



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

Dictamen firma conjunta

Número:

Referencia: Conc. 1190 - Art. 13 a)

SEÑOR SECRETARIO

Elevamos para su consideración el presente dictamen referido a la operación de concentración económica que tramita bajo el Expediente N° S01:0290421/2014 caratulado: “COMPAÑÍA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A. Y HAPAG-LLOYD AG. S/NOTIFICACIÓN ART. 8 DE LA LEY 25.156 (CONC. 1190)”.

I. DESCRIPCIÓN DE LA OPERACIÓN Y ACTIVIDAD DE LAS PARTES

I.1. La Operación

1. El día 5 de diciembre de 2014, esta COMISIÓN NACIONAL recibió la notificación de una operación de concentración económica celebrada el día 16 de abril de 2014, que consiste en la combinación de las actividades de transporte marítimo de contenedores de las empresas COMPAÑÍA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A. (en adelante “CSAV”) y HAPAG-LLOYD AG (en adelante “HL”), a través de la suscripción de un Acuerdo de Combinación de Negocios¹.
2. Mediante el Acuerdo, CSAV contribuyó su unidad de negocios de transporte marítimo de contenedores a una filial bajo su control (CSAV CONTAINER GERMANY GMBH, en adelante “CC CO”), para luego transferir la totalidad de sus acciones en dicha filial a HL a modo de contribución en especie contra la emisión de nuevas acciones en HL (equivalentes al 30% del capital social de HL).
3. De esta manera, habiéndose producido dicha transferencia, CSAV celebró con las firmas controlantes de HL (es decir HGV HAMBURGER GESELLSCHAFT FÜR VERMÖGENS- UND BETEILIGUNGSMANAGEMENT GMBH, en adelante “HGV” y KÜHNE MARITIME GMBH, en adelante “KUHNE”) un acuerdo de accionistas en virtud del cual se conformó un joint venture (HCLH KG) con el fin de ejercer el control conjunto en HL.
4. Como consecuencia de la operación celebrada, se produjo una combinación de negocios de las actividades de transporte marítimo de contenedores entre CSAV y HL, dando origen a lo que las partes denominaron “Entidad Combinada”. Por medio de dicha combinación, CSAV pasó a ejercer el control conjunto de HL con las empresas HGV y KÜHNE.
5. Cabe mencionar, además, que CSAV y las firmas HGV y KÜHNE emitieron, a través de un Acuerdo de Accionistas, un voting proxy por una porción de sus acciones (sin aporte de acciones) al joint venture HCLH KG (el cual fue constituido de acuerdo al Derecho Alemán) a los fines de ejercer el control conjunto sobre HL.
6. El único propósito de esta figura es poseer las acciones/derechos de voto en HL y ejercer los derechos provenientes de

dichos derechos de voto de acuerdo a las instrucciones de sus miembros, con el objeto de resolver de manera unánime las materias tratadas en la junta de accionistas de la sociedad.

7. La operación se notificó el tercer día hábil posterior al cierre de la operación descripta.

I.2. La Actividad de las Partes

8. HAPAG-LLOYD AG (HL) es la empresa de transporte marítimo de contenedores más grande de ALEMANIA y es una de las compañías líderes dentro del mercado de transporte marítimo de línea mediante contenedores en términos de cobertura global del mercado. Su actividad principal es el transporte marítimo de carga en contenedores en servicios de línea. Con anterioridad a la operación, la empresa se encontraba bajo control de las firmas HGV (36,9%), KÜHNE (28,2%), TUI AG/ TUI-HAPAG BETEILIGUNGS GMBH (22%) y accionistas minoritarios. Con posterioridad a la operación, y luego de un aumento de capital planeado como parte de la transacción, HL pasó estar controlada por CSAV a través de CH HOLD CO (34%), HGV (23,2%), KUHNE (20,8%) y TUI (13,9%). Por otro lado, cabe destacar que previo al cierre de la transacción, HL se encontraba activa en la REPÚBLICA ARGENTINA tanto directamente como también a través de su subsidiaria HAPAG-LLOYD ARGENTINA S.R.L.

9. HAPAG-LLOYD ARGENTINA S.R.L. es una compañía constituida bajo las leyes de la REPÚBLICA ARGENTINA, inscripta en la INSPECCIÓN GENERAL DE JUSTICIA. La empresa se encarga en el país de los deberes aduaneros que lleva a cabo un agente marítimo en representación del transportista de contenedores. Entre sus actividades se encuentran:

- a) Supervisión de todas las actividades de HL dentro de Argentina,
- b) Servicios de comercialización y venta,
- c) Escrutinio y reserva de la carga y emisión de los conocimientos de embarque,
- d) Publicidad y relaciones públicas,
- e) Organización y actividades de carga/descarga para las naves de HL y/o naves auxiliares contratadas por HL, incluyendo documentación de acuerdo a las instrucciones específicas de HL,
- f) Supervisión y coordinación de todas las actividades de agentes portuarios terrestres (en caso de ser aplicable),
- g) Arreglo de los sistemas operativos EDP de HL (en caso de ser solicitado),
- h) Flete y recogida de fletes y otras cargas de acuerdo a las tarifas relevantes en nombre y a cuenta de la Línea,
- i) Pago de costos operativos,
- j) Servicios de contabilidad,
- k) Despacho de aduana (si fuera requerido).

10. HGV HAMBURGER GESELLSCHAFT FÜR VERMÖGENS- UND BETEILIGUNGSMANAGEMENT GMBH (HGV): es una sociedad constituida y existente conforme las leyes de ALEMANIA, inscripta en el registro mercantil de Hamburgo. Se encuentra controlada 100% por FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, firma también constituida en Hamburgo. HGV es la compañía holding para las actividades de la Ciudad de Hamburgo y, si bien cuenta con subsidiarias activas en el área de servicios para contenedores en terminales, servicios de logística en terminales, sólo brinda servicios de transporte marítimo de contenedores a través de su participación sobre HL.

11. KÜHNE MARITIME GMBH (KÜHNE): es una sociedad constituida y existente conforme las leyes de ALEMANIA, inscrita en el registro mercantil de Hamburgo. Se encuentra controlada por KUHNE HOLDING AG (100%), que a su vez es controlante de empresas activas en el negocio logístico. La empresa sólo brinda servicios de transporte marítimo a través de HL. Asimismo, cuenta con las siguientes subsidiarias en la REPÚBLICA ARGENTINA:

a) KUEHNE + NAGEL S.A: es una compañía registrada ante el Registro Público de Comercio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (la INSPECCIÓN GENERAL DE JUSTICIA, en adelante "IGJ. Su actividad ofrece una amplia

variedad de servicios logísticos relacionados con almacenamiento, distribución, servicios de valor agregado y servicios de logística. Principalmente se desarrolla en el negocio de transporte de mercancías aéreo, negocio de transporte de mercancías terrestre y negocio de transporte marítimo de mercaderías. En esta última categoría se encarga principalmente de: i) logística de refrigerados, (ii) logística de bebidas, (iii) logística marítima y de petróleo y gas, y (iv) servicios de cargas de contenedores completos y no completos. Asimismo, en cuanto a los servicios domésticos ofrecidos, KUEHNE + NAGEL S.A. ofrece servicios portuarios, transporte realizado por camiones (nacional e internacional), almacén de depósito (consolidación y almacenaje) e intermediación aduanera.

b) NACORA S.A.: es una compañía registrada ante la IGJ. La actividad principal de la empresa es actuar como intermediario y promotor de contratos de seguros para actividades de comercio exterior, transporte, almacenaje y garantías aduaneras.

