



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria

Resolución

Número:

Referencia: EX-2017-13783598- -APN-DDYME#MP - CONC. 1479

VISTO el Expediente EX-2017-13783598- -APN-DDYME#MP, y

CONSIDERANDO:

Que, en las operaciones de concentración económica en las que intervengan empresas cuya envergadura determine que deban realizar la notificación prevista en el Artículo 8° de la Ley N° 25.156, procedesu presentación y tramitación por los obligados ante la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en el ámbito de la SECRETARÍA DE COMERCIO del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, en virtud de lo dispuesto y por la integración armónica de los Artículos 6° a 16 y 58 de dicha ley.

Que, la operación de concentración económica que se notifica, consiste en la creación de un “joint venture” por las firmas NIPPON YUSEN KABUSHIKI KAISHA, MITSUI O.S.K. LINES, LTD y KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD, con el propósito de integrar su negocio global de transporte marítimo de contenedores y de servicios de terminal portuaria de contenedores.

Que en la REPUBLICA ARGENTINA, la operación sólo involucra el servicio de transporte marítimo de contenedores, dado que las partes no se encuentran activas en el negocio de servicios de terminales portuarias de contenedores en el país.

Que la operación se instrumentó mediante la firma de un Contrato de Integración Comercial y un Acuerdo de Accionistas, ambos de fecha 31 de octubre de 2016.

Que, a través del Contrato de Integración Comercial, cada una de las Partes invirtió fondos en una Sociedad Holding Integrada denominada OCEAN NETWORK EXPRESS HOLDING, convirtiéndose en accionistas de dicha empresa en la siguiente proporción: la firma NIPPON YUSEN KABUSHIKI KAISHA en un TREINTA Y OCHO POR CIENTO (38 %), las firmas MITSUI O.S.K. LINES y KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD en un TREINTA Y UNO POR CIENTO (31 %), respectivamente.

Que, la firma OCEAN NETWORK EXPRESS HOLDING luego invertiría dichos fondos en una sociedad que será la Sociedad Operadora Integrada denominada OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD., siendo la firma OCEAN NETWORK EXPRESS HOLDING la única tenedora de las acciones de la firma OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD.

Que la fecha de cierre de la operación se produjo con fecha 7 de julio de 2017.

Que la citada Comisión Nacional, emitió el Dictamen de fecha 13 de abril de 2018, correspondiente a la “CONC. 1479”, recomendando al señor Secretario de Comercio autorizar la operación de concentración económica analizada en las presentes actuaciones, de conformidad con lo establecido en el inciso a) del Artículo de la Ley N° 25.156.

Que, el día 8 de mayo de 2018, la Dirección General De Asuntos Jurídicos dependiente de la SUBSECRETARÍA DE COORDINACIÓN del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, emitió el Dictamen N° 2512, en el cual efectuó observaciones al Dictamen de la Comisión Nacional anteriormente mencionada, respecto del idioma del contrato por el cual la operación económica fue celebrada, y de distinta documentación en un idioma ajeno al nacional, agregada en las presentes actuaciones.

Que, la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA emitió el Dictamen Complementario de fecha 14 de mayo de 2018, correspondiente a la “CONC. 1479”, con el fin de aclarar que los referidos documentos corresponden a los Informes Anuales de las casas matrices de las firmas NIPPON YUSEN KABUSHIKI KAISHA, MITSUI O.S.K. LINES, LTD y KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD con la debida traducción de sus balances generales, sus estados de resultados y sus estados de flujo de efectivo legalizados ante el Colegio de Traductores Públicos de la Ciudad de Buenos Aires.

Que, la presentación efectuada con fecha 5 de septiembre de 2017, donde las partes notificantes han manifestado la imposibilidad de efectuar una traducción pública del instrumento de la operación que se encuentra en idioma japonés debido a la falta de traductores públicos de dicho idioma en nuestro país.

Que, por ello que, bajo declaración jurada, las partes notificantes manifiestan que la versión en inglés oportunamente acompañada, es la presentada ante la Comisión Europea de Competencia, versión a partir de la cual presentan una traducción pública al idioma nacional con su correspondiente legalización.

