



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Resolución

Número:

Referencia: EX-2018-31749147- -APN-DGD#MP s/ Archivo actuaciones TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A.

VISTO el Expediente N° EX-2018-31749147- -APN-DGD#MP, y

CONSIDERANDO:

Que, el expediente citado en el Visto, se inició como consecuencia de la denuncia presentada el día 3 de julio de 2018 ante la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en el ámbito de la SECRETARÍA DE COMERCIO del ex MINISTERIO DE PRODUCCIÓN por la firma TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A. contra las firmas MAERSK LINES, HAMBURG SUD GROUP y APM TERMINALS BUENOS AIRES por la presunta comisión de conductas y prácticas restrictivas de la competencia llevadas a cabo en el Puerto de Buenos Aires y violatorias de la Ley N° 27.442.

Que corresponde precisar que la firma TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A., se refiere a las firmas MAERSK LINES y HAMBURG SUD GROUP como un mismo grupo económico.

Que, sin embargo, la concentración económica llevada adelante por ambas empresas se encontraba en análisis de la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA al momento de la denuncia, y tramita bajo el Expediente N° EX-2017-32313993- -APN-DDYME#MP, caratulado “CONCENTRACIÓN 1562 - MAERSK A/S, MAERSK LINE A/S, COLUMBUS CONTAINER SERVICES BVBA Y DR. AUGUST OETKER KG S/ NOTIFICACIÓN ART. 8 DE LA LEY 25.156”.

Que la firma TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A., denunció una supuesta conducta de abuso de posición dominante exclusorio toda vez que, como consecuencia de la integración vertical analizada en la concentración económica mencionada, las firmas denunciadas estarían desviando y transfiriendo tráfico marítimo a la firma APM TERMINALS BUENOS AIRES que es su terminal integral, con el efecto de excluir a la firma denunciante, afectando de ese modo el comercio exterior de carga en contenedores y al interés económico general.

Que sostuvo que la concentración económica, mediante la cual la firma MAERSK LINES absorbía a la firma

HAMBURG SUD GROUP, daba lugar a un aumento desproporcionado de poder de mercado en el mercado de transporte marítimo de contenedores.

Que agregó también que, las firmas denunciadas, podrían aprovechar además su integración vertical con una de las terminales portuarias para extender su poder de mercado aguas abajo, excluyendo así a la competencia mediante el traslado de los servicios que operaban con la firma TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A. hacia la firma TERMINAL 4 S.A.

Que manifestó además que, una vez excluida la competencia, y a partir de su integración, el grupo económico que integran las firmas MAERSK LINES y HAMBURG SUD GROUP quedaría en una posición de privilegio para participar y ganar una futura licitación que reformule la estructura del Puerto de Buenos Aires.

Que, indicó que las terminales portuarias dependen estrictamente de sus contratos con las líneas marítimas y que, si esas líneas no contratan los servicios de determinada terminal portuaria, entonces ésta estará condenada a desaparecer.

Que con fecha 27 de agosto de 2018, la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA confirió el traslado previsto en el artículo 38 de la Ley N° 27.442 a las firmas denunciadas.

Que, no obstante lo referido en los párrafos que anteceden, el día 29 de agosto de 2018, la firma TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A. informó a la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA que logró, a instancias del ex Ministerio de Trabajo y la Autoridad Portuaria, llegar a un acuerdo con el grupo MAERSK LINES y HAMBURG SUD GROUP, quien se comprometió a mantener en TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A. uno de los servicios remanentes, “SAEC” (Norte de Europa), y por lo tanto decidió desistir de la denuncia, solicitando al mismo tiempo el archivo de las actuaciones.

Que, más allá de ello, con fecha 4 de abril de 2020, la firma TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A., informó que el grupo MAERSK LINES y HAMBURG SUD GROUP le había notificado que a partir del día 15 de mayo de 2020, dejaría de operar con ellos.

Que la denunciante manifestó que, la supuesta conducta abusiva y exclusoria del grupo MAERSK LINES y HAMBURG SUD GROUP perjudicó primordialmente a la firma TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A., quien se vio excluida del mercado, y que la menor competencia trae consecuencias negativas para todo el comercio exterior.

Que agregó que la exclusión de la firma TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A. es consecuencia directa del accionar del grupo denunciado y nada tiene que ver con los precios, la calidad del servicio prestado, o de las inversiones y renovaciones realizadas.

Que la firma TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A. solicitó la adopción de una medida cautelar de no innovar que ordene al grupo MAERSK LINES y HAMBURG SUD GROUP a mantener el servicio “SAEC” (Norte de Europa) operado en TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A., absteniéndose de derivarlo a la firma TERMINAL 4 S.A.

Que idéntica medida preventiva se había solicitado en el escrito de fecha 3 de julio de 2018.

Que con fecha 19 de noviembre de 2020 la entonces Señora Secretaria de Comercio Interior emitió la Resolución RESOL-2020-606-APN-SCI#MDP en virtud de la cual rechazó por improcedentes las medidas cautelares

solicitadas con fecha 3 de julio de 2018 y 4 de abril de 2020 por la firma TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A., en virtud de lo dispuesto en el artículo 44 de la Ley de Defensa de la Competencia.

Que, por otra parte, con fecha 15 de mayo de 2020, la firma TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A. desistió y dejó sin efecto la denuncia y manifestaciones oportunamente efectuadas, y además hizo saber que a instancias del ex Ministerio de Transporte y la Administración General de Puertos se había llegado a un acuerdo con el grupo MAERSK LINES y HAMBURG SUD GROUP con relación al traslado de los servicios a la firma APM TERMINALS BUENOS AIRES.

Que, con fecha 24 de septiembre de 2018, el grupo denunciado presentó sus explicaciones en tiempo y forma en los términos del artículo 38 de la Ley N° 27.442.

Que el grupo MAERSK LINES y HAMBURG SUD GROUP manifestó, en primer término, que el desistimiento de la denuncia por parte de la firma TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A. justificaba el archivo de las presentes actuaciones y el rechazo de las medidas cautelares oportunamente solicitadas.

Que indicó además que, las firmas MAERSK LINES, HAMBURG SUD GROUP y TERMINAL 4 S.A. carecen de posición dominante y manifestó que no hubo una conducta exclusoria, sino una resolución contractual generada por la firma TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A., quien redefinió el vínculo comercial entre las partes.

