



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

INDECOPI

Expediente 003-2017/CLC

Resolución 030-2018/CLC-INDECOPI

14 de mayo de 2018

**VISTOS:**

La Resolución 010-2017/ST-CLC-INDECOPI del 13 de marzo de 2017 (en adelante, la Resolución de Inicio), mediante la cual la Secretaría Técnica de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia (en adelante, la Secretaría Técnica) decidió iniciar de oficio un procedimiento administrativo sancionador contra Compañía Marítima Chilena S.A. (en adelante, CMC), Compañía Sudamericana de Vapores S.A. (en adelante, CSAV), Eukor Car Carrier Inc. (en adelante, Eukor), Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (en adelante, K-Line), Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (en adelante, MOL) y Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (en adelante, NYK); por presuntas prácticas colusorias horizontales con el objeto de repartirse cuentas e incrementar tarifas de manera coordinada en el servicio de transporte marítimo internacional de carga rodante, por lo menos, entre 2001 y 2012, y con efectos en puertos peruanos hasta 2015, en infracción a lo dispuesto en los artículos 1 y 11.2 literales a) y c) de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas<sup>1</sup>; los descargos a la Resolución de Inicio; el Informe Técnico 017-2018/ST-CLC-INDECOPI del 21 de febrero de 2018 (en adelante, el Informe Técnico), los escritos de alegatos al Informe Técnico; la audiencia de informe oral llevada a cabo el 28 de marzo de 2018, los alegatos finales presentados por K-Line, MOL y Eukor; y las demás actuaciones del procedimiento.

**CONSIDERANDO:**

**I. ANTECEDENTES**

1. CSAV presentó a la Secretaría Técnica una solicitud de exoneración de sanción por la comisión de prácticas colusorias horizontales en el mercado de transporte

<sup>1</sup> Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, aprobada mediante Decreto Legislativo 1034 y modificada mediante Decreto Legislativo 1205

**Artículo 1.- Finalidad de la presente Ley. -**

La presente Ley prohíbe y sanciona las conductas anticompetitivas con la finalidad de promover la eficiencia económica en los mercados para el bienestar de los consumidores.

**Artículo 11.- Prácticas colusorias horizontales. -**

11.2. Constituyen prohibiciones absolutas los acuerdos horizontales inter marca que no sean complementarios o accesorios a otros acuerdos lícitos, que tengan por objeto:

- a) Fijar precios u otras condiciones comerciales o de servicio;  
c) El reparto de clientes, proveedores o zonas geográficas

[Como se señaló en la Resolución 010-2017/ST-CLC-INDECOPI, en atención al período en el que se habría materializado la conducta infractora, las reglas sustantivas aplicables corresponden a aquellas aprobadas mediante el Decreto Legislativo 1034.]

marítimo de carga rodante, en la modalidad de acuerdos de reparto de mercado y fijación de tarifas entre los años 2000 y 2012.

En el marco de su solicitud, CSAV aportó diversa información, incluyendo copias de comunicaciones (correos electrónicos), cuadernos de notas<sup>2</sup>, declaraciones de funcionarios que participaban en la conducta revelada<sup>3</sup> e información sobre los procesos de selección (*tenders*) afectados por las coordinaciones investigadas.

La información aportada por CSAV se encuentra en el «Bloque de Pruebas A» que obra en el Expediente y que fue notificado con la Resolución de Inicio.

2. Posteriormente, NYK presentó a la Secretaría Técnica una solicitud de reducción de sanción por la comisión de prácticas colusorias horizontales en el mercado de transporte marítimo de carga rodante, en la modalidad de acuerdos de reparto de mercado y fijación de tarifas hasta setiembre de 2012.

En el marco de su solicitud, NYK aportó diversa información para sustentar su solicitud, incluyendo copias de comunicaciones (correos electrónicos), cuadernos de notas de funcionarios que participaron en la conducta revelada<sup>4</sup> e información sobre los procesos de selección (*tenders*) afectados por las coordinaciones investigadas.

La información aportada por NYK se encuentra en el «Bloque de Pruebas B» que obra en el Expediente y que fue notificado con la Resolución de Inicio.