Que, en el Dictamen Complementario de fecha 14 de mayo de 2018, emitido por la citada Comisión Nacional, se recomienda al señor Secretario de Comercio, dispensar a las firmas notificantes de acompañar las traducciones del Contrato de Integración Comercial y del Acuerdo de Accionistas, de conformidad con lo establecido en el inciso d) Apartado B. del Anexo I de la Resolución N° 40 de fecha 22 de febrero de 2001 de la SECRETARÍA DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DEL CONSUMIDOR del ex MINISTERIO DE ECONOMÍA.

Que la obligación de efectuar la notificación obedece a que el volumen de negocios de las firmas involucradas y el objeto de la operación en la REPÚBLICA ARGENTINA supera la suma de PESOS DOSCIENTOS MILLONES (\$ 200.000.000) umbral establecido en el Artículo 8° de la Ley N° 25.156, y no se encuentra alcanzada por ninguna de las excepciones previstas en dicha norma.

Que la operación notificada constituye una concentración económica en los términos del inciso d) del Artículo 6° de la Ley N° 25.156.

Que, en virtud del análisis realizado, la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA concluye que la operación de concentración económica notificada no infringe el Artículo 7° de la Ley N° 25.156, toda vez que de los elementos reunidos en el expediente citado en el Visto no se desprende que tenga entidad suficiente para restringir o distorsionar la competencia de modo que pueda resultar perjuicio al interés económico general.

Que el suscripto comparte los términos del mencionado dictamen, al cual cabe remitirse en honor a la brevedad, incluyéndose como Anexo de la presente resolución.

Que la Dirección General de Asuntos Jurídicos del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN ha tomado la intervención que le compete.

Que el infrascripto resulta competente para el dictado del presente acto en virtud de lo establecido en los Artículos 13, 18, 21 y 58 de la Ley N° 25.156 y los Decretos Nros. 89 de fecha 25 de enero de 2001, 357 de fecha 21 de febrero de 2002 y sus modificaciones, 718 de fecha 27 de mayo de 2016 y 350 de fecha 20 de abril de 2018.

Por ello,

EL SECRETARIO DE COMERCIO

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Dispénsase a las firmas NIPPON YUSEN KABUSHIKI KAISHA, MITSUI O.S.K. LINES y KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD, de acompañar las traducciones del Contrato de Integración Comercial y del Acuerdo de Accionistas, de conformidad con lo establecido en el inciso d) Apartado B. del Anexo I de la Resolución N° 40 de fecha 22 de febrero de 2001 de la ex SECRETARÍA DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DEL CONSUMIDOR del ex MINISTERIO DE ECONOMÍA.

ARTÍCULO 2°.- Autorízase la operación de concentración económica notificada consistente creación de un “Joint Venture” por las firmas NIPPON YUSEN KABUSHIKI KAISHA, MITSUI O.S.K. LINES y KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD, con el propósito de integrar su negocio global de transporte marítimo de contenedores, todo ello de acuerdo a lo previsto en el inciso a) del Artículo 13 de la Ley N° 25.156.

ARTÍCULO 3°.- Considerase al Dictamen de fecha 13 de abril de 2018 y al Dictamen Complementario de fecha 14 de mayo de 2018, ambos correspondientes a la “CONC. 1479”, emitidos por la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en el ámbito de la SECRETARÍA DE COMERCIO del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN que, como Anexo IF-2018-16376487-APN-CNDC#MP e IF-2018-22598090-APN-CNDC#MP, forman parte integrante de la presente medida.

ARTÍCULO 4°.- Notifíquese a las firmas interesadas.

ARTÍCULO 5°.- Comuníquese y archívese.

Digitally signed by BRAUN Miguel
Date: 2018.05.15 18:43:56 ART
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA -
GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, ou=AR,
o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE
MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT
30715117564
Date: 2018.05.15 18:44:03 -03'00'



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria

Dictamen firma conjunta

Número:

Referencia: Conc. 1479 - 13 a)

SEÑOR SECRETARIO DE COMERCIO

Elevamos para su consideración el presente dictamen referido a la operación de concentración económica que tramita bajo el Expediente N° EX-2017-13783598- -APN-DDYME#MP del registro del Ministerio de PRODUCCIÓN, caratulado “CONC. 1479 - NIPPON YUSEN KABUSHIKI KAISHA, MITSUI O.S.K. LINES, LTD Y KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD S/NOTIFICACIÓN ART 8. DE LA LEY 25.156”.