Que con fecha 25 de septiembre de 2018 la firma TERMINAL 4 S.A. brindó sus explicaciones en tiempo y forma, y solicitó el archivo de las actuaciones a partir del desistimiento presentado por la firma TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A. y el rechazo de las medidas oportunamente requeridas.

Que la firma TERMINAL 4 S.A. explicó que, dado que la fecha de presentación de dicho desistimiento coincide con la del anuncio de la celebración de un nuevo contrato de servicios entre el grupo MAERSK LINES, HAMBURG SUD GROUP y la firma TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A., esto evidencia que la denuncia fue utilizada como una herramienta para condicionar la libertad contractual del grupo denunciado y mantenerlas en TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A., en lugar de alcanzar, eventualmente, el mismo resultado a través de la oferta de condiciones de mercado competitivas.

Que, la mentada firma, solicitó que se la excluya del proceso, en tanto que la firma TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A., no alegó ninguna conducta atribuible hacia la firma TERMINAL 4 S.A., agregando que ninguna de las denunciadas tiene posición dominante en el mercado de transporte marítimo de contenedores.

Que indicó además que, la firma TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A. pretendió excluir a la firma APM TERMINALS BUENOS AIRES del mercado de servicios de terminales de contenedores y que la participación de la firma TERMINAL 4 S.A. en dicho mercado es relativamente baja y está condicionada a su capacidad instalada, menor que la de otras terminales y lógicamente mucho menor que el volumen total de contenedores operado en el país, por lo que no existe riesgo de exclusión a terceros competidores.

Que la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA determinó que en el mercado de servicios de transporte marítimo de contenedores no existía ninguna empresa con posición dominante previamente a la concentración económica que tramitó bajo el Expediente N° EX-2017-32313993- -APN-DDYME#MP (CONCENTRACIÓN 1562), y que dicha operación no habría creado tampoco ningún grupo económico que pueda considerarse como poseedor de una posición dominante.

Que, conforme al análisis de la mencionada COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, puede observarse que la firma TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A. ha resultado ser el competidor con mayor volumen durante varios años hasta puntualmente el año 2018, y las otras dos terminales, aumentaron sus participaciones en términos de volumen alcanzando a la firma TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A.

Que, en primer lugar, es dable recordar que la firma TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A. desistió de la presente denuncia en dos oportunidades, coincidiendo con la celebración de nuevos acuerdos de prestación de servicios entre las denunciadas y la denunciante, dejando en evidencia que las denuncias presentadas fueron utilizadas como herramientas de condicionar la libertad contractual.

Que, en cuanto a los efectos verticales, tampoco encontró un posible “cierre de mercado” en el mercado conexo de terminales portuarias como consecuencia de la operación de concentración económica mencionada, por lo que la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA concluyó que la operación analizada desde el punto de vista estructural no tenía potencialidad suficiente para afectar la competencia.

Que, además, la mencionada COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, entendió que las firmas denunciadas no tienen la capacidad de afectar negativamente la competencia ni el interés económico general en los mercados analizados.

Que atento a lo expuesto por las firmas denunciadas la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA no advirtió en el caso de marras una conducta exclusoria por parte de estas, sino el ejercicio normal de la actividad comercial propia del mercado portuario.

Que, como corolario, la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA consideró que, frente a la ausencia de elementos típicos que permitan tener por configurado un acto o conducta de naturaleza anticompetitiva con entidad suficiente para afectar al interés económico general en los términos de la Ley de Defensa de la Competencia, y teniendo presente las distintas declaraciones realizadas por la denunciante, corresponde ordenar el archivo de las presentes actuaciones.

Que, en consecuencia, la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, emitió el Dictamen de fecha 16 de mayo de 2022, correspondiente a la “C. 1688”, recomendando al entonces Secretario de Comercio Interior ordenar el archivo de las presentes actuaciones de conformidad con lo previsto en el artículo 40 de la Ley N° 27.442.

Que tomó la intervención de su pertinencia el servicio jurídico correspondiente.

Que la presente medida se dicta en virtud de lo establecido en la Ley N° 27.442, en el Decreto N° 480 de fecha 23 de mayo de 2018 y en el Decreto N° 50 de fecha 19 de diciembre de 2019 y sus modificatorios.

Por ello,

EL SECRETARIO DE COMERCIO

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Ordénase el archivo de las actuaciones de la referencia, conforme con lo dispuesto por el artículo 40 de la Ley N° 27.442.

ARTÍCULO 2°.- Considerase al dictamen de fecha 16 de mayo de 2022 correspondiente a la “C. 1688” emitido por la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en la órbita de la ex SECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR del ex MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO, que identificado como Anexo IF-2022-48764134-APN-CNDC#MDP, como parte integrante de la presente medida.

ARTÍCULO 3°.- Notifíquese a las partes interesadas de la presente resolución.

ARTÍCULO 4°.- Comuníquese y archívese.

Digitally signed by TOMBOLINI Matias Raul
Date: 2023.05.15 11:59:08 ART
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Digitally signed by Gestion Documental
Electronica
Date: 2023.05.15 11:59:14 -03:00



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Las Malvinas son argentinas

Dictamen firma conjunta

Número:

Referencia: COND. 1688 - Dictamen - Archivo Art. 40, Ley N° 27.442

SEÑOR SECRETARIO DE COMERCIO INTERIOR:

Elevamos para su consideración el presente dictamen referido a las actuaciones que tramitan bajo el expediente EX-2018-31749147--APN-DGD#MP, caratulado: **“MAERSK LINES, HAMBURG SUD GROUP Y APM TERMINALS BUENOS AIRES S/ INFRACCIÓN LEY 27.442 (C. 1688)”** del Registro del ex MINISTERIO DE PRODUCCIÓN.

I. SUJETOS INTERVINIENTES

1. La denunciante es la empresa TERMINALES RÍO DE LA PLATA S.A. (en adelante, la “DENUNCIANTE” o “TRP”), concesionaria de las terminales 1, 2 y 3 del Puerto de Buenos Aires. Principalmente realiza actividades de operación de buques, carga y descarga de contenedores, de carga general y de proyecto, las 24hs. del día, entre otras.