12. COMPAÑÍA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A. (CSAV): es una sociedad constituida de conformidad con las leyes CHILE, cuya actividad principalmente es el transporte marítimo de: mercadería a granel, carga en contenedores (refrigerada y no refrigerada) y automóviles.

13. Con carácter posterior a la operación, CSAV transfirió su actividad de carga en contenedores a la Entidad Combinada, sin embargo, aún mantiene su actividad en el sector de transporte marítimo de mercadería a granel y de automóviles. La sociedad se destaca como la empresa naviera más grande de América Latina, siendo una de las veinte empresas más grandes del mundo en cuanto a capacidad. La empresa es de propiedad mayoritaria, tanto de manera directa como indirecta de la firma QUIÑENCO S.A., una sociedad radicada en CHILE, la cual a su vez es propiedad del GRUPO LUKSIC. Si bien otras empresas conforman la nómina de accionistas de la firma, estas no forman parte de la transacción.

14. El GRUPO LUKSIC lleva adelante una amplia gama de actividades en las siguientes industrias: minería, procesamiento de metales, distribución de energía, fabricación, transporte, servicios portuarios y de transporte marítimo, agricultura, pesca, procesamiento de alimentos, forestal, telecomunicaciones, bancos, comidas y bebidas, hoteles y ferrocarriles.

15. Además de su participación en CSAV, QUIÑENCO S.A. controla SM SAAM S.A., una compañía chilena que posee y opera terminales, y que provee servicios de estiba, remolque, salvamento, agencia, husbandry y otros servicios asociados en países de Latinoamérica con excepción de la REPÚBLICA ARGENTINA.

16. En cuanto a SM SAAM S.A., sólo se encuentra activa en el país a través de una participación minoritaria (24,75%) en TOLKEYEN PATAGONIA TURISMO S.A., la cual es una compañía de turismo que posee catamaranes y autobuses turísticos que operan en la ciudad de Ushuaia.

17. Por otro lado, SM SAAM S.A. tiene una participación en PARANA TOWAGE S.A. (49.04%), una compañía cuya actividad es el transporte marítimo de granos en barcas a granel, pero no así de contenedores. Además, por otro lado, CSAV realiza actividades limitadas de freight forwarding a través de la firma NORGISTICS HOLDING S.A., una subsidiaria que forma parte del grupo de empresas de CSAV, pero no cuenta con actividades en el país.

18. Por su parte, el GRUPO LUKSIC y QUIÑENCO S.A., con la excepción de CSAV y SM SAAM S.A., no tienen operaciones en la REPÚBLICA ARGENTINA relacionadas a la industria de transporte marítimo de contenedores.

19. Cabe destacar que, con anterioridad al cierre de la Transacción, CSAV operaba en el país tanto de manera directa como también de manera indirecta a través de sus subsidiarias CSAV ARGENTINA S.A. y LIBRA AGENCY (ARGENTINA) S.A..

20. CSAV ARGENTINA S.A.: es una compañía constituida bajo las leyes de la REPÚBLICA ARGENTINA. Previo a la transacción celebrada era controlada indirectamente en su totalidad por CSAV, y su actividad principal era la de actuar como agente marítimo y consignatario CSAV en el país (es decir actividades de mantenimiento y aprovisionamiento de buques en el territorio, coordinación y organización de operaciones, reportes e información, gestiones de cobro, entre otras). Asimismo, la empresa era utilizada como centro de cluster del Río de la Plata formado por la REPÚBLICA ARGENTINA, URUGUAY y PARAGUAY, no prestando servicios de transporte de contenedores.

21. LIBRA AGENCY (ARGENTINA) S.A. es una compañía constituida bajo las leyes de la REPÚBLICA ARGENTINA. Hasta el cierre de la transacción, era una compañía controlada indirectamente en su totalidad por CSAV.

Su actividad principal era la de desarrollar actividades y prestación de servicios relativos al transporte marítimo de línea mediante contenedores al Grupo CSAV. Previo a la transacción, la empresa se encontraba controlada indirectamente en su totalidad por CSAV.

22. CSAV CONTAINER GERMANY GMBH (CC CO): es una subsidiaria alemana de CSAV creada a los fines de instrumentar la operación de marras. Para tal fin, CSAV escindió la totalidad de sus actividades globales de transporte marítimo de línea mediante contenedores a CC CO, transfiriendo luego la totalidad de sus acciones en dicha empresa a la firma HL para concretar la operación.

23. CSAV GERMANY CONTAINER HOLDING GMBH (CG HOLD CO): es una sociedad constituida conforme las leyes de ALEMANIA, inscripta en el registro mercantil de Hamburgo. La empresa es una filial de CSAV y, con carácter posterior a la transacción, se convirtió en la sociedad holding a través de la cual CSAV participa en HL.

II. ENCUADRAMIENTO JURIDICO

24. 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.

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

26. La obligación de efectuar la notificación obedece a que el volumen de negocios de las firmas afectadas supera el 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.

III. PROCEDIMIENTO

27. El día 5 de diciembre de 2014, las partes notificaron la operación conforme a lo establecido en el artículo 8° de la Ley de Defensa de la Competencia.

28. Analizada la información suministrada en la notificación, la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA entendió que la misma no satisfacía los requerimientos establecidos en la Resolución N° 40/2001 de la SECRETARÍA DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DEL CONSUMIDOR, por lo que con fecha 25 de noviembre de 2015 consideró que la información presentada se hallaba incompleta, realizando observaciones al Formulario F1 y haciéndoles saber que el plazo previsto en el Artículo 13 de la Ley N° 25.156 comenzó a correr a partir del día hábil siguiente al de su presentación efectuada con fecha 20 de noviembre de 2015 y que, hasta tanto no se diera cumplimiento a lo solicitado, quedaría suspendido dicho plazo. La providencia se notificó con fecha 25 de noviembre de 2015.

29. Con fecha 20 de marzo de 2017 y en virtud de lo estipulado por el Artículo 16 de la Ley 25.156, se solicitó a la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO y a la SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES a fin de que se expida con relación a la operación en análisis.

30. El día 24 de abril de 2017 la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO contestó la intervención realizada, informando que la empresa HL comparte bodegas con otras líneas navieras y también con buques propios. Manifestó asimismo que la empresa opera desde la TERMINAL RÍO DE LA PLATA S.A. en las rutas de Lejano Oriente, Norte de Europa, Costa Este de los Estados Unidos y Brasil, como así también desde la Terminal N° 5 del Puerto de Buenos Aires, operada por la concesionaria BUENOS AIRES TERMINAL SERVICES S.A., en la ruta Lejano Oriente en la que comparte bodegas con otras líneas. Acompañó además información relativa a las participaciones en bodega durante el 2016 en cada tráfico de la firma. Destacó también que a consecuencia de la disminución del comercio mundial que ocurre desde el año 2007 en un promedio decreciente del 1,7%, y del crecimiento de las dimensiones de los buques, tiene lugar un proceso mundial de concentración de empresas navieras, sucediéndose un destacado número de fusiones con el fin de combinar economías de escala y evitar procesos de quiebras. En mismo orden menciona las fusiones de COSCO con CHINA SHIPPING; HAPAG-LLOYD con CSAV y UASC, MAERSK con HAMBURG SUD (quien anteriormente se había fusionado con la firma CCNI y NYK-MOL-KLINE, conformando JAPAN UNITED). Por último, hizo mención de las tres alianzas globales donde actúan las principales navieras: a) ALIANZA 2M: MAERSK, MSC y HMM; b) OCEAN ALLIANCE: CMA, CGM, COSCO SHIPPING, APL, OOCL y

EVERGREEN; c) LA ALIANZA: K LINE, YANG MING, HANJIN, MOL, HAPAG-LLOYD, NYK LINE y UASC.