I. DESCRIPCIÓN DE LA OPERACIÓN Y ACTIVIDAD DE LAS PARTES

I.1. La Operación

1. La operación que se notifica consiste en la creación de un joint venture por NIPPON YUSEN KABUSHIKI KAISHA (en adelante “NYK”), MITSUI O.S.K. LINES (en adelante “MOL”) y KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD (en adelante “KL”), con el propósito de integrar su negocio global de transporte marítimo de contenedores y de servicios de terminal portuaria de contenedores (el “Negocio”), fuera de Japón.
2. En Argentina, la operación sólo involucra el servicio de transporte marítimo de contenedores, dado que las partes no se encuentran activas en el negocio de servicios de terminales portuarias de contenedores en el país.
3. Dicha operación se instrumentó mediante la firma de un Contrato de Integración Comercial (en adelante el “Contrato”) y un Acuerdo de Accionistas, ambos de fecha 31 de octubre de 2016.
4. A través del Contrato, cada una de las Partes invirtió fondos en una Sociedad Holding Integrada denominada OCEAN NETWORK EXPRESS HOLDING¹ (en adelante “HOLDCO”), convirtiéndose en accionistas de dicha empresa en la siguiente proporción: NYK en un 38% y MOL y KL en un 31%, respectivamente. HOLDCO luego invertiría dichos fondos en una sociedad que será la Sociedad Operadora Integrada denominada OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD. (en adelante “OPCO”), siendo HOLDCO la única tenedora de las acciones de OPCO.
5. En la fecha de cierre², cada una de las Partes también invertiría una cierta cantidad de fondos en acciones preferidas de OPCO en la misma proporción de 38% por NYK y 31% tanto por MOL y KL, respectivamente. Sin embargo, dichas participaciones accionarias preferentes están estructuradas para no

tener ningún derecho de voto en la asamblea de accionistas de OPCO - el derecho de voto será mantenido únicamente por HOLDCO (como titular de las acciones ordinarias)³.

6. Durante el período entre la fecha de cierre y la segunda fecha de cierre hasta el 31 de marzo de 2018, el joint venture no prestará servicios a clientes en relación con el Negocio.

7. Con fecha 31 de marzo de 2018, las Partes contribuirán fondos adicionales y ciertos activos importantes (como buques para transporte de contenedores y las participaciones accionarias en empresas que operan terminales portuarias de contenedores) que comprenden el negocio de cada parte en OPCO, a cambio de sus acciones preferentes.

8. El 1 de abril de 2018, el joint venture comenzará a (y las Partes dejarán de) operar en el Negocio.

9. La fecha de cierre de la operación se produjo con fecha 7 de julio de 2017, fecha en la cual las partes realizaron el aporte de capital a HOLDCO y a OPCO, conforme consta en el registro de accionistas acompañado.

10. Habiendo las partes notificado la presente operación el día 7 de julio de 2017, la misma se encuentra debidamente notificada.

I.2. La actividad de las partes

11. NYK es una sociedad de responsabilidad limitada constituida conforme las leyes de Japón que cotiza en la Primera Sección de la Bolsa de Valores de Tokio y la Bolsa de Valores de Nagoya. NYK es una sociedad abierta por lo que no hay accionistas que, individual o colectivamente, ejerzan su control final.

12. NYK es un proveedor japonés de servicios de logística que se especializa a nivel global en, entre otras cosas, transporte marítimo internacional, cruceros, servicios de terminal y otros servicios relacionados con el transporte marítimo.

13. En Argentina NYK se encuentra presente a través de las siguientes sociedades:

- AGENCIA MARITIMA MULTIMAR S.A. (en adelante “MULTIMAR”): Es una sociedad anónima constituida conforme la legislación de Argentina, que opera como agente de NYK para sus Negocios Marítimo Contenedores de NYK y Negocios de Buque de Transporte de Automóviles.

- YUSEN LOGISTICS ARGENTINA S.A. (en adelante “YUSEN”): Es una sociedad anónima constituida conforme la legislación argentina, que opera como subsidiaria de NYK en el negocio de NVOCC (Non-Vessel Operating Common Carrier, también conocido como “freight forwarders”). YUSEN es un transportista que no tiene sus propios buques o vehículos y hace los arreglos necesarios para el transporte a través de la contratación de capacidad de transporte de terceros.

14. MOL es una sociedad de responsabilidad limitada constituida conforme las leyes de Japón que también cotiza en la Primera Sección de la Bolsa de Valores de Tokio. Por lo tanto, MOL es una sociedad abierta y sus acciones se encuentran ampliamente dispersas entre un gran número de accionistas, ninguno de los cuales ejerce, individual o colectivamente, el control final sobre la compañía.