2. Las denunciadas son las empresas MAERSK LINES (en adelante, “MAERSK”), HAMBURG SUD GROUP (en adelante, “HAMBURG SUD”), y APM TERMINALS BUENOS AIRES (en adelante, “APM”), empresa holding indirectamente controlada por APM TERMINALS BV, que tiene dos subsidiarias: (i) TERMINAL 4 S.A. (en adelante, “TERMINAL 4”), concesionaria de la Terminal 4 en Puerto Nuevo, Buenos Aires; y (ii) TERMINAL BUENOS AIRES S.A., que operaba como depósito fiscal, pero que ya no está activa¹. La empresa MAERSK-HAMBURG configura la principal línea marítima del mundo, mientras que APM TERMINALS es subsidiaria de MAERSK-HAMBURG operadora de terminales portuarias, y de la terminal 4 del Puerto de Buenos Aires.

II. LA DENUNCIA

3. Con fecha 3 de julio de 2018, la firma TRP se presentó ante esta COMISIÓN NACIONAL DE

DEFENSA DE LA COMPETENCIA (en adelante, “CNDC”) formulando una denuncia contra las empresas MAERSK, HAMBURG SUD y APM, por la presunta comisión de conductas y prácticas restrictivas de la competencia en el Puerto de Buenos Aires, en violación a la Ley N.º 27.442 de Defensa de la Competencia (en adelante, “LDC”).

4. Preliminarmente, corresponde precisar que la denunciante se refiere a las firmas MAERSK y HAMBURG SUD como un mismo grupo económico. Sin embargo, la concentración económica llevada adelante por ambas empresas se encontraba en análisis de esta CNDC al momento de la denuncia, en el expediente EX-2017-32313993- -APN-DDYME#MP, caratulado “CONCENTRACIÓN 1562 - MAERSK A/S, MAERSK LINE A/S, COLUMBUS CONTAINER SERVICES BVBA Y DR. AUGUST OETKER KG S/ NOTIFICACIÓN ART. 8 DE LA LEY 25.156”² (en adelante e indistintamente, la “CONCENTRACIÓN 1562”)

5. Concretamente, TRP denunció una supuesta conducta de abuso de posición dominante exclusorio por parte de las firmas denunciadas, toda vez que, como consecuencia de la integración vertical analizada en la CONCENTRACIÓN 1562, las firmas MAERSK y HAMBURG SUD estarían desviando y transfiriendo tráfico marítimo a APM que es su terminal integral, con el efecto de excluir a TRP; afectando de ese modo el comercio exterior de carga en contenedores y al interés económico general.

6. Sostuvo que la concentración económica, mediante la cual MAERSK absorbía a la firma HAMBURG SUD, daba lugar a un aumento desproporcionado de poder de mercado en el mercado de transporte marítimo de contenedores.

7. Agregó que las denunciadas podrían aprovechar además su integración vertical con una de las terminales portuarias (TERMINAL 4) para extender su poder de mercado aguas abajo, excluyendo así a la competencia, como sucedería con TRP, mediante el traslado de los servicios que operaban con esta hacia TERMINAL 4.

8. Manifestó que, una vez excluida la competencia, y a partir de su integración, el grupo MAERSK/HAMBURG SUD quedaría en una posición de privilegio para participar y ganar en una futura licitación que reformule la estructura del Puerto de Buenos Aires.

9. En el mismo sentido, indicó que las terminales portuarias dependen estrictamente de sus contratos con las líneas marítimas, y que, si esas líneas no contratan los servicios de determinada terminal portuaria, entonces ésta estará condenada a desaparecer.

10. En lo que respecta a la firma denunciante, esta sostuvo que, en septiembre de 2017, MAERSK/HAMBURG SUD retiró uno de los cuatro buques semanales que operaban en su terminal (“SAEC”, “TANGO”, “ALIANZA” y “ASIA”), asignando este último servicio a su controlada, APM (TERMINAL 4), asegurándole así un flujo mínimo de servicios.

11. TRP alegó que, si bien comenzó el 2018 con los tres servicios remanentes de MAERSK/HAMBURG SUD referidos precedentemente, esta anunciaba a su controlada, APM, la transferencia de los servicios “TANGO” y “ALIANZA”, lo que finalmente motivó la presente denuncia.

12. En síntesis, denunció la existencia de una concentración económica vertical entre las dos principales líneas marítimas (MSC y MAERSK) y dos de las terminales portuarias más relevantes del mercado (TERMINAL 4 y EXOLGAN S.A., concesionaria de la terminal portuaria de Dock Sud, integrada a la línea marítima MSC), lo que habría resultado en un desvío de sus servicios a estas terminales, concentrando una participación sustancial del volumen operado en perjuicio de las terminales independientes, particularmente a TRP, a quien la han privado de una parte significativa de los servicios que mantenía operativos.

13. Ante este escenario, en el mismo escrito de denuncia, TRP solicitó a esta CNDC el dictado de una medida cautelar de no innovar en los términos del artículo 44 de la LDC, para que el grupo MAERSK/HAMBURG SUD mantenga los tres servicios por entonces contratados con TRP (“SAEC”, “TANGO” y “ALIANZA”); y una medida cautelar innovativa, que ordene al grupo MAERSK/HAMBURG SUD a retrotraer el servicio “ASIA”, asignado a APM, debiendo ser restituido a su situación anterior de contratación con TRP, disponiendo también que APM se abstenga de prestar este servicio.

14. Con fecha 27 de agosto de 2018, mediante la Disposición DI-2018-41558988-APN-CNDC#MP, esta CNDC ordenó conferir el traslado previsto en el artículo 38 de la LDC a las firmas denunciadas, por considerar que podrían estar realizando conductas anticompetitivas, específicamente en los términos de los artículos 1 y 3, incisos d), de la LDC, como consecuencia de la integración vertical llevada adelante.

15. No obstante, lo referido en los párrafos que anteceden, el día 29 de agosto de 2018, TRP informó a esta CNDC que logró, a instancias del Ex Ministerio de Trabajo y la Autoridad Portuaria, llegar a un acuerdo con el grupo MAERSK/HAMBURG SUD, quien se comprometió a mantener en TRP uno de los servicios remanentes: “SAEC” (Norte de Europa), y por lo tanto decidió desistir de la denuncia, solicitando el archivo de la presente investigación.