31. El día 23 de junio de 2017 la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE FLUVIAL Y MARÍTIMO contestó la intervención realizada, informando que las fuentes de información utilizadas son confiables e internacionalmente aceptadas. Asimismo, informó que los únicos tráficos (trades) en los que la “Entidad Resultante” de la operación de concentración económica donde la participación de mercado porcentual supera el 25% establecido en el artículo 8 de la LDC son los denominados “Coste Oeste de Sudamérica- Costa Este de Sudamérica, EB” y “Costa Oeste de Sudamérica- Costa Este de Sudamérica, WB”. Sin embargo, en ambos casos, la presencia de competencia de la modalidad de transporte terrestre es de tal magnitud que asegura niveles de competencia adecuados. También informó las autoridades en materia de Defensa de la Competencia de los principales países u organismos de cada tráfico que han autorizado la transacción, como ser CADE (Brasil), MOFCOM (China), Comisión Europea (países europeos) y Departamento de Justicia (EEUU). En mismo orden mencionó además las diversas jurisdicciones que han aprobado la Transacción, entre las que se encuentran: Corea del Sur, Sudáfrica, México, Chile, entre otros. Finalmente concluyó que, dado lo expuesto, no existen objeciones a la Transacción que implica la combinación de las actividades de transporte marítimo de línea mediante contenedores de CSAV y HL.

32. Con fecha 20 de diciembre de 2017, las partes notificantes cumplieron lo requerido por esta COMISIÓN NACIONAL, teniéndose en este acto por aprobado el Formulario F1 y reanudando el plazo establecido en el Artículo 13 de la Ley N° 25.156 a partir del día hábil posterior al último enunciado.

IV. CONFIDENCIALIDAD

33. En fecha 3 de agosto de 2015, las firmas CSAV y HL efectuaron una presentación solicitando la confidencialidad de la documentación acompañada, la cual refería a: El “Acuerdo de Cooperación” entre los accionistas de HL, Estatuto de HL, “Plan de Negocios Conjunto” y “Plan de Separación Gradual” de CSAV, acompañando para ello el ANEXO I CONFIDENCIAL y adjuntando asimismo un resumen No Confidencial de dicha documentación. Asimismo, se solicitó la confidencialidad de la documentación acompañada relativa a: “Poder de Representación”, “Acuerdo Asociativo” y documentos societarios de HL, acompañando el ANEXO II CONFIDENCIAL y adjuntando asimismo un resumen No Confidencial de la documentación.

34. El día 19 de agosto de 2015, esta COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA ordenó que se formara el “ANEXO CONFIDENCIAL I” con la documental contenida en el apartado “Versiones Confidenciales” y luego su posterior reserva en la Secretaría Letrada de esta COMISIÓN NACIONAL.

35. En este sentido, y considerando que la documentación presentada por las firmas notificantes importa información sensible y siendo suficientes los resúmenes no confidenciales adjuntos junto con las ampliaciones oportunamente acompañadas, esta COMISIÓN NACIONAL considera que debe concederse la confidencialidad solicitada por las partes, por lo que debe formarse un Anexo Confidencial con la totalidad de la documentación reservada provisoriamente por la Secretaría Letrada de esta Comisión Nacional.

36. Sin perjuicio de las facultades conferidas a esta COMISIÓN NACIONAL en los Artículos 17, 19 y 20 de la Ley N° 25.156 y el Artículo 1°, inciso f) de la Resolución SC N° 190 - E/2016 del 29 de julio de 2016, por razones de economía procesal se recomienda al Secretario de Comercio avocarse a dichas facultades, conforme lo dispuesto en el Art. 3° de la Ley 19.549 de Procedimientos Administrativos, a fin de resolver en conjunto con el fondo del presente Dictamen, tal como se recomendará a continuación.

V. EVALUACIÓN DE LOS EFECTOS DE LA OPERACIÓN DE CONCENTRACIÓN SOBRE LA COMPETENCIA

V.1. Naturaleza de la operación

37. Como se desprende de la sección I del presente dictamen, la operación de concentración económica bajo estudio consiste en una combinación de las actividades de transporte marítimo de contenedores entre las firmas CSAV y HL, que se produjo a raíz del Acuerdo de Combinación de Negocios celebrado entre las partes. Dicha combinación de negocios dio lugar a lo que las partes denominaron Entidad Combinada, actuando dicha entidad como una compañía global independiente en el negocio de portacontenedores.

38. Es importante mencionar que, si bien la operación notificada consiste en un cambio de control conjunto en HL, esto implica el arribo de un grupo económico que también lidera una empresa global de transporte marítimo como CSAV, y

que cuenta precisamente con actividades en el transporte marítimo de contenedores. Se incorpora por ello la posibilidad de existencia de relaciones de tipo horizontal.

39. En la situación previa a la operación de concentración bajo estudio, tanto HL como CSAV participaban en la REPÚBLICA ARGENTINA en negocios relacionados con la actividad de transporte marítimo de contenedores. Luego de la misma, la Entidad Combinada reemplazó a las partes en la mencionada actividad.

40. De acuerdo a lo informado por las partes, HL y CSAV prestaban sus servicios de transporte de mercadería por vía marítima en numerosas rutas, operando de manera coincidente en los siguientes rutas o corredores que tienen al Puerto de Buenos Aires como punto extremo de dichas rutas: Buenos Aires – Norte de Europa, Buenos Aires – Costa Oeste de Sudamérica, Buenos Aires – Norte de América, Buenos Aires – Centro de América, Buenos Aires – África Subsahariana, Buenos Aires – Lejano Oriente, Buenos Aires – Mediterráneo.

41. Cada una de las empresas en cuestión se halla a su vez verticalmente integrada con empresas que se dedican al negocio de agencia marítima. Este aspecto vertical de la operación de concentración, sin embargo, resulta en este caso poco relevante, ya que cada una de las agencias se dedica exclusivamente a comercializar los servicios de la empresa naviera que la controla. De esta forma, por lo tanto, la operación bajo análisis puede verse como un caso de concentración puramente horizontal, que tiene la particularidad de que afecta a empresas que operan en más de un segmento de la cadena de provisión y comercialización de los servicios que ofrece.

V.2. Mercados relevantes

42. Tal como se ha mencionado en la sección anterior, la principal actividad económica sobre la cual impacta la concentración entre HL y CSAV es el transporte marítimo de contenedores. En nuestro país, dicho transporte opera principalmente en el puerto de Buenos Aires y su zona de influencia, y de él salen y llegan embarcaciones con contenedores que unen a dicho puerto con numerosos puertos del resto del mundo.

43. A efectos de definir los mercados relevantes afectados por la concentración bajo estudio, se tomará en este caso un criterio dual. Por un lado se considerará al puerto de Buenos Aires como un mercado en sí, con independencia del origen o destino de las embarcaciones, a efectos de evaluar si la operación puede tener impacto sobre la competencia entre empresas navieras que operan en dicho puerto (definido en base a su ámbito de influencia, que incluye tanto a las terminales del puerto de Buenos Aires propiamente dicho como la terminal ubicada en la localidad de Dock Sud, provincia de Buenos Aires)². Este criterio permite un análisis desde el punto de vista de la oferta de los servicios de transporte marítimo de contenedores, ya que todas las empresas navieras que operan en rutas que tocan el puerto de Buenos Aires tienen la posibilidad de redireccionar sus embarcaciones de unas rutas a las otras, según sea el volumen de la demanda existente.