15. MOL es una empresa de transporte marítimo. La flota de MOL abarca desde buques de carga seca a granel para hierro, carbón y astillas de madera, hasta buques que transportan petróleo crudo y GNL. Además, posee buques para automóviles y contenedores que entregan una variedad de productos terminados.

16. MOL no posee ninguna subsidiaria en Argentina, sino que lleva a cabo sus negocios a través de agencias locales.

17. KL es una sociedad de responsabilidad limitada constituida conforme las leyes de Japón que cotiza en la Primera Sección de la Bolsa de Valores de Tokio, la Bolsa de Valores de Nagoya y la Bolsa de Valores de Fukuoka.

18. El Grupo KL es una compañía de logística integrada y es considerada como una compañía naviera que opera a nivel mundial. KL opera a través de una flota compuesta por diversos buques para lograr satisfacer las necesidades de transporte marítimo en todo el mundo.

19. KL no posee subsidiarias que operen el Negocio en Argentina.

I.2.3. Objeto

20. En Argentina, el Joint Venture entre las empresas NYK, MOL y KL involucra, únicamente, al negocio de transporte marítimo de contenedores.

II. ENCUADRAMIENTO JURÍDICO

21. Las empresas involucradas notificaron en tiempo y forma la operación de concentración conforme a lo previsto en el Artículo 8° de la Ley N° 25.156, habiendo dado cumplimiento a los requerimientos efectuados por la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia.

22. La operación notificada constituye una concentración económica en los términos del Artículo 6° inciso d) de la Ley N° 25.156 de Defensa de la Competencia.

23. La obligación de efectuar la notificación obedece a que el volumen de negocios de las firmas afectadas, a nivel nacional supera el umbral de PESOS DOSCIENTOS MILLONES (\$ 200.000.000.-) establecido en el Artículo 8° de la Ley N° 25.156, y no se encuentra alcanzada por ninguna de las excepciones previstas en dicha norma.

III. EL PROCEDIMIENTO

24. El día 7 de julio de 2017 las partes notificaron la operación de concentración económica mediante la presentación en forma conjunta del Formulario F1.

25. Con fecha 21 de julio de 2017, tras analizar la presentación efectuada esta Comisión Nacional consideró que la información se hallaba incompleta, formulando observaciones al F1 haciéndoseles saber que el plazo previsto en el Artículo 13 de la Ley N° 25.156 no comenzaría a correr hasta que acompañaran cierta información y que el mismo quedaría suspendido automáticamente hasta tanto las partes dieran cumplimiento a las observaciones formuladas en virtud de la Res SC N° 40/2001. Dicho proveído fue notificado a las partes el 24 de julio de 2017.

26. Con fecha 21 de julio de 2017, en virtud de lo estipulado en el Artículo 16 de la Ley N° 25.156, esta COMISIÓN NACIONAL solicitó a la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS y a la SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES dependiente del MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN, su intervención en relación a la operación bajo análisis.

27. Habiendo sido notificadas ambas dependencias con fecha 27 de julio de 2017, habiendo transcurrido ampliamente el plazo otorgado no habiéndose expedido al respecto, en virtud de lo dispuesto por el Decreto N° 89/2001, se considera no poseen objeción alguna que formular.

28. Finalmente, con fecha 6 de marzo de 2018, luego de varias presentaciones parciales las partes dieron respuesta a lo solicitado, teniéndose por completo el Formulario F1 acompañado y reanudando el plazo establecido en el Artículo 13 de la Ley N° 25.156 a partir del día hábil posterior al enunciado.

IV. EVALUACIÓN DE LOS EFECTOS DE LA OPERACIÓN DE CONCENTRACIÓN SOBRE LA

COMPETENCIA

IV.1. Naturaleza de la operación

29. La presente concentración consiste en la creación de un Joint Venture por parte de las empresas NYK, MOL y KL, con el propósito de integrar su negocio global de transporte marítimo de contenedores y de servicios de terminal portuaria de contenedores fuera de Japón. En Argentina, la operación en marras, sólo involucrará al negocio de transporte marítimo de contenedores, ya que las partes no están presentes en el negocio de servicios de terminales portuarias de contenedores en el país.