16. Concretamente, solicitó el desistimiento y consecuente archivo de las presentes actuaciones, *“atento a que todas las cuestiones reclamadas por medio de la denuncia efectuada con fecha 3 de julio de 2018 se encuentran siendo actualmente analizadas por esta Comisión en el expediente bajo el cual está tramitando la concentración económica entre Maersk y Hamburg Sud”*.

17. En la misma línea, manifestó lo siguiente: *“no tengo ninguna objeción ni reclamo respecto del archivo del expediente, toda vez que todas las cuestiones manifestadas en la denuncia podrán ser*

perfectamente analizadas en el marco de la concentración económica”.

18. Agregó que no admitir este desistimiento *“implicaría una duplicación en el trabajo que debe realizar esta comisión, que los hechos denunciados pueden ser analizados en el trámite de la concentración”.*

19. Con fecha 4 de abril de 2020, TRP informó a esta CNDC que MAERSK/HAMBURG SUD le había notificado que, a partir del día 15 de mayo de 2020, dejaría de operar con ellos. Es decir, TRP dejaría de operar el servicio transoceánico “SAEC” (Norte de Europa), el cual representaría el 72% de su volumen, y lo trasladaría a TERMINAL 4.

20. Precisó que, *“como consecuencia de las decisiones de transferir y concentrar los servicios portuarios de sus líneas en su Terminal Integrada, controlada por ellas mismas, el volumen de operación concentrado por MAERSK/HAMBURG SUD/APM TERMINALS ha crecido sustancialmente en desmedro del volumen operado por TRP”.*

21. Manifestó que la supuesta conducta abusiva y exclusoria de MAERSK/HAMBURG SUD *“perjudicó primordialmente a TRP, quien se está viendo excluida del mercado, y que la menor competencia (casi la totalidad de los servicios portuarios están integrados verticalmente) ya trajo aparejado, y seguirá trayendo, consecuencias negativas para todo el comercio exterior”.*

22. Reiteró que *“existe una concentración económica vertical entre las principales líneas marítimas del mercado argentino, a su vez miembros de una alianza global, y las dos terminales portuarias más relevantes del mercado de contenedores de la Argentina que operan a mayo de 2020 el 81,2% de ese mercado”.*

23. Agregó que la supuesta exclusión de TRP es consecuencia directa del accionar de MAERSK/HAMBURG SUD y nada tiene que ver con los precios, la calidad del servicio prestado, o de las inversiones y renovaciones realizadas.

24. Manifestó, replicando lo establecido en las *‘Guías para el Análisis de Casos de Abuso de Posición Dominante de Tipo Exclusorio’ elaboradas por esta CNDC, que: “una conducta puede ser un abuso de posición dominante si al distorsionar el proceso competitivo afecta a los consumidores en forma directa (por ejemplo generando precios altos o bienes o servicios de mala calidad) o en forma indirecta (por ejemplo reduciendo la intensidad de la competencia actual o potencial, atenuando la innovación)”.*

25. Concretamente, denunció un supuesto abuso exclusorio en los términos del artículo 5 de la LDC, en tanto las conductas que éstas llevarían a cabo *“conllevan a la realización de conductas que eliminan o debilitan sustancialmente la competencia por parte de competidores existentes (en el caso, TRP) o que erigen o fuerzan barreras a la entrada de nuevos competidores, eliminando o debilitando a la*

competencia potencial”.

26. En el mismo escrito, TRP solicitó la adopción de una medida cautelar de no innovar urgente que ordene a MAERSK/HAMBURG SUD a mantener el servicio “SAEC” (Norte de Europa) operado en TRP, absteniéndose de derivarlo a la TERMINAL 4. Es preciso aclarar que este es el servicio remanente que MAERSK/HAMBURG SUD había decidido mantener en TRP en el acuerdo de 2018 antes referido.

27. Requirió que esta medida se ordene atendiendo a las condiciones comerciales vigentes a la fecha de esta presentación, y de acuerdo las cuales TRP mantiene su relación comercial con MAERSK/HAMBURG SUD.

28. Idéntica medida preventiva se había solicitado en el escrito de denuncia respecto del mantenimiento de los servicios “SAEC”, “TANGO” y “ALIANZA”, previo al acuerdo y posterior desistimiento.

29. Precisó que TRP desistió oportunamente de la denuncia, *“sin perjuicio del entendimiento de que cualquier desvío o conducta violatoria de la competencia sería objeto de análisis de los expedientes existentes ante la CNDC que se encontraba analizando tanto la situación del mercado portuario, como la concentración MAERSK HAMBURG SUD”.*

30. Con fecha 19 de noviembre de 2020 la entonces Señora Secretaria de Comercio Interior emitió la Resolución RESOL-2020-606-APN-SCI#MDP en virtud de la cual rechazó por improcedentes las medidas cautelares solicitadas con fecha 3 de julio de 2018 y 4 de abril de 2020 por TRP, en virtud de lo dispuesto en el artículo 44 de la LDC.

31. Por su parte, con fecha 15 de mayo de 2020, TRP efectuó dos presentaciones (individualizadas bajo los números IF-2020-32294128-APN-DR#CNDC e IF-2020-32294310-APN-DR#CNDC), una desistiendo y dejando sin efecto la denuncia y manifestaciones oportunamente efectuadas ante esta CNDC en el expediente de la referencia, y otra haciendo saber que, a instancias del Ministerio de Transporte y la Administración General de Puertos S.E., había llegado a un acuerdo con el grupo MAERSK/HAMBURG SUD con relación al traslado de los servicios a APM, situación que motivara la referida presentación efectuada con fecha 4 de abril de 2020, solicitando la concesión de un remedio cautelar.

III. EXPLICACIONES

32. Con fecha 24 de septiembre de 2018, el grupo MAERSK/HAMBURG SUD presentó sus explicaciones en tiempo y forma, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 38 de la LDC. En primer término, manifestó que el desistimiento de la denuncia por parte de TRP justificaba el archivo de las presentes actuaciones y el rechazo de las medidas cautelares oportunamente solicitadas. En paralelo, afirmó que TRP pretendía utilizar su denuncia para expulsar al GRUPO MAERSK del mercado de

servicios de terminales de contenedores.

33. Indicó que MAERSK, HAMBURG SUD y TERMINAL 4 carecen de posición dominante; que el exceso de capacidad estructural existente en la industria haría que cualquier intento por aumentar los precios fracase. Manifestó que no hubo una conducta exclusoria, sino una resolución contractual generada por TRP, quien redefinió el vínculo comercial entre las partes.