44. Adicionalmente, a efectos de captar posibles problemas de competencia relacionados con rutas específicas, se considerarán por separado los distintos “corredores marítimos” definidos por la base de datos CTS (Container Trade Statistics). Para ello se tomarán en consideración exclusivamente los corredores en los cuales operan tanto HL como CSAV, y se utilizará la información correspondiente a rutas que operan hacia y desde el puerto de Buenos Aires. Este criterio permite un análisis desde el punto de vista de la demanda de los servicios de transporte marítimo de contenedores, por parte de quienes necesitan transportar cargas entre el puerto de Buenos Aires, y otros puertos específicos.³

V.3. Efectos económicos de la operación

V.3.1. Concentración y participaciones de mercado

V.3.1.1. Puerto de Buenos Aires y su área de influencia

45. Para llevar a cabo un cálculo de participaciones de mercado por empresa naviera, desde y hacia el puerto de Buenos Aires y su área de influencia, se utilizarán los volúmenes medidos en TEUs (twenty-foot equivalent units).⁴ Estos volúmenes son los que se exponen en la Tabla 1.

Tabla 1. Volumen movilizado en el Puerto de Buenos Aires

y su área de influencia, por empresa naviera

Empresas navieras	2013		2014		2015	
	Volumen (TEUs)	%	Volumen (TEUs)	%	Volumen (TEUs)	%
CMA CGM	59.569	7,9%	45.474	6,8%	40.088	6,5%
CSAV	78.999	10,4%	69.889	10,4%	---	---
Hamburg Sud	173.029	22,9%	153.926	22,9%	144.915	23,5%
Hapag-Lloyd	68.304	9,0%	66.317	9,9%	117.406	19,0%
Maersk Line	78.992	10,4%	72.352	10,8%	64.868	10,5%
MSC	142.008	18,8%	139.697	20,8%	132.152	21,4%
NCLs	125.361	16,6%	100.739	15,0%	88.063	14,3%
Nile Dutch Africa	5.820	0,8%	5.055	0,8%	4.869	0,8%
Safmarine	19.536	2,6%	15.113	2,2%	15.765	2,6%
SeaLand	0	0,0%	0	0,0%	1.118	0,2%
UASC	0	0,0%	0	0,0%	5.149	0,8%
ZIM	4.882	0,6%	3.702	0,6%	2.456	0,4%
Total	756.500	100%	672.264	100%	616.849	100%
HHI		1.519		1.554		1.738

Fuente: Elaboración en base a información del Expte. N°S01:0181825/2014 (Conc.1164).5

46. Tal como puede apreciarse, las empresas involucradas en la operación bajo análisis (HL y CSAV) tenían en 2014 una cuota de mercado del 9,9% y del 10,4% respectivamente. En el año 2015, ya efectivizada la concentración, HAPAG LLOYD/CSAV tuvo una participación conjunta del 19%, posicionándose de ese modo como la tercera empresa más relevante detrás de Hamburg-Sud (23%),⁶ y de MSC (21%). Asimismo, como puede observarse, existen otras dos empresas navieras cuyas cuotas de mercado son significativas (NCLs, 15%; y Maersk Line, 11%), y por lo menos siete empresas más con participaciones más bajas (CMA, Nile Dutch Africa, Safmarine, SeaLand, UASC y ZIM).

47. Todo esto implica una situación en la cual el índice de concentración de Herfindahl y Hirschman (IHH) adopta un valor de 1738 puntos en el año 2015, que puede considerarse indicativo de un mercado moderadamente concentrado. El incremento de este índice luego de la concentración, además, fue de solamente 184 puntos, lo cual vuelve sumamente improbable la existencia de problemas de competencia en el mercado de transporte marítimo de contenedores hacia y desde el puerto de Buenos Aires.

48. Ahora bien, si calculamos las participaciones en base a las alianzas generadas por las mismas navieras a nivel internacional, nos encontramos con que, la primera de ellas, 2M Alliance, conformada por las navieras Maersk y MSC, alcanzó en año 2015 una cuota del 31,9% en el mercado naviero argentino. En segundo lugar aparece la empresa Hamburg Sud (23,5%), que en ese momento no formaba parte de ninguna alianza a nivel global. La alianza de la cual formaba parte HL, por su parte, ocupaba el tercer lugar en términos de participación de mercado, con menos del 20% del volumen transportado hacia y desde el puerto de Buenos Aires.⁷

V.3.1.2. Rutas hacia y desde Buenos Aires

49. Para analizar el impacto de la concentración entre HL y CSAV en las distintas rutas que unen el puerto de Buenos Aires con otros puertos a nivel internacional, se considerarán las participaciones de mercado y la concentración definidas a nivel de los distintos corredores marítimos que provienen y se dirigen hacia distintas partes del mundo.⁸ Entre ellos, se han identificado siete corredores en los que, al momento de llevarse a cabo la operación de concentración, existía algún

tipo de solapamiento entre las partes. Tales corredores serán analizados en los apartados que aparecen a continuación.

Ruta Buenos Aires – África Subsahariana

50. En vista a la información presentada por las partes, el corredor que une Buenos Aires con África Subsahariana se encontraba relativamente concentrado en 2014 (año en que se efectivizó la concentración), ya que su IHH era de 2093 puntos.

51. Sin embargo, las empresas involucradas poseían en conjunto únicamente el 2,3% del volumen transportado desde y hacia el Puerto de Buenos Aires en dicha ruta (HL 1%, CSAV 1,3%), produciéndose entonces una variación en el IHH de solamente 3 puntos.

52. Asimismo, existen en dicho corredor varios competidores con cuotas de mercado mucho mayores, tales como NCLs (42%), Hamburg Sud (24%), MSC (20%) y Maersk (11%).

53. Por lo expuesto, esta COMISIÓN NACIONAL considera que una operación de concentración con estas características, entre empresas con cuotas de mercado reducidas, no tiene en este corredor marítimo el potencial para generar problemas de competencia que impliquen un perjuicio para el interés económico general.

Ruta Buenos Aires – Lejano Oriente

54. En la ruta marítima que une Buenos Aires con el Lejano Oriente, el nivel de concentración de las participaciones de mercado de las empresas navieras involucradas tampoco parecería despertar mayor preocupación.

55. En el año 2014, CSAV poseía el 11,7% del mercado, mientras que HL tenía el 1,6%. Esto hizo que el incremento que se produjo en el IHH fue de solo 36 puntos. Asimismo, existen en dicha ruta marítima competidores con mayores participaciones de mercado, tales como como NCLs (39%), Hamburg Süd (16%) y Maersk Line (13%).

56. Por lo expuesto, esta COMISIÓN NACIONAL considera que una operación de concentración con estas características, entre empresas con cuotas de mercado reducidas, no tiene en este corredor marítimo el potencial para generar problemas de competencia que impliquen un perjuicio para el interés económico general.

Ruta Buenos Aires – Mediterráneo

57. En lo que respecta a la concentración de mercado en el corredor Buenos Aires - Mediterráneo, la misma también puede medirse a través del IHH, que en este caso tomaba un valor de 1766 puntos en el año 2014. Esto permite concluir que el mercado en cuestión se encontraba moderadamente concentrado.