30. A continuación, se resumen las actividades desarrolladas por las empresas afectadas.

Tabla N° 1: Comparación de las actividades de las empresas afectadas (compradora y objeto) en Argentina

Empresas afectadas		Actividad económica que aportan al Joint Venture
Empresas adquirientes	NYK	<p>NYK es una empresa japonesa que provee servicios de logística a nivel global, transporte a granel, servicios de cruceros y servicios de administración de negocios inmobiliarios.</p> <p>En Argentina, a través de su subsidiaria local YUSEN, NYK opera en el negocio de NVOCC (Non Vessel Operating Common Carrier), el cual consiste en servicios regulares de consolidación marítima, a través de la reserva de espacio en buque para los envíos en representación del consignatario de buques.</p> <p>A través de la subsidiaria local MULTIMAR, opera en el negocio de transporte marítimo de contenedores y en el negocio de transporte marítimo de automóviles.</p> <p>NYK y una subsidiaria extranjera de la empresa, NYK BULK PROJECT, operan servicios de transporte a granel, y algunos de estos barcos han hecho escala en puertos argentinos en el pasado.</p>
	MOL	<p>MOL es una empresa de transporte marítimo que, con su flota de buques, transporta carga seca a granel (como hierro, carbón y granos), petróleo y derivados y productos químicos en buques cisterna, gas natural líquido, automóviles y contenedores. Asimismo, realiza extracción de petróleo crudo y GNL en altamar, provee servicios de recepción de petróleo crudo y GNL en altamar, ofrece servicios de terminales portuarias, servicios de logística y servicios de cruceros y ferries.</p> <p>En Argentina opera a través de una agencia local independiente, Agencia Marítima Sudocean S.A. En el</p>

		país, realiza servicios de transporte marítimo de contenedores.
	KL	<p>KL es una empresa de logística integrada que ofrece servicios de transporte de contenedores, servicios de transporte de busques a granel, servicios de transporte de automóviles, servicios de transporte de buques cisterna y transporte de energía, servicios de logística y flete.</p> <p>En Argentina, KL actualmente no ofrece el servicio de transporte marítimo de contenedores, en tanto, KL rescindió en el año 2016 el contrato con la agencia que la representaba en el país, Nabsa S.A., ya que, desde julio de 2016 se ha retirado de las rutas que involucran la Costa Este de Sudamérica.</p> <p>Por su parte, en lo que refiere al servicio de transporte de automóviles y el servicio de transporte a granel, KL opera a través de buques que hacen escala en puertos argentinos.</p>
Empresas objeto Joint Venture	HOLD CO OP CO	En Argentina, el Joint Venture entre las empresas NYK, MOL y KL involucra, únicamente, al negocio de transporte marítimo de contenedores. Los demás servicios que ofrecen las tres empresas involucradas seguirán siendo operados de manera independiente por estas empresas. Por su parte, a nivel mundial, el Joint Venture también alcanza al negocio de servicios de terminales portuarias de contenedores, pero las empresas no participan de dicho negocio en el país. ⁴

Fuente: Elaboración propia en base a la información provista por las partes.

31. De acuerdo a lo presentado por las partes, el Joint Venture conformado por las empresas NYK, MOL y KL prestan sus servicios de transporte marítimo de contenedores en numerosas rutas. En virtud de ello, esta Comisión considera pertinente analizar los efectos horizontales en los mercados de prestación de servicios de transporte marítimo de contenedores para las rutas en las cuales existe solapamiento.

IV.2. Efectos económicos de la operación

32. Tal como fue definido en oportunidades anteriores por esta CNDC⁵, el servicio de transporte marítimo de contenedores es una actividad desarrollada íntegramente por las empresas navieras quienes transportan por vía marítima la carga en containers desde y hacia el puerto de origen y destino. En cuanto al mercado geográfico, en los antecedentes citados la definición geográfica se delimitó a las rutas que unen Buenos Aires con distintos continentes, como los puertos del Norte de Europa, Lejano Oriente, Mediterráneo y Costa Este de los Estados Unidos.

33. En esta oportunidad, se analizarán los efectos horizontales en los mercados de prestación de servicios de transporte marítimo de contenedores para las rutas en las cuales, a partir del Joint Venture informado, las empresas involucradas presentan un solapamiento en sus operaciones, a saber, los tráficos Buenos Aires – Australasia y Oceanía, Buenos Aires – Centroamérica y el Caribe, Buenos Aires – Lejano Oriente, Buenos Aires – Sub Continente Indio, Buenos Aires – Medio Oriente, Buenos Aires – Norteamérica, y Buenos Aires

– Costa Oeste de Sudamérica.