34. Con fecha 25 de septiembre de 2018, TERMINAL 4 brindó sus explicaciones en tiempo y forma y solicitó el archivo de las actuaciones a partir del desistimiento presentado por TRP y el rechazo de las medidas oportunamente requeridas. Explicó que, dado que la fecha de presentación de dicho desistimiento coincide con la del anuncio de la celebración de un nuevo contrato de servicios entre MAERSK/HAMBURG SUD y TRP, esto evidencia que la denuncia fue utilizada como una herramienta para condicionar la libertad contractual de MAERSK/HAMBURG SUD y mantenerlas en TRP, en lugar de alcanzar, eventualmente, el mismo resultado a través de la oferta de condiciones de mercado competitivas.

35. Solicitó que se la excluya del proceso, en tanto TRP no alegó ninguna conducta atribuible a TERMINAL 4, sino más bien -y, en cualquier caso-, a MAERSK/HAMBURG SUD, y que tampoco es controlada -directa o indirectamente- por MAERSK, razón por la cual no tiene capacidad alguna para dirigir sus actividades. Agregó que ni MAERSK ni HAMBURG SUD tienen posición dominante en el mercado de transporte marítimo de contenedores, ni TERMINAL 4 tiene posición dominante en el mercado de servicios de terminales de contenedores

36. Indicó que TRP pretendió utilizar la denuncia para excluir a APM del mercado de servicios de terminales de contenedores y que la participación de TERMINAL 4 en el mercado de los servicios de terminales de contenedores es relativamente baja y está condicionada a su capacidad instalada, menor que la de otras terminales (como EXOLGAN S.A. y/o TRP) y lógicamente mucho menor que el volumen total de contenedores operado en el país, por lo que no existe riesgo de exclusión a terceros competidores.

37. Sostuvo que el Puerto de Buenos Aires y su *hinterland* se encuentran bajo presión competitiva de otros puertos marítimos de la región que ofrecen ventajas logísticas, y que el hecho de que las actuales concesiones finalicen en 2020 sugería que los hechos denunciados no tuvieron una intención exclusoria, toda vez que no tendría sentido para MAERSK/HAMBURG SUD llevar adelante una política de ese tipo, considerando todas las variables mencionadas y con remotas posibilidades de éxito, cuando en menos de dos años todas las terminales que operan en el Puerto de Buenos Aires verán extinguido legalmente su derecho a operar.

IV. ANÁLISIS JURÍDICO ECONÓMICO DE LA CONDUCTA

38. TRP denunció una supuesta conducta de abuso de posición dominante excluyente por parte de las firmas denunciadas, toda vez que, como consecuencia de la integración vertical analizada en la CONCENTRACIÓN 1562, las firmas MAERSK y HAMBURG SUD estarían desviando y transfiriendo tráfico marítimo a su terminal integrada, APM, con el efecto de excluir a TRP, afectar el comercio exterior de carga en contenedores y al interés económico general. La conducta presuntamente anticompetitiva habría tenido lugar, al menos, desde noviembre de 2017 — fecha en la cual se instrumentó la compra de HAMBURG SUD por parte de MAERSK a nivel global— hasta el presente.

39. Por lo tanto, corresponde a esta CNDC, determinar si las empresas denunciadas poseen posición dominante en el mercado de transporte marítimo de contenedores, y/o, en su caso, si debido a su integración vertical con TERMINAL 4 están en condiciones de determinar la viabilidad de TRP.

IV.1. Mercados relevantes

40. Esta CNDC entiende que es posible identificar dos mercados relevantes verticalmente relacionados que se ven afectados por las prácticas denunciadas que estarían llevando a cabo por MAERSK, HAMBURG SUD y TERMINAL 4.

41. Esto es, un mercado “aguas arriba” de servicios de transporte marítimo de contenedores, en el que operan MAERSK y HAMBURG SUD; y otro “aguas abajo”, en el que operan TERMINAL 4 y TRP. A continuación, se describirá cada uno de ellos.

IV.1.1. Mercado de transporte marítimo de contenedores

42. Conforme ha definido esta CNDC en otras oportunidades³, el mercado de transporte marítimo de contenedores consiste, en líneas generales, en servicios desarrollados íntegramente por las empresas navieras quienes transportan por vía marítima la carga en contenedores desde y hacia el puerto de origen y destino.

43. Desde el punto de vista geográfico si bien el movimiento de contenedores en el ámbito del puerto de Buenos Aires está fundamentalmente orientado al comercio exterior, los hechos denunciados se circunscriben a la operatoria del mencionado puerto y su *hinterland*. En particular se trataría de un posible cierre de mercado de abastecimiento de contenedores para una de las principales terminales portuarias que se desempeñan en ese ámbito. Por tal motivo se analizarán las participaciones de los distintos competidores en la oferta de este insumo básico (contenedores) para el funcionamiento de la terminal denunciante.

44. Según información de la Administración General Puertos (en adelante, la “AGP”)⁴, el Puerto Buenos Aires, cuenta con una capacidad de 1,5 millones de TEUs anuales de carga total, conecta a la Argentina con el mundo y opera más del 60% de la carga de contenedores del país. Recibe aproximadamente 800 buques de carga (oceánicos y barcazas) por año.

45. Durante 2019 se manipularon a través del Puerto de Buenos Aires 6.987,8 miles de toneladas, registrándose una baja del 5,3% respecto a los volúmenes operados durante 2018, habiéndose alcanzado en este último, 7.381,6 miles de toneladas. Mientras que el movimiento de contenedores expresados en TEUs (unidades de contenedores equivalente a veinte pies) durante 2019 fue de 851,5 mil, lo que representó una disminución del 12,1% respecto a la cifra operada durante 2018, cuando se movilizaron 968,7 mil de TEUs⁵.

46. Conforme surge del análisis de la CONCENTRACION 1562, las empresas aquí denunciadas poseían para 2017 una participación conjunta en el mercado de transporte marítimo de contenedores desde y hacia el puerto de Buenos Aires y su zona de influencia de 31,6% en términos de volumen movilizados (en TEUs), operando en dicho mercado varios otros competidores fuertes como HAPAG LLOYD con una participación de 22,8%, MSC con el 19,7%, CGM/CMA con el 7,2%, COSCO con el 6,1%.