3. Mediante Resolución 010-2017/ST-CLC-INDECOPI del 13 de marzo de 2017, la Secretaría Técnica inició un procedimiento administrativo sancionador contra CMC (antes CCNI<sup>5</sup>), CSAV, Eukor, K-Line, MOL y NYK (en adelante, las Investigadas) por presuntas prácticas colusorias horizontales con el objeto de repartirse cuentas e incrementar tarifas de manera coordinada en el servicio de transporte marítimo internacional de carga rodante, por lo menos, entre 2001 y 2012, con efectos en puertos peruanos hasta 2015, en infracción a lo dispuesto en los artículos 1 y 11.2 literales a) y c) de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas.
4. Entre el 20 de marzo y el 3 de abril de 2017, se notificó a las Investigadas la Resolución de Inicio y la información incorporada en el Expediente, indicándoles su derecho a presentar descargos de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 22.1 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas<sup>6</sup>.

---

<sup>2</sup> La Secretaría Técnica recibió copias de los cuadernos de notas y reuniones del señor Diego Ayala.

<sup>3</sup> La Secretaría Técnica entrevistó a los siguientes señores: (i) Mauricio Garrido el 25 de diciembre de 2012 y 5 de marzo de 2015; (ii) Pablo Sepúlveda el 18 de octubre de 2012, 12 de marzo y 6 de agosto de 2015; y, (iii) Diego Ayala los días 9 y 10 de marzo de 2015.

<sup>4</sup> La Secretaría Técnica recibió copias de las páginas pertinentes de los cuadernos de notas de los señores Hideki Nakai, Takashi Kawamura y Tadanao Matsudaira.

<sup>5</sup> Con la transferencia de los servicios *liner* (frecuencia determinada) de contenedores a Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, incluyendo el nombre y la marca «CCNI», Compañía Chilena de Navegación Interoceánica S.A. empezó a denominarse Compañía Marítima Chilena S.A.

<sup>6</sup> Las Investigadas se apersonaron al procedimiento entre el 24 de marzo y el 5 de mayo de 2017.

5. Mediante escrito del 3 de mayo de 2017, CMC presentó sus descargos a la Resolución de Inicio, señalando lo siguiente:
- CMC no es un operador global, sino que opera en tráficos muy acotados, con una cuota de mercado mínima y con escasas embarcaciones, por lo cual no podría participar en un acuerdo a nivel mundial como el imputado.
  - Los acuerdos bajo análisis se adoptaron en el marco de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas (UNCTAD, 1974), que constituye un tratado internacional con pleno valor normativo. En tal sentido, Indecopi carece de competencia para conocer el presente caso.
  - El mercado evaluado cuenta con características que imposibilitan un acuerdo anticompetitivo sostenible en el tiempo. Por ello, las coordinaciones analizadas son conductas independientes y con características distintas, por lo que no pueden ser tratadas como una infracción continuada. De esta manera, en aplicación del artículo 42 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas<sup>7</sup>, de los ocho (8) episodios en los que participa CMC, solo dos (2) no habrían prescrito.
  - Los acuerdos de respeto de cuentas son complementarios a los servicios conjuntos de los cuales formaba parte –S’Kai y Carpac– y resultan necesarios para su ejecución. En tal sentido, al no tratarse de acuerdos desnudos, sino complementarios, deben ser analizados bajo la prohibición relativa o «regla de la razón».
  - El material probatorio que obra en el Expediente es insuficiente para acreditar la participación de CMC en los acuerdos de respeto de cuentas identificados por la Secretaría Técnica. En particular, que los medios probatorios vinculan únicamente a otras empresas, debido a que en diversas cuentas no fue invitado a participar de las licitaciones o, en todo caso, determinadas coordinaciones se encontraban justificadas en el incremento de los costos de los servicios conjuntos.
6. Mediante escrito del 4 de mayo de 2017, complementado por el escrito del 22 de agosto de 2017, MOL presentó sus descargos a la Resolución de Inicio, señalando lo siguiente:
- La conducta imputada es instantánea con efectos en el tiempo, y dado que esta se consumó o configuró de manera integral hacia el 2001, el plazo de prescripción ya ha transcurrido. En dicha línea, a partir de la modificación

---

<sup>7</sup>

**Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas**

**Artículo 42.- Plazo de prescripción de la infracción administrativa**

Las infracciones a la presente Ley prescribirán a los cinco (5) años de realizado el último acto de ejecución de la conducta infractora. La prescripción se interrumpe por cualquier acto de la Secretaría Técnica relacionado con la investigación de la infracción que sea puesto en conocimiento del presunto responsable. El cómputo del plazo se volverá a iniciar si el procedimiento permaneciera paralizado durante más de noventa (90) días hábiles por causa no imputable al investigado.

realizada a la Ley del Procedimiento Administrativo General en