34. A continuación, se presentan las participaciones de mercado de las empresas involucradas en las rutas mencionadas.

Tabla N° 2: Participación de mercado de KL, MOL y NYK, en containers de 20 pies (TEUs) en las rutas con destino u origen Buenos Aires.⁶

Ruta	Empresas	2014		2015		2016	
		TEUs	%	TEUs	%	TEUs	%
Buenos Aires - Australasia & Oceanía	KL	362	10,54%	63	1,79%	4	0,14%
	MOL	818	23,81%	1.055	30,01%	358	12,71%
	NYK	119	3,46%	111	3,16%	93	3,30%
	KL + MOL + NYK	1.299	37,82%	1.229	34,96%	455	16,16%
Buenos Aires - Centroamérica & el Caribe	KL	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
	MOL	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
	NYK	988	2,32%	2.700	6,75%	3.270	9,11%
	KL + MOL + NYK	988	2,32%	2.700	6,75%	3.270	9,11%
Buenos Aires - Lejano Oriente	KL	5.830	3,49%	3.847	1,94%	1.844	0,89%
	MOL	25.890	15,49%	29.205	14,73%	20.663	9,95%
	NYK	4.739	2,84%	6.738	3,40%	4.502	2,17%
	KL + MOL + NYK	36.459	21,82%	39.790	20,07%	27.009	13,01%
Buenos Aires - Sub-Continente Indio	KL	155	1,39%	261	1,96%	356	2,22%
	MOL	3.481	31,23%	1.854	13,96%	1.780	11,12%
	NYK	915	8,21%	1.273	9,58%	587	3,67%
	KL + MOL + NYK	4.551	40,83%	3.388	25,50%	2.723	17,01%
Buenos Aires - Medio Oriente	KL	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
	MOL	77	0,58%	45	0,34%	38	0,35%
	NYK	3	0,02%	10	0,08%	62	0,57%
	KL + MOL + NYK	80	0,60%	55	0,41%	100	0,93%
Buenos Aires - Norteamérica	KL	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
	MOL	0	0,00%	324	0,26%	0	0,00%
	NYK	2.181	1,77%	7.720	6,30%	4.429	4,20%
	KL + MOL + NYK	2.181	1,77%	8.044	6,57%	4.429	4,20%

Buenos Aires - Costa Oeste de Sudamérica	KL	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
	MOL	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
	NYK	71	0,38%	534	2,83%	743	3,64%
	KL +						
	MOL +	71	0,38%	534	2,83%	743	3,64%
	NYK						

Fuente: Elaboración propia en base a la información provista por las partes de acuerdo a información interna e información correspondiente a (CTS) Container Trade Statistics Ltd.

35. Tal como surge del cuadro precedente, en ninguna de las rutas en las que existe solapamiento, la participación conjunta de las empresas involucradas excede al 20% del mercado, según los datos del año 2016. En efecto, dicha participación es particularmente pequeña (menor al 5%) en las rutas Buenos Aires – Medio Oriente, Buenos Aires – Norteamérica, y Buenos Aires – Costa Oeste de Sudamérica.

36. En el tramo Buenos Aires – Australasia y Oceanía, la firma con mayor participación es Hapag Lloyd, la cual ha pasado a tener una participación de mercado de 31,5% en 2016.⁷ Inversamente, la empresa MOL, una de las notificantes, ha visto reducida su participación en esta ruta, de 30,01% en 2015 a 12,71% en 2016.

37. Por su parte, en la ruta Buenos Aires – Centroamérica y el Caribe, la participación conjunta de KL, MOL y NYK fue de 9,11% en 2016. En dicho tramo, la firma con mayor participación es aquella, producto de la fusión entre Hapag Lloyd y UASC, la cual posee una participación de mercado superior a 50%.

38. La ruta Buenos Aires – Lejano Oriente se encuentra atomizada. En efecto, la participación de mercado conjunta que alcanzan las empresas involucradas en el año 2016 ha sido de 13,01%, enfrentando la presión competitiva de importantes empresas como CMA CGM, Hapag Lloyd y UASC, Maersk, CSAV, Hamburg Sud, MSC, ZIM y HMM, entre otros.