47. Adicionalmente, la CNDC determinó que en el mercado de servicios de transporte marítimo de contenedores no existía ninguna empresa con posición dominante previamente a la CONCENTRACIÓN, y que dicha operación no habría creado tampoco ningún grupo económico que pueda considerarse como poseedor de una posición dominante.

IV.1.2. Mercado de servicios de terminales portuarias

48. Esta CNDC ya ha definido a los servicios de terminales de contenedores como parte de los servicios portuarios. En este sentido, ha determinado que los servicios de depósitos fiscales suponen la prestación de otros servicios adicionales, cuya contratación queda a criterio del cliente. Entre tales servicios se encuentran los servicios de terminales de contenedores; es decir, almacenamiento y depósito, carga y descarga, amarre y limpieza de contenedores, control de existencias, montaje y desmontaje de productos importados y exportados, refrigeración y acondicionamiento de carga⁶.

49. En tal sentido, la Comisión Europa también definió como mercado relevante de producto a aquel que comprende a los servicios de terminal de contenedores que ofrecen operadores de terminales, que incluyen carga, descarga, almacenamiento y manejo en tierra para transporte terrestre de mercancías en contenedores.

50. En cuanto a su alcance geográfico, la CNDC lo ha definido incluyendo al puerto y ámbito de influencia o *hinterland*⁷. En el caso del Puerto de Buenos Aires, se definió un *hinterland* primario, constituido principalmente por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Gran Buenos Aires, en un radio no menor a 60 km, y uno secundario, constituido por las cargas provenientes de otros puntos del país⁸.

51. Específicamente, la AGP considera que, para el caso de la carga de contenedores, el área de

influencia de dicho puerto comprende una franja que va desde la localidad de Lima (provincia de Buenos Aires) al norte, hasta la zona Franca de La Plata al sur, con un ancho que abarca la zona costera hasta la zona de Pilar y San Justo.

52. En la actualidad, el Puerto Nuevo que incluye, TRP (Terminales 1, 2 y 3), BACTSSA (Terminal 5) y TERMINAL 4, Dock Sud (EXOLGÁN), Zárate y Tecplata⁹ son los puertos especializados en el movimiento de contenedores que cuentan con un destacado volumen de tráfico.

53. Si bien las terminales de Puerto Nuevo, Dock Sud, Zárate y Tecplata presentan diferentes tamaños entre sí, las características de estos puertos con relación a la cercanía de producción, acceso acuático y terrestre y el equipamiento especializado con el que cuentan para el movimiento de contenedores, hacen que se vuelva razonable incluir a todos ellos como competidores dentro del mismo mercado. Es importante recordar que el 90% del tráfico de contenedores en la Argentina tiene lugar en estas seis (6) terminales.

54. Las terminales mencionadas en el punto anterior tienen distinta capacidad instalada para el movimiento de contenedores, dadas por sus características técnicas. La Tabla N.º 1 que se expone a continuación muestra la capacidad instalada de cada una de ellas, en términos de TEUs y porcentaje sobre la capacidad total.

Tabla N.º 1: Capacidad instalada de las terminales portuarias del Puerto de Buenos Aires y su zona de influencia. En TEUs.

EXOLGAN	TRP	TECPLATA	T4	ZARATE	BACTSSA
820.000	740.000	450.000	380.000	210.000	200.000
29%	26%	16%	14%	8%	7%

Fuente: CNDC sobre la base de datos obrantes en el presente expediente.

55. Como puede apreciarse, la capacidad instalada de las terminales del *hinterland* de Buenos Aires es de 2.800.000 TEUs. Si se considera que el total estimado de volumen de contenedores en la Argentina para 2017 fue de 1.765.973 TEUs, puede apreciarse el exceso de capacidad de la oferta de terminales portuarias. Lo mismo ocurre si tomamos las terminales del puerto de Buenos Aires donde su capacidad total ascendería a 1.320.000 TEUs, muy superior al volumen total operado en ese puerto en 2017 de 888.000 TEUs.

56. Asimismo, puede observarse de la tabla anterior que EXOLGAN (29% de la capacidad total) y TRP (26%) son las terminales más grandes en términos de capacidad instalada.

57. Por su parte, la capacidad instalada de TERMINAL 4 representa el 14% de la capacidad total

instalada en el puerto de Buenos Aires y su zona de influencia, siendo la cuarta terminal más grande en un contexto en el cual las dos mayores terminales concentran el 55% de la capacidad instalada total. Si se restringe el análisis sólo al Puerto de Buenos Aires, TERMINAL 4 pasa a ser la tercera terminal en tamaño (detrás de TRP, EXOLGÁN) con una participación de aproximadamente el 18%.

58. En la Tabla N.º 2 se expone el volumen de las principales terminales portuarias en el movimiento total de contenedores del ámbito geográfico bajo análisis, para los últimos tres años.

Tabla N.º 2: Volumen de las principales terminales portuarias (movimiento de contenedores) en miles de TEUs, para el período 2017-2019.

Terminales	2017	%	2018	%	2019	%
TRP	522,3	34%	352,9	21%	276,0	19%
T4	159,8	10%	361,7	22%	362,4	25%
T5	205,9	13%	254,1	15%	213,1	15%
EXOLGAN	526,3	34%	570,2	34%	452,8	31%
ZARATE	117,7	8%	129,2	8%	142,4	10%
TOTAL	1532	100%	1668,1	100%	1446,7	100%

Fuente: Informes estadísticos. Ministerio de Transporte de la Nación – Dirección de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante

59. Tal como puede observarse de las tablas anteriores en el Puerto de Buenos Aires, TRP ha resultado el competidor con mayor volumen durante varios años hasta 2018, donde las otras dos terminales (TERMINAL 4 y TERMINAL 5) aumentaron sus participaciones en términos de volumen alcanzando a TRP. Por su parte, la competencia de EXOLGAN es muy significativa, tanto por su volumen operado como por su capacidad instalada.

60. Por su parte, el incremento de participación de TERMINAL 4 en 2018 se puede deber al volumen adicional aportado por los servicios “Asia” y “Tango”, que comenzaron a operar en esa terminal a partir de noviembre de 2017 y julio de 2018 respectivamente.

