con carácter de definitivas, al recomendar la limitación de la duración de esas frecuencias aéreas, así como cuando acuerda recomendar a las sociedades aeronáuticas constituidas en Chile consultar al tribunal los actos por los cuales pacte los usos conjuntos de códigos nacionales de individualización con una o más

aerolíneas que operen en el país, con el fin de comercializar vuelos que sólo serán operados por una de las líneas del acuerdo.

La sentencia infringe el orden público económico y el derecho de su parte a desarrollar una actividad económica lícita, que contenla el artículo 19 N° 21 de la Constitución. Ello al ordenar que se establezca como condición a las empresas participantes de la licitación de la frecuencia de vuelos comerciales entre Santiago Lima el no superar un determinado porcentaje de actividad en el aérea que indica el fallo, porque las condiciones para participar en la licitación pública por mandato legal sólo puede establecerlas el reglamento de licitaciones contenido en el DS N° 102. Vulnera además el derecho a la propiedad. Lo anterior por cuanto el Decreto Ley 2564, ley de aviación comercial, tiene como elemento principal el principio del libre acceso al mercado, bajo la política de cielos abiertos, posibilitando en principio que todas las líneas aéreas puedan participar de la actividad de navegación comercial dentro del marco fijado por la ley. Sólo en virtud de limitaciones derivadas de la soberanía de algunos estados, que establecen restricciones a la política de cielos abiertos, es que nuestra legislación ha establecido el principio de reciprocidad y ordena que dichas frecuencias sean licitadas públicamente en el caso en que existan más operadores nacionales interesados en operar en ellas que la cantidad de estas frecuencias, licitación a la que pueden acceder todos los oferentes interesados;

QUINTO: Que de acuerdo a lo que dispone el artículo 3 de la Ley de Aviación Comercial, Decreto Ley N° 2564, si de acuerdo a con venios internacionales o por razones de reciprocidad, se dispusiere de un número inferior de frecuencias internacionales en una ruta determinada que operadores nacionales interesados para operar en ella, tales frecuencias se asignarán a estos operadores por la Junta de Aeronáutica Civil mediante licitación pública, de acuerdo con las condiciones y procedimiento que fije el reglamento. Por su parte, el Decreto Supremo N° 102 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, publicado en el Diario oficial de 1981, que reglamenta la licitación pública para asignar frecuencias internacionales a empresas aéreas nacionales, en su artículo 2° establece que la Junta de Aeronáutica Civil llamará a licitación pública para asignar las frecuencias disponibles, en base a ofertas en dinero; y en su artículo 4° establece que la Junta asignará la o las frecuencias disponibles a la empresa que haya ofrecido la mayor

suma de dinero por cada una de ellas, frecuencias que se asignarán por un plazo de cinco años a contar de la fecha de su asignación;

SEXTO: Que según se lee de las bases de licitación acompañadas al proceso, que rolan a fojas 3 y siguientes, en ellas se estableció que la frecuencia correspondiente se asignará a la empresa aérea que efectuó la oferta más alta;

SÉPTIMO: Que atento lo anterior resulta de meridiana claridad que al elaborar las bases para el proceso de licitación de las frecuencias aéreas restringidas materia de esta causa la Junta de Aeronáutica Civil no hizo más que dar fiel cumplimiento a la legislación vigente que resulta aplicable en la especie. Es el Decreto Supremo N° 102, por remisión del Decreto Ley 2564, el que establece que las frecuencias deben ser asignadas a la empresa que haya ofrecido la mayor cantidad de dinero por cada una de ellas, encontrándose obligada la Junta a elaborar las bases de licitación en concordancia con tales condiciones, según expresamente lo dispone el inciso segundo del artículo 3 de la Ley de Aviación;

OCTAVO: Que de acuerdo a lo expresado, encontrándose vigente dicha normativa, no le resulta posible al Tribunal de Defensa de la Libre Competencia ordenar la modificación de las bases en la forma que lo hizo, desde que ello importa la posibilidad de tener que adjudicar una o más de las frecuencias licitadas a una empresa distinta de aquella que ofreciera la mayor suma de dinero, en el evento en que esta última tuviese más del 75% del total de las frecuencias aéreas internacionales directas existentes entre la ruta Santiago-Lima, sumadas las asignadas y por asignar; contrariando con ello lo que se encuentra expresamente regulado por la legislación de aviación comercial que nos rige. Los jueces están obligados a cumplir su función aplicando la legislación vigente, con prescindencia de la convicción íntima que tengan acerca de la bondad de ésta. De estimar el tribunal que el reglamento de la ley de aviación comercial, al que se remite expresamente esta última en materia de licitación de frecuencias aéreas internacionales, atenta contra las normas que regulan la libre competencia, en este caso el Decreto Ley 211, sólo le es permitido proponer a la Presidente de la República su modificación, más no ordenar a la Junta de Aeronáutica Civil elaborar las bases con prescindencia de lo que éste establece, como erróneamente lo hace

en esta causa, por lo que a este respecto se acogerán las reclamaciones planteadas;