58. Asimismo, tomando como base la información suministrada por las partes, observamos que en este tramo las firmas con mayor participación son HAMBURG SÜD y MSC (con el 26% del mercado cada una), seguidas por Maersk Line (13%) y CMA CGM (9,2%). Las empresas involucradas, por su parte, se ubicaban en el 5to y 6to lugar, con participaciones de mercado relativamente pequeñas (9,1% y 7,9%, respectivamente).

59. Esto implica que la cuota de mercado conjunta de HL y CSAV en este corredor marítimo era de solamente 17%, y que el incremento que se produjo en el IHH como consecuencia de la operación de concentración bajo análisis fue de 144 puntos. Ambas cifras pueden considerarse como relativamente reducidas de acuerdo con los estándares utilizados por esta COMISIÓN NACIONAL en casos similares.⁹

60. Por lo expuesto, esta COMISIÓN NACIONAL considera que una operación de concentración con estas características, entre empresas con cuotas de mercado relativamente reducidas, no tiene en este corredor marítimo el potencial para generar problemas de competencia que impliquen un perjuicio para el interés económico general.

Ruta Buenos Aires – Centro América

61. En el corredor que une Buenos Aires con Centro América, CSAV poseía el 7% del mercado en el año 2014, según información suministrada por las partes. Por otro lado, en la misma ruta y en el mismo año, HL tuvo una participación del 21%. Utilizando el IHH para medir la concentración en dicha ruta, puede observarse que la misma se hallaba moderadamente concentrada (2110 puntos), y que como consecuencia de la operación bajo estudio se produjo un

incremento en el mencionado índice que fue de 277 puntos.

62. En 2015, año posterior a la concentración, el grupo HL/CSAV pasó a ser el de mayor cuota de mercado en este corredor marítimo (con un 27% de participación). Nótese sin embargo que en la ruta Buenos Aires – Centro América participan también otros competidores importantes, tales como Hamburg-Sud (26%), CMA CGM (20%) y MSC (16%).

63. Del análisis simultáneo de la cuota de mercado conjunta de CSAV y HL, del índice IHH post-operación, y del incremento de dicho índice como consecuencia de la operación, surge así que resulta improbable que puedan producirse problemas de competencia en este corredor marítimo. Esto se debe a que la participación conjunta de las empresas involucradas es menor al 30%, en un mercado donde el IHH después de la operación es inferior a 3000 puntos.

Ruta Buenos Aires – Norte de Europa

64. La concentración de mercado en el corredor Buenos Aires – Norte de Europa, medida por a través del IHH, arrojó un valor de 1805 para el año 2014 (lo que implica que se trataba de un mercado moderadamente concentrado). Por su parte, la variación del IHH producto de la operación bajo análisis fue de 162 puntos.

65. En este corredor marítimo, además, el grupo HL/CSAV tenía en 2014 una participación conjunta del 19% (7% CSAV, 12% HL), y era superado en ese rubro por otros dos competidores: Hamburg Sud (26%) y MSC (24%). Adicionalmente, y de acuerdo con la información provista por las partes, la participación conjunta del grupo disminuyó un 1% en 2015, mientras que Hamburg Sud incremento la suya en un 5% (consolidando su posición en dicha ruta con una cuota igual al 31% del mercado).

66. Todo esto indica que, en virtud de la cuota de mercado conjunta de CSAV y HL, del índice IHH post-operación y del incremento de dicho índice como consecuencia de la operación, resulta improbable que puedan producirse problemas de competencia en este corredor marítimo.

Ruta Buenos Aires – Norte de América

67. Analizado como un mercado en sí mismo, el corredor Buenos Aires – Norte de América entraba en el año 2014 dentro de la categoría de mercado moderadamente concentrado (IHH = 2242 puntos). En el mismo, sin embargo, HL y CSAV eran dos de las cuatro empresas con mayor cuota de mercado (26% y 23%, respectivamente), junto con MSC (23%) y Hamburg Sud (22%). La operación de concentración bajo estudio, por lo tanto, implicó la formación de un grupo económico con una cuota de mercado del 49% en la ruta en cuestión, y un incremento en el IHH de 1187 puntos.

68. Cabe mencionar, sin embargo, que, en el año posterior a la concentración (2015), HL/CSAV poseía el 41% de participación en el corredor Buenos Aires – Norte de América. Esta reducción del 8% en la cuota de mercado del grupo económico creado por esta operación de concentración fue absorbido en parte por MSC (que incrementó su participación del 23% al 25%) y en gran medida por NCLs (que pasó de una cuota de mercado del 5% a una igual al 11%).

69. De cualquier modo, en el caso del corredor marítimo Buenos Aires – Norte de América, la operación de fusión entre HL y CSAV tuvo un impacto muy importante en el nivel de concentración. Es por ello que, para esta ruta en particular, resulta aconsejable realizar a la vez un análisis de las barreras de entrada que pueden existir en el mercado en cuestión, el cual será llevado a cabo en una sección posterior del presente dictamen.

Ruta Buenos Aires – Costa Oeste de Sudamérica

70. El último corredor marítimo en el cual la concentración HL/CSAV tiene un impacto sobre el servicio de transporte marítimo que afecta a la República Argentina es la ruta que une el puerto de Buenos Aires con los puertos de la Costa Oeste de Sudamérica. En él, las participaciones de HL y CSAV fueron respectivamente iguales a 33% y 30% en el año 2014, en un contexto en el cual el IHH tomó un valor de 2389 puntos (mercado moderadamente concentrado).

71. Cabe destacar que, en este caso, estamos en presencia de una ruta en la cual HL y CSAV eran las dos empresas con mayor cuota de mercado en la situación pre-operación. De su combinación surgió un grupo que pasó a tener el 63% de participación conjunta, si bien dicha participación se redujo en el año 2015 (en el cual pasó al 57%). El corredor marítimo Buenos Aires – Costa Oeste de Sudamérica alcanzó un nivel de concentración alto, con un valor del IHH para el año 2015 igual a 3764 puntos.

72. En lo que se refiere a los restantes competidores de HL/CSAV, se trata de empresas de gran relevancia en el mercado de transporte marítimo internacional. Los mismos son Hamburg Sud, NCLs, MSC y Maersk, cuyas participaciones de mercado en el año 2015 fueron respectivamente iguales a 17%, 12%, 10% y 4%. Todas estas empresas, además, incrementaron su participación entre 2014 y 2015.

73. Al igual que para el caso de la ruta Buenos Aires – Norte de América, para el corredor marítimo que une Buenos Aires con la Costa Oeste de Sud América resulta aconsejable llevar a cabo un análisis de las barreras de entrada que pueden existir en el mercado en cuestión. El mismo será el objeto de la siguiente sección del presente dictamen.

V.3.2. Barreras a la entrada

74. Aun si una operación de concentración económica aumenta significativamente el nivel de concentración existente en uno o varios mercados, es posible que ella no afecte negativamente al interés económico general si en esos mercados no existen barreras que impidan el ingreso de nuevos competidores. La amenaza del ingreso de nuevos competidores constituye un freno a la capacidad de las empresas existentes en el mercado de elevar sus precios. Para ello, es necesario que el ingreso de nuevos competidores al mercado pueda realizarse en forma rápida, probable y significativa.¹⁰

75. Al respecto, es dable destacar que, si bien ingresar al negocio de transporte marítimo de contenedores requiere de una gran inversión inicial, una vez que una empresa naviera se encuentra en él, no existen barreras significativas a la entrada entre las distintas rutas marítimas que componen dicho negocio. Todas éstas pueden entrar en dichas rutas de manera individual, ya que es relativamente fácil redireccionar capacidad entre una ruta y otra. Tal ha sido, por ejemplo, el caso de varias compañías navieras chinas, las cuales han penetrado de manera muy significativa en varias rutas durante los últimos años, y se espera que expandan aún más su capacidad de negocio. De forma similar, los mayores transportistas europeos (tales como MSC y Hamburg Sud) también han expandido sustancialmente sus negocios hacia rutas y corredores marítimos diferentes.