39. Por último, el tramo Buenos Aires – Sub Continente Indio, se encuentra moderadamente concentrado, habiendo varias empresas con cuotas superiores al 15%, a saber, Hamburg Sud, Hapag Lloyd y UASC, Maersk Line y MSC. Durante el año 2014, MOL, una de las empresas involucradas, mantuvo una participación de 31,23%, liderando el mercado durante ese año, sin embargo, dicha participación se ha visto significativamente reducida en los últimos dos años, siendo la participación de mercado conjunta de KL, MOL y NYK para el año 2016 de 17,01%.

40. En virtud de todo lo hasta aquí mencionado, esta Comisión Nacional entiende que la presente operación no modifica las condiciones de competencia de manera sustancial en ninguno de los mercados analizados, por lo que no redundará en un perjuicio al interés económico general.

IV.4. Cláusulas de Restricciones Accesorias

41. Habiendo analizado la información y documentación aportada por las partes, esta Comisión Nacional advierte la presencia de una cláusula restrictiva en el Acuerdo de Accionistas identificada como “Artículo 7.1 (Prohibición de Competencia)”.

42. A través de dicha cláusula las partes establecen la prohibición de participar ya sea de forma directa o indirecta en ninguna actividad que compita con el Negocio, desde el inicio de las operaciones y hasta dentro de los tres años posteriores desde el día que alguna de las partes haya dejado de ser accionista de HOLDCO u OPCO.

43. La prohibición de competir no regirá sin embargo si las partes deciden rescindir el Acuerdo de Accionistas de común acuerdo, así como también si uno de los accionistas ejerce su derecho de rescisión como causa de un cambio de control en HOLDCO u OPCO.

44. En principio las partes tienen la facultad de arribar a acuerdos que regulen recíprocamente sus derechos y obligaciones, incluso en esta materia. En consecuencia, lo acordado constituiría la expresión del ejercicio de su libertad de comerciar libremente. No obstante, las restricciones accesorias pueden encontrarse alcanzadas por el Artículo 7 de la Ley N° 25.156, si se constituyen en barreras a la entrada al mercado y siempre que dicha barrera tenga la potencialidad de resultar en un perjuicio para el interés económico general.

45. Por ello, las cláusulas con restricciones accesorias deben considerarse en el marco de la evaluación integral de los efectos que la operación notificada tendría sobre el mercado, tal como ha sido explícitamente recogido como fundamento de la decisión revocatoria de la Resolución SC N° 63/2012 realizada por la Cámara Civil y Comercial Federal - Sala 1 en la Causa 25.240/15/CA2.

46. Asimismo, las objeciones contra las restricciones accesorias deben fundarse con la misma rigurosidad con que se fundamente cualquier objeción al acuerdo que instrumenta la operación notificada, siendo responsabilidad de esta Comisión Nacional proveer evidencia suficiente para encuadrar el acuerdo y/o las cláusulas de restricciones accesorias en el Artículo 7 de la Ley, al atribuirles por objeto o efecto restringir o distorsionar la competencia, de modo que pueda resultar perjuicio para el interés económico general. En este sentido también se ha expresado el fallo precitado, que consideró no fundamentada la Resolución SC N° 63/2012 en lo respectivo a las cláusulas de restricciones accesorias.

47. En este caso, y según se ha expuesto en la sección precedente, esta Comisión Nacional no ha encontrado elementos de preocupación sobre los efectos en la competencia de la operación notificada.

48. Por tanto, siguiendo con la línea de razonamiento descripta en los párrafos precedentes, en el caso bajo análisis, la operación notificada no presenta ningún elemento de preocupación desde el punto de vista de defensa de la competencia y las restricciones accesorias a dicha operación acordada por las partes contratantes, por sí mismas no tienen potencialidad como para restringir o distorsionar la competencia de modo que pueda resultar en perjuicio para el interés económico general.

49. Adicionalmente, se advierte en el Contrato la cláusula “10.1 (Obligación de Confidencialidad)” destinada a garantizar que las partes de la operación no divulguen información confidencial a la que podrían haber tenido acceso durante el proceso de negociación necesario para llevar a cabo la operación, así como también durante la ejecución del Joint Venture. Este último punto debe indicarse que se trata de una cláusula de confidencialidad propia de este tipo de operaciones que establece la confidencialidad sobre información privada para el grupo, orientada a proteger la información vinculada a sus accionistas, negocios y operaciones y por lo tanto la misma no configura una cláusula de restricciones accesorias a la competencia.