NOVENO: Que las medidas que ordena realizar a la Junta Nacional Aeronáutica en las letras b),c),d) y e) del Número 2 de la parte resolutive del fallo son consecuencia directa de la decisión de ordenarle modificar las bases en la forma que lo señaló en la letra a) de tal numeral, con prescindencia de lo que al respecto establece la legislación de aviación comercial, por lo que también se acogerán respecto de ellas las reclamaciones planteadas;

DÉCIMO: Que, por su parte, tratándose éste de un procedimiento contencioso iniciado por requerimiento del Fiscal Nacional Económico, el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia conociendo del asunto puede adoptar las medidas que se indican en el artículo 26 del Decreto Ley 211, sin que en dicha disposición se señale la de efectuar recomendaciones, de manera que no resulta procedente que, a través de la sentencia impugnada, realizara recomendaciones al Poder Ejecutivo o a las sociedades del giro aeronáutico, como lo hizo;

UNDÉCIMO: Que, finalmente, en cuanto a la decisión del tribunal de efectuar una proposición a S.E. la Presidente de la República, cabe señalar que si bien el artículo 18Nº4 del DL 211 señala entre las atribuciones del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia la de proponer al Presidente de la República, a través del Ministro de Estado que corresponda, la modificación o derogación de los preceptos legales y reglamentarios que estime contrarios a la libre competencia, cabe señalar que ello no le es permitido hacerlo en la parte resolutive de una sentencia que se pronuncia en un procedimiento contencioso sobre actuaciones que pueden constituir infracciones a la ley que tiene por objeto la promoción y defensa de la libre competencia, toda vez, que como ya se dijo, la competencia en dicho ámbito se la entrega el artículo 26 del decreto mencionado, que señala las medidas que éste puede adoptar, sin que en ellas se mencione tal proposición.

DUODECIMO: Que atento lo razonado en las motivaciones anteriores, es que resulta procedente acoger las reclamaciones interpuestas.

Por estas consideraciones y visto, lo dispuesto en los artículos 18 N° 1, 20 y 27 del D.F.L. N° 1 del año 2005 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto Ley N° 211 de 1973, se declara:

I.- Que **se acogen** los recursos de reclamación deducidos en lo principal de las presentaciones de fojas 2180 y 2096 por la Junta Aeronáutica Civil y Lan Airlines S.A. respectivamente, en contra de la sentencia N° 81/ 2009, de dieciséis de enero último, escrita a fojas 1793, y se declara que se rechaza el requerimiento formulado por la Fiscalía Nacional Económica a fojas 8, quedando sin efecto en consecuencia las medidas ordenadas adoptar a la Junta de Aeronáutica Civil.

II.- Que se dejan sin efecto además la proposición y las recomendaciones efectuadas en los números 3, 4 y 5 respectivamente de la parte resolutive del fallo reclamado.

Lo anterior es sin perjuicio que el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia ejerza la facultad contemplada en el artículo 18N°4 del Decreto Ley 211 en la forma que corresponda.

Regístrese y devuélvase con sus agregados.

Redacción a cargo del Ministro Sr. Pierry.

Rol N° 1855-2009.-

Pronunciado por la Tercera Sala de esta Corte Suprema integrada por los Ministros Sr. Héctor Carreño Seaman, Sr. Pedro Pierry Arrau, Sra. Sonia Araneda Briones y los Abogados Integrantes Sr. Alberto Chaigneau Del Campo y Sr. Arnaldo Gorziglia Balbi. No firma el Ministro Sr. Pierry y el Abogado Integrante Sr. Gorziglia, no obstante haber estado en la vista y acuerdo de la causa, por estar con permiso el primero y ausente el segundo. Santiago, 15 de junio de 2009. (1855-09)

Autoriza la Secretaria de esta Corte Suprema Sra. Rosa María Pinto Egusquiza.

En Santiago, a quince de junio de dos mil nueve, notifiqué en Secretaría por el Estado Diario la resolución precedente.