76. En este contexto, el CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA (en adelante “CADE”) de Brasil ha establecido ya en el año 2005 que “el mercado de transporte marítimo intercontinental es, por naturaleza, disputado. Una compañía que se encuentre activa en un trade puede expandir o modificar sus operaciones geográficas, compitiendo así en otros trades al darse cuenta de la oportunidad de aprovecharse de una porción de ese mercado. Es el caso de la posibilidad de proveer transporte regular de carga de contenedores por parte de las grandes compañías de transporte (“mega-transportistas”) en cualquier trade, que transporta grandes volúmenes y que se encuentran activas en la mayoría de las partes del tráfico marítimo internacional, alcanzando economías de escala y reduciendo los precios para transporte de carga”.¹¹

77. Asimismo, no se detectan en este rubro barreras regulatorias o legales para entrar en rutas específicas, principalmente porque cualquier compañía naviera, ya sea que actúe como propietaria u operadora de la nave, arrendataria de la nave, arrendataria de espacio (slot), o en cualquier combinación de estas, puede ingresar en cualquier ruta alrededor del mundo sin la necesidad de un permiso o derecho de tráfico.

78. También resulta posible mencionar, como un factor favorable para el ingreso de nuevos operadores al mercado, el hecho de que los puertos ubicados en la zona de Buenos Aires y su área de influencia han exhibido en los últimos años un grado importante de capacidad ociosa.

79. Los argumentos expuestos en la presente sección parecerían indicar que nos hallamos ante un caso en el cual, con independencia de que la operación bajo análisis incrementó la concentración de manera muy significativa en dos corredores marítimos que unen al puerto de Buenos Aires con dos zonas importantes del continente americano (Norte de América y Costa Oeste de Sudamérica), dicho aumento en la concentración no debería ser fácilmente trasladable a un aumento de precios en el servicio marítimo provisto por las empresas involucradas en los corredores mencionados.

80. Esto se debe a que, si el grupo HL/CSAV intentara llevar a cabo aumentos significativos de precios en esas rutas, sería muy sencillo para los usuarios enviar sus cargas a través de otras empresas proveedoras del servicio marítimo de transporte de contenedores, y también sería sencillo para dichas empresas proveedoras incrementar su participación en las rutas en cuestión (o, inclusive, empezar a operar en esas rutas utilizando buques que tenían originalmente destinados a servir otras rutas).

81. Como para esta operación en particular se cuenta con información correspondiente a años anteriores a la fusión (por

ejemplo, al año 2013) y también con información correspondiente al año inmediatamente posterior a dicha fusión (es decir, a 2015), resulta también posible efectuar un análisis preliminar acerca de cuál fue el cambio en el comportamiento del mercado inducido por la operación. Dicho análisis será llevado a cabo en la siguiente sección del presente dictamen.

V.3.3. Comportamiento del mercado en el período 2013-2015

82. El principal elemento de juicio que se utilizará en esta sección para evaluar el comportamiento del mercado de servicios de transporte marítimo por contenedores, desde y hacia el puerto de Buenos Aires y su zona de influencia, será el constituido por las variaciones de los precios y de los volúmenes de tales servicios, en las distintas rutas operadas por el grupo HL/CSAV (ver Tabla 2). La fuente de información para dichos precios son los datos proporcionados por las empresas involucradas, los cuales están expresados en dólares estadounidenses por TEU.

83. Como primer elemento a tener en cuenta, es importante destacar que en las rutas en cuestión no hubo aumento de precios entre el año 2013 y el año 2015. Antes bien, el precio promedio para el grupo HL/CSAV tuvo una reducción del 20% en la ruta Buenos Aires – Norte América, y una reducción del 26% en la ruta Buenos Aires – Costa Oeste de Sud América.

84. De la misma manera, en la Tabla 2 puede observarse que los volúmenes transportados por el grupo HL/CSAV experimentaron en general una caída importante en el período 2013-2015 (14% en promedio). Esto fue particularmente así en la ruta Buenos Aires – Norte América (en la cual la caída en volumen fue del 24%), aunque no ocurrió lo mismo en la ruta Buenos Aires – Costa Oeste de Sud América (en la cual el grupo HL/CSAV incrementó sus ventas en un 13% entre 2013 y 2015%).

Tabla 2. Precios promedios (en dólares estadounidenses) y volúmenes (en TEUS)

de HL y CSAV por ruta marítima (Años 2013 y 2015)

Rutas	Precios		Cantidades (TEUS)	
	2013	2015	2013	2015
Norte de América	\$ 1.274	\$ 1.020	83.370	63.042
Norte de Europa	\$ 1.603	\$ 1.085	27.189	26.642
Mediterráneo	\$ 1.709	\$ 1.064	17.864	17.742
Centro América	\$ 1.459	\$ 1.003	6.998	6.343
Lejano oriente	\$ 1.366	\$ 740	24.257	22.840
Costa Oeste de Sudamérica	\$ 1.725	\$ 1.282	4.549	5.119
África	\$ 1.432	\$ 1.241	755	475
Total	\$ 1.410	\$ 1.002	164.982	142.203

Fuente: Elaboración propia, en base a información suministrada por las partes.

85. En esta última ruta, sin embargo, los volúmenes transportados por el grupo HL/CSAV son mucho menores que los correspondientes a otros corredores tales como los que unen el puerto de Buenos Aires con Norte América, Europa y el Lejano Oriente. En base a los argumentos brindados por la SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES esto se debe, probablemente, a que en el corredor Buenos Aires – Costa Oeste de Sud América existiría una fuerte competencia por parte de otros modos alternativos de transporte de carga, como lo es el transporte terrestre.

86. Considerados de manera conjunta, estos elementos pueden interpretarse en el sentido de que en ninguno de los mercados analizados existen evidencias para afirmar que se esté en presencia de una operación de concentración económica cuyo objeto o efecto pueda ser restringir o distorsionar la competencia, y resultar perjuicio al interés económico general.

87. Esto se debe a que la fusión entre HL y CSAV creó una empresa cuya participación de mercado global en las rutas que unen al puerto de Buenos Aires con diversas partes del mundo es inferior al 20%, y a que la misma no parece haber generado incentivos para que la empresa combinada incremente sus precios. El hecho de que no existan tampoco barreras

legales significativas para que las empresas que operan en ciertas rutas entren a operar en otras (o para que las empresas que ya operan en una ruta puedan incrementar su participación en la misma) hace asimismo que el efecto unilateral de la operación de concentración bajo estudio sobre las distintas rutas en particular en las cuales operaban HL y CSAV con anterioridad a la operación sea relativamente bajo, lo cual abona también la idea de que estamos en presencia de una operación de concentración económica que no restringe ni distorsiona la competencia, ni puede generar un perjuicio al interés económico general.

v.4. Cláusulas de restricciones accesorias

88. Habiendo analizado la documentación aportada en la presente operación, esta COMISIÓN NACIONAL advierte la presencia de la Cláusula 12.4 “No competencia” (fs. 438) del “Acuerdo de Combinación de Negocios” de fs.393. Por medio de la misma, se establece que durante un período de tres (3) años posteriores a la Fecha de Cierre, la firma CSAV y sus afiliadas no se involucrarán en ninguna actividad que pudiera competir o pudiese derivar en algún tipo de competencia, ya sea en forma directa o indirecta, con las actividades de la Entidad Combinada con posterioridad a la materialización de la operación.