IV.2. Análisis de la conducta denunciada

61. Expuestas *ut supra* las características estructurales de los mercados dentro de los cuales se desarrollan las operaciones y actividades que realizan las empresas denunciadas, se procederá a analizar los hechos correspondientes a las conductas denunciadas que dieron origen a las presentes actuaciones.

62. En primer lugar, es dable recordar que TRP desistió de la presente denuncia en dos oportunidades. Al respecto, es pertinente remitirse nuevamente al escrito de fecha 15 de mayo de 2020, mediante el cual decidió desistir de la denuncia y/o manifestaciones efectuadas con fecha 2 de abril de 2020, a la ratificación del desistimiento de las presentes actuaciones efectuado con fecha 29 de agosto de 2018 donde solicita su archivo, en tanto afirma que no existe “ninguna objeción ni reclamo en contra de las citadas empresas, no existe una afectación al interés económico general derivado de sus conductas”.

63. Es importante señalar que tanto el primer desistimiento como el segundo, coincidieron con la celebración de nuevos acuerdos de prestación de servicios entre las DENUNCIADAS y TRP en condiciones comerciales más ventajosas que las anteriores para ésta última, dejando en evidencia que las denuncias presentadas por TRP fueron utilizadas como herramientas para condicionar la libertad contractual de las denunciadas y retener TRP la operatoria de contenedores en cuestión, en lugar de lograr eventualmente el mismo efecto ofreciendo condiciones competitivas de mercado.

64. Sin perjuicio de lo anterior y, en segundo lugar, cabe señalar que las conductas que motivaron la presente denuncia tienen que ver con las supuestas decisiones de MAERSK y HAMBURG SUD de contratar con TERMINAL 4 servicios de terminales de contenedores anteriormente prestados por TRP.

65. Conforme se expusiera en apartados previos, en el mercado de servicios de transporte marítimo de contenedores no existía ninguna empresa con posición dominante previamente a la operación de concentración, y dicha operación no habría creado tampoco ningún grupo económico que pueda considerarse como poseedor de una posición dominante.

66. En cuanto a los efectos verticales, tampoco encontró un posible “cierre de mercado” en el mercado conexo de terminales portuarias como consecuencia de la operación de concentración mencionada.

67. Por lo tanto, esta CNDC analizó pormenorizadamente las participaciones de mercado, la cantidad de buques, tanto de las empresas notificantes como de las restantes empresas del mercado y la posibilidad de traslado de estos a las diferentes terminales portuarias existentes al momento.

68. Como se expuso anteriormente, este organismo técnico concluyó que la operación analizada desde el punto de vista estructural no tenía potencialidad suficiente para afectar la competencia.

69. Asimismo, la participación de TERMINAL 4 en los servicios de terminales de contenedores es relativamente baja y está condicionada a su capacidad instalada; es menor que la de otras terminales como EXOLGAN o TRP.

70. En particular referencia al *hinterland* de Buenos Aires, todas las terminales cuentan con amplia capacidad en exceso, por lo que un eventual intento de ejercicio de poder mercado unilateral se vería neutralizado por la competencia.

71. A ello se suma que la denunciada sustitución de servicios de terminales portuarias por parte de las líneas marítimas de transporte de contenedores MAERSK y HAMBURG SUD hacia la terminal T4 del mismo grupo económico se produjo en un momento relativamente próximo al vencimiento de la concesión y por tanto para poder continuar prestando el servicio involucrado debía presentarse y ganar la licitación correspondiente. En este escenario luciría poco racional una estrategia exclusoria que no tuviera asegurada continuidad en el tiempo.

72. En virtud de lo expuesto, esta CNDC entiende que las DENUNCIADAS no tienen la capacidad de afectar negativamente la competencia ni el interés económico general en los mercados analizados.

73. Al respecto, la Tabla N.º 3 que a continuación se presenta muestra los servicios marítimos en las principales rutas del *hinterland* de Buenos Aires a enero de 2020. De los 8 servicios transoceánicos que actualmente operan en Buenos Aires, 3 son operados por MAERSK y HAMBURG SUD (37,5%), 4 por MSC (50%) y 1 por EV-COSCO-CMA (12,5%). Adicionalmente, hay un servicio menor (no transoceánico) proveniente de Brasil operado por LOGIN.

Tabla N.º 3: Servicios marítimos en las principales rutas del hinterland de Buenos Aires. Enero de 2020

Servicios	T5	T4	TRP	Exolgan	Totales
Asia	ESA (EV-COSCO-CMA)	Far East (MAERSK-ZIM-HMM)		Ipanema (MSC - One-HL)	3
Norte de Europa			SEAC (MAERSK-CMA)	MSC NE (MSC-HL)	2
Mediterráneo					
USA		TANGO (MAERSK-HL)		MSC USEC (MSC - ZIM)	2
Golfo				Golfo (MSC -HL-ONE)	1
Servicios Transoceánicos	1	2	1	4	8

Brasil			Login (LOGIN- cma)		
Feeder y cab domestico	Barcazas PY y Ushuaia	Barcazas PY y Ushuaia	Barcazas PY y Ushuaia	Barcazas PY y Ushuaia	
Servicios menores (feeders y cabotaje)			1		1

Fuente: CNDC sobre la base de datos extraídos del presente expediente.

74. Según lo manifestado por las denunciadas al momento de sus explicaciones, MAERSK y HAMBURG SUD lideraban 2 de las 12 líneas que recalaban en el Puerto de Buenos Aires. A enero de 2020, sólo lideran una, dado que el servicio de cabotaje “Alianza” que era operado por MAERSK y HAMBURG SUD, dejó de operar en Buenos Aires, en mayo de 2019.

75. En las restantes líneas donde no participan u operan con terceras líneas de transporte marítimo bajo un VSA (Vessel Sharing Agreements) o Acuerdos de Bodega Compartida, se exige el consentimiento unánime de todos los miembros para tomar decisiones como el cambio de terminal, consentimiento que solo podría obtenerse si hubiera razones operacionales objetivas que apoyasen dicho cambio.

76. En este sentido, las denunciadas explicaron que la decisión de cambio de terminal del servicio “Asia” se tomó con anterioridad al cierre de la CONCENTRACION, por lo cual HAMBURG SUD se comportaba como parte totalmente independiente a MAERSK. Bajo el VSA que alcanza ese servicio se realizó una licitación en 2017 para seleccionar una nueva terminal para los puertos de Buenos Aires e Itajai en Brasil. APM fue invitada a participar y en última instancia su oferta resultó ganadora. La decisión de selección fue tomada por los 6 miembros del VSA¹⁰ y no solo por HAMBURG SUD.