V. CONCLUSIONES

50. De acuerdo a lo expuesto precedentemente, esta COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA concluye que la operación de concentración económica notificada no infringe el Artículo 7° de la Ley N° 25.156, al no disminuir, restringir o distorsionar la competencia de modo que pueda resultar perjuicio al interés económico general.

51. Por ello, esta COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA aconseja al SEÑOR SECRETARIO DE COMERCIO INTERIOR: autorizar la operación notificada, consistente en la creación de un joint venture por NIPPON YUSEN KABUSHIKI KAISHA, MITSUI O.S.K. LINES y KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD, con el propósito de integrar su negocio global de transporte marítimo de contenedores, todo ello de acuerdo a lo previsto en el Artículo 13 inciso a) de la Ley N° 25.156.

52. Elévese el presente Dictamen al SEÑOR SECRETARIO DE COMERCIO, previo paso por la DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN para su conocimiento.

Se deja constancia que los Dres. Pablo Trevisan y Eduardo Stordeur se encuentran en Comisión Oficial.

¹ Conforme surge del certificado acompañado por las partes como Registro de Miembros, obrante a orden 28 del expediente.

² Conforme surge del certificado de Registro de Miembros acompañado por las partes

³ La constitución de la HoldCo y la OpCo son acciones que ocurrieron con carácter previo a la primera fecha de cierre, a los fines de preparar la ejecución de la transacción. Sin embargo, las respectivas constituciones no supusieron ningún cambio de control en la medida que NYK manejó ambas sociedades en forma exclusiva.

⁴ Las empresas involucradas no operan ninguna terminal de contenedores en Argentina. KL opera terminales de contenedores en Japón, Estados Unidos y Europa, MOL en Japón, Estados Unidos, Tailandia, Vietnam y Holanda y NYK en Japón, Estados Unidos y Europa.

⁵ Ver Dictamen CNDC N° 236 del 22 de marzo de 2001 en Expediente N° 064: 013454/2000, “MAERSK ARGENTINA HOLDINGS S.A., TERMINAL 4 S.A. Y TERMINAL EMCYM S.A. S/ NOTIFICACION ARTÍCULO 8° LEY N° 25.156 (F1)”; Dictamen CNDC N° 66 del 23 de marzo de 2017 en Expediente N° S01:0181825/2014 (Conc. N° 1164), ““TERMINAL INVESTMENT LIMITED S.A.-IPH NETHERLANDS BV S/ NOTIFICACIÓN ART.8 LEY 25.156 (Conc. N° 1164)”; Dictamen CNDC N° 36 del 9 de febrero de 2017 en Expediente N° S01: 67897/2015 (Conc. N° 1221), “HAMBURG SÜDAMERIKANISCHE DAMPFSCHEFFFAHRTS-GESELLSCHAFT KG, COMPAÑÍA CHILENA DE NAVEGACIÓN INTEROCEÁNICA S.A. y AGENCIAS UNIVERSALES S.A. S/ NOTIFICACIÓN ART. 8 LEY 25.156 (Conc. N° 1221)”.

⁶ Las principales empresas que ofrecen servicios de transporte marítimo de transporte, además de las empresas involucradas en la presente operación, son: Maersk line A/S (en adelante, “Maersk Line”), CMA CGM S.A. (en adelante, “CMA CGM”), Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG (en adelante, “Hamburg Sud”), United Arab Shipping Company (en adelante, “UASC”), Hapag-Lloyd AG (en adelante, “Hapag Lloyd”), China Ocean Shipping Company (en adelante, “COSCO”), Hyundai Merchant Marine Ltd. (en adelante, “HMM”), ZIM Integrated Shipping Services Ltd. (en adelante, “ZIM”) y Mediterranean Shipping Company S.A. (en adelante, “MSC”).

⁷ Recientemente Hapag Lloyd ha adquirido 100% de las acciones de la firma UASC. Esta concentración ha sido notificada a esta Comisión el día 26 de mayo de 2017 y se encuentra en trámite bajo el Expediente S01:0194750/2017 caratulado “HAPAG LLOYD AG Y UNITED ARAB SHIPPING COMPANY S/NOTIFICACION ARTICULO 8° LEY 25.156 (CONC. 1466)”.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2018.04.13 17:53:28 -03'00'

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA -
GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR,
o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE
MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT
30715117564
Date: 2018.04.13 17:53:30 -03'00'