89. En mismo orden, se estipuló que tanto CSAV y sus afiliadas no establecerán o adquirirán, en forma directa o indirecta, ninguna sociedad u otra empresa que compitiese, en forma directa o indirecta con las actividades de la Entidad Combinada, así como también se abstendrán de invertir, ya sea directa o indirectamente en sociedades u otras empresas que compitiesen con la actividad de la entidad.

90. Lo mismo ocurre en el “Acuerdo de Accionistas” de fs. 446, donde la Cláusula 10.1 “Obligación de no competir” refiere a la abstención por parte de las firmas de no llevar a cabo actividades que podrían competir en forma directa o indirecta con las actividades de la Entidad Combinada o que pudieran resultar en competencia con las actividades de la Entidad. Al mismo tiempo especifica que además se abstendrán de adquirir o ser titulares, en forma directa o indirecta, de participaciones sociales en personas jurídicas que se encuentren involucrados en algunos de los negocios competidores, como así también se abstendrán de ofrecer asesoramiento ya sea técnico, comercial o profesional a toda persona involucrada en algún negocio competidor. La abstención se extiende a además a cualquier información relativa al know how de los negocios de la entidad u otros elementos vinculados con el fondo de comercio.

91. La obligación de no competencia entonces refiere y se limita únicamente a las actividades que resultan objeto de la presente operación celebrada, no extendiéndose a las actividades que no forman parte de la Entidad Combinada. Es decir que, a través de dichas cláusulas, la restricción de no competencia rige única y exclusivamente para el servicio de transporte marítimo de contenedores.

92. Respecto a las restricciones de confidencialidad presentes en la Sección 13 del “Acuerdo de Combinación de Negocios” a fs. 439 y 440, los mismos refieren meramente a mantener la estricta confidencialidad de toda información relativa a la operación celebrada, dado que al llevarse a cabo la combinación de negocios en diversas etapas a lo largo de un período de tiempo prolongado, resultaba indispensable que dicha información no recayera en un uso indebido por parte de alguna de las empresas involucradas o de terceros. Lo mismo ocurre con las Cláusulas de confidencialidad presentes en la Sección 9 del “Acuerdo de Accionistas” a fs. 457, la cual contempla la confidencialidad de dicho Acuerdo.

93. A fin de evaluar si las cláusulas mencionadas en los párrafos anteriores pueden generar algún tipo de problema relacionado con la defensa de la competencia, cabe señalar que, en principio, las partes de una operación de concentración económica tienen la facultad de arribar a acuerdos que regulen recíprocamente sus derechos y obligaciones. Entre dichos acuerdos se incluyen los referidos a las restricciones accesorias, las cuales son en general inocuas en términos de generar perjuicio a la competencia en los mercados. No obstante, en algunos casos, las restricciones accesorias mencionadas podrían encontrarse alcanzadas por el Artículo 7° de la Ley N° 25.156, si constituyeran barreras a la entrada a un mercado y tuvieran la potencialidad de resultar en un perjuicio para el interés económico general.

94. Para determinar el posible perjuicio al interés económico general de las restricciones accesorias, esta Comisión Nacional tiene en cuenta el marco de la evaluación integral de los efectos que una operación de concentración económica tiene sobre la competencia. Para ello, considera principalmente si la operación bajo análisis presenta algún tipo de problema de competencia, y si las restricciones accesorias a dicha operación se encuentran acotadas en su alcance a los sujetos involucrados, a los productos o servicios involucrados, y a la cobertura geográfica de la operación. También tiene

en cuenta si la duración de las cláusulas analizadas es razonable en términos de sus objetivos específicos.

95. En el presente caso, 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. Las restricciones accesorias a dicha operación tampoco tienen potencial entidad como para restringir o distorsionar la competencia, de modo que pueda resultar en perjuicio para el interés económico general. Adicionalmente, se ha verificado que tales restricciones accesorias están acotadas en su alcance a los sujetos involucrados, y que se refieren exclusivamente a productos y zonas geográficas afectadas por la operación de concentración económica. Por último, se ha observado también que la duración temporal de las cláusulas incluidas (3 años, en el caso de la cláusula de no competencia) resulta razonable en el marco de los objetivos específicos de dichas cláusulas.

VI. CONCLUSIÓN

96. 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 ya que no tiene por objeto o efecto restringir o distorsionar la competencia de modo que pueda resultar un perjuicio al interés económico general.

97. Por ello, la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA aconseja al Señor SECRETARIO DE COMERCIO DEL MINISTERIO DE PRODUCCIÓN: a) autorizar la operación de concentración económica mediante la cual se produjo la combinación de las actividades de transporte marítimo de contenedores de la empresa COMPAÑÍA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A. y de la empresa HAPAG-LLOYD AG, quedando esta última bajo control conjunto de sus controlantes y CSAV de acuerdo a lo establecido en el Artículo 13, inciso a) de la Ley N° 25.156; b) conceder la confidencialidad solicitada por las partes en su presentación de fecha 3 de agosto de 2015 respecto de: i) "Acuerdo de Cooperación" entre los accionistas de HL, Estatuto de HL, "Plan de Negocios Conjunto" y "Plan de Separación Gradual" de CSAV; ii) "Poder de Representación", "Acuerdo Asociativo" y documentos societarios de HL, teniendo por presentado y suficiente el detalle de la información que será objeto de confidencialidad; c) Formar un Anexo Confidencial Definitivo con la totalidad de la documentación reservada provisoriamente por la Secretaria Letrada de esta COMISIÓN NACIONAL;

98. Elévese el presente Dictamen al Señor Secretario de Comercio, previo paso por la DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS DEL MINISTERIO DE PRODUCCIÓN DE LA NACIÓN para su conocimiento.

Se deja constancia que el Señor Vocal Dr. Eduardo Stordeur no suscribe el presente dictamen por encontrarse en uso de Licencia.

1 Según surge de la presentación de fecha 26 de mayo de 2017, las partes dieron cumplimiento el día 2 de diciembre de 2014 de las condiciones de cierre de la transacción, entre ellas las aprobaciones regulatorias aplicables.

2 El área geográfica relevante podría incluir también otros puertos aptos para contenedores como Zárate y La Plata. Sin embargo, a los efectos del análisis de la presente operación puede dejarse abierta su determinación precisa, dado que, si utilizando la definición más estrecha (Puerto de Buenos Aires más Dock Sud) no se identifican problemas de competencia, eso tampoco sucederá con una definición más amplia.

3 Sobre este punto, véase, por ejemplo, la definición utilizada en el Expte. N° S01:0181825/2014 (Conc. 1164), contenida en la Resolución N° 339/2017 del Secretario de Comercio, y en el Dictamen CNDC N° 64, del 22/03/2017. La misma sigue también un criterio habitual en la jurisprudencia internacional sobre definición de mercados en el sector de transporte marítimo por contenedores. Al respecto véase, por ejemplo, las decisiones de la Comisión Europea en los casos "CGA CGM/NOL" (M. 7908, 29/04/2016) y "Hapag Lloyd/United Arab Shipping Company" (M. 8120, 23/11/2016).

4 Un TEU representa una unidad de medida de capacidad del transporte marítimo que equivale a un contenedor normalizado de 20 pies.