77. Lo mismo ocurrió con el servicio “Tango” que comenzó a operar en TERMINAL 4 a fines de julio de 2018, luego de un largo período de negociaciones infructuosas con TRP y que actualmente se encuentra en un VSA con el operador marítimo HAPAG LLOYD. Es decir, este cambio requirió no sólo la confirmación de TERMINAL 4 de que podía manejar el movimiento de este servicio en forma eficiente, sino también, como ya se mencionó, la aprobación de la empresa naviera HAPAG LLOYD a la utilización de la nueva terminal bajo el VSA respectivo. Vale aclarar que las condiciones comerciales entre esa otra naviera y Terminal 4 se realizaron sin la intervención de las DENUNCIADAS.

78. A abril de 2020, TRP operaba únicamente un servicio transoceánico de MAERSK y HAMBURG SUD, “SAEC” (Norte de Europa)¹¹, denominado SAMBA, el que representa el 72% de su volumen, y otro servicio muy menor (LOGIN) de Brasil.

79. Por tanto, y tal como se desprende de los argumentos expuestos en los párrafos que anteceden, esta CNDC no advierte en el caso de marras una conducta exclusoria por parte de las DENUNCIADAS, sino el ejercicio normal de la actividad comercial propia del mercado portuario.

80. A mayor abundamiento, es preciso recordar que la LDC protege el interés económico general y no los intereses privados que pudieran tener los particulares. Los hechos traídos a conocimiento de esta CNDC versan sobre conflictos ocurridos en el marco de una relación comercial entre las empresas, situación que, lejos de afectar a competencia en los términos denunciados, confirman su existencia.

81. Como corolario, esta CNDC considera que, frente a la ausencia de elementos típicos que permitan tener por configurado un acto o conducta de naturaleza anticompetitiva con entidad suficiente para afectar al interés económico general en los términos de la LDC, y teniendo presente las distintas declaraciones realizadas por la denunciante, corresponde el archivo de las presentes actuaciones.

V. CONCLUSIÓN

82. En virtud de lo mencionado precedentemente, esta COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA aconseja al SEÑOR SECRETARIO DE COMERCIO INTERIOR DEL MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO: (a) ordenar sin más trámite el archivo de las presentes actuaciones, de conformidad con el artículo 40 de la Ley N.º 27.442.

83. Elévese el presente dictamen al SEÑOR SECRETARIO DE COMERCIO INTERIOR del MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO, para su conocimiento.

[1] El espacio de Terminal Buenos Aires S.A. se utiliza actualmente para llevar a cabo operaciones de Terminal 4, según los acuerdos con la autoridad portuaria y otras terminales.

[2] Con fecha 25 de noviembre de 2019 el Secretario de Comercio Interior autorizó la operación de concentración económica notificada consistente en la adquisición del CIEN POR CIENTO (100 %) de las acciones de la firma HAMBURG SUDAMERIKANISCHE DAMPFSCHEIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT KG por parte de la firma MAERSK LINE A/S, de conformidad con lo previsto en el Art. 13 de la Ley N.º 25.156

[3] Expte. N.º S01:0290421/2014 (Conc. 1190), contenida en la Resolución N.º 94/2018 del Secretario de Comercio, y en el Dictamen CNDC N.º 3062493, del 18/01/2018; Expte. N.º S01:0181825/2014 (Conc. 1164), contenida en la Resolución N.º 339/2017 del Secretario de Comercio, y en el Dictamen CNDC N.º 64, del 22/03/2017; Expte. N.º S01:0067897/2015 (Conc. 1221), contenida en la Resolución N.º 250/2017 del Secretario de Comercio, y en el Dictamen CNDC N.º 86, del 09/02/2017.

[4] <https://www.argentina.gob.ar/transporte/administracion-general-puertos-se>

[5] Información obtenida de la página web de la AGP.

[6] Expediente caratulado: “APM TERMINALES BY y otros sobre notificación art. 8 Ley N.º 25.156”. Resolución

SC N.º 966 de fecha 5 de diciembre de 2012.

[7] Término procedente del alemán que significa literalmente “tierra posterior” (a una ciudad, un puerto, etc) utilizado en el mercado de transporte marítimo para definir la zona de influencia de un puerto o de una gran ciudad.

[8] Dictamen CNDC N.º 66 de fecha 23 de marzo de 2017, expediente caratulado: “Terminal Investment Limited S.A e IPH Netherlands B.V. s/ notificación art. 8 de la Ley 25.156”. (Conc. N.º1164)

[9] Si bien su terminal de contenedores está actualmente operativa, no constituye una opción atractiva principalmente por problemas de infraestructura de transporte y logística, dado que la misma se halla desconectada de las principales vías de acceso terrestre. Sin embargo, esta CNDC entiende que debe considerarse como un potencial nuevo entrante en el mercado de servicios de terminales de contenedores.

[10] El servicio Asia es operado en el marco de un VSA en el que participan HS, Hapag Llyod, COSCO, NYK, Hyundai y ZIM y con los cuales se relacionan CMA, CGM y PIL como slot charterers. Todas ellas competidoras entre sí.

[11] Resulta llamativo que TRP en su escrito de fecha 2 de abril de 2020 manifestó que el día 15 de mayo de 2020, MAERSK – HAMBURG SUD dejaría de operar el servicio denominado “SAMBA” en la terminal de la denunciante y que por ese motivo solicitaba a esta CNDC medidas precautorias para que las denunciadas mantengan dicho servicio operando en TRP, y justamente el día 15 de mayo de 2020 vuelve a presentar un escrito desistiendo de las conductas denunciadas, manifestando un nuevo acuerdo entre las partes para mantener el respectivo servicio.

Digitally signed by Gestion Documental Electronica
Date: 2022.05.11 11:59:53 -03:00

Digitally signed by Gestion Documental Electronica
Date: 2022.05.11 15:40:13 -03:00

Digitally signed by Gestion Documental Electronica
Date: 2022.05.11 17:23:06 -03:00

Digitally signed by Gestion Documental Electronica
Date: 2022.05.16 14:54:33 -03:00

Digitally signed by Gestion Documental
Electronica
Date: 2022.05.16 14:54:34 -03:00