5 Ver Resolución N° 339/2017 del Secretario de Comercio, y Dictamen CNDC N° 64, del 22/03/2017.

6 En los años a los que corresponden las cifras de la Tabla 1, Hamburg-Sud operaba como una empresa independiente. Con fecha 11/12/2017, sin embargo, dicha empresa informó el cierre de una operación de concentración con la empresa Maersk (Expte. 32313993/2017), la cual todavía se encuentra bajo estudio por parte de esta Comisión Nacional.

7 Esto se debe a que las otras empresas que formaban parte de la alianza en cuestión (NYK Line, K Line, MOL y YangMing) tienen participaciones muy reducidas o inexistentes en el tráfico que tiene lugar hacia y desde el puerto de Buenos Aires.

8 Cabe mencionar que dicho análisis presenta algunas limitaciones de información, que llevan a sobreestimar las participaciones de mercado de los actores del mercado en cuestión. Esto se debe a que la información disponible sobre el mercado de transporte marítimo recolecta información de la base de datos de CTS (Container Trade Statistics), la cual no cuenta con la totalidad de las empresas que ofrecen dichos servicios.

9 Véase, por ejemplo, Conc. 828 (GLAXO-PHOENIX) y Conc.1336 (SANOFI Y BOEHRINGER INGELHEIM INTERNATIONAL)

10 Al respecto, véanse los Lineamientos para el Control de Operaciones de Concentración Económica, Resolución SCDDC N° 164/2001.

11 Acto de Concentración N° 08012.008256/2005-51.

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: 2018.01.18 01:11:10 -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: 2018.01.18 12:52:35 -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: 2018.01.18 12:53:15 -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: 2018.01.18 13:48:29 -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: 2018.01.18 13:48:29 -03'00'



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

Resolución

Número:

Referencia: EXP-S01:0290421/2014 - CONC.1190

VISTO el Expediente N° S01:0290421/2014 del Registro del ex MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, 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 notificada en fecha 5 de diciembre de 2014 consiste en la combinación de las actividades de transporte marítimo de contenedores de las firmas COMPAÑÍA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A. y HAPAG-LLOYD AG.

Que la operación se realizó a través de la suscripción de un Acuerdo de Combinación de Negocios el día 16 de abril de 2014, enmendado según Adenda de fecha 17 de noviembre de 2014.

Que como consecuencia de la operación celebrada, se produjo una combinación de negocios de las actividades de transporte marítimo de contenedores las firmas COMPAÑÍA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A. y HAPAG-LLOYD AG., dando origen a lo que las partes denominaron “Entidad Combinada”.

Que por medio de la mencionada “Entidad Combinada”, la firma COMPAÑÍA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A. pasó a ejercer el control conjunto de la firma HAPAG-LLOYD AG. con las firmas HGV HAMBURGER GESELLSCHAFT FÜR VERMÖGENS- UND BETEILIGUNGSMANAGEMENT GMBH y KÜHNE MARITIME GMBH.

Que el cierre de la transacción fue el día 2 de diciembre de 2014.

Que en fecha 4 de agosto de 2015, las firmas COMPAÑÍA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A. y HAPAG-LLOYD AG. efectuaron una presentación solicitando la confidencialidad de la documentación acompañada, la cual refería a el “Acuerdo de Cooperación” entre los accionistas de la firma

HAPAGLLOYD AG., Estatuto de la firma HAPAG-LLOYD AG., “Plan de Negocios Conjunto” y “Plan de Separación Gradual” la firma COMPAÑÍA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A.

Que las partes notificantes acompañaron el ANEXO I CONFIDENCIAL, adjuntando asimismo un resumen No Confidencial de la documentación antes mencionada.

Que en fecha 19 de agosto de 2015, la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en el ámbito de la ex SUBSECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR de la SECRETARÍA DE COMERCIO del ex MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, ordenó que se formara el “ANEXO CONFIDENCIAL I” con la documental contenida en el apartado “Versiones Confidenciales” y luego su posterior reserva en la Secretaría Letrada de la mencionada Comisión Nacional.

Que la documentación presentada por las firmas notificantes importa información sensible, siendo suficientes los resúmenes no confidenciales adjuntos junto con las ampliaciones oportunamente acompañadas.

Que las empresas involucradas notificaron la operación de concentración económica, en tiempo y forma, 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.

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

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, 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, la mencionada Comisión Nacional emitió el Dictamen de fecha 18 de enero de 2018, correspondiente a la “CONC. 1190”, donde aconseja al señor Secretario de Comercio: Autorizar la operación de concentración económica mediante la cual se produjo la combinación de las actividades de transporte marítimo de contenedores de la firma COMPAÑÍA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A. y de la firma HAPAG-LLOYD AG, quedando esta última bajo control conjunto de sus controlantes y CSAV de acuerdo a lo establecido en el Artículo 13, inciso a) de la Ley N° 25.156; Conceder la confidencialidad solicitada por las partes en su presentación de fecha 3 de agosto de 2015 respecto de: i) “Acuerdo de Cooperación” entre los accionistas de la firma HAPAG-LLOYD AG, Estatuto de la firma HAPAG-LLOYD AG, “Plan de Negocios Conjunto” y “Plan de Separación Gradual” de la firma COMPAÑÍA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A.; ii) “Poder de Representación”, “Acuerdo Asociativo” y documentos societarios de la firma HAPAG-LLOYD AG, teniendo por presentado y suficiente el detalle de la información que será objeto de confidencialidad; Formar un Anexo Confidencial Definitivo con la totalidad de la documentación reservada provisoriamente por la Secretaria Letrada de la citada Comisión Nacional.

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 y 718 de fecha 27 de mayo de 2016.

Por ello,

EL SECRETARIO DE COMERCIO

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Concédase la confidencialidad solicitada por las partes en su presentación de fecha 4 de agosto de 2015 respecto de: i) “Acuerdo de Cooperación” entre los accionistas de la firma HAPAGLLOYD AG, Estatuto de la firma HAPAG-LLOYD AG, “Plan de Negocios Conjunto” y “Plan de Separación Gradual” de la firma COMPAÑÍA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A.; ii) “Poder de Representación”, “Acuerdo Asociativo” y documentos societarios de la firma HAPAG-LLOYD AG, teniendo por presentado y suficiente el detalle de la información que será objeto de confidencialidad;

ARTÍCULO 2°.- Fórmese un Anexo Confidencial Definitivo con la totalidad de la documentación reservada provisoriamente por la Secretaria Letrada de la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en el ámbito de la SECRETARÍA DE COMERCIO del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN.

ARTÍCULO 3°.- Autorízase la operación de concentración económica consistente en un acuerdo de combinación de negocios relacionado a las actividades de transporte marítimo de contenedores de la firma COMPAÑÍA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A. y de la firma HAPAG-LLOYD AG, quedando esta última bajo control conjunto de sus controlantes y de la firma COMPAÑÍA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A. de acuerdo a lo establecido en el Artículo 13, inciso a) de la Ley N° 25.156.

ARTÍCULO 4°.- Considérase al Dictamen de fecha 18 de enero de 2018, correspondiente a la “CONC. 1190”, emitido por la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, que como Anexo IF-2018-03062493-APN-CNDC#MP, forma parte integrante de la presente medida.

ARTÍCULO 5°.- Notifíquese a las firmas interesadas.

ARTÍCULO 6°.- Comuníquese y archívese.

Digitally signed by BRAUN Miguel
Date: 2018.02.22 17:17:31 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: 2018.02.22 17:17:39 -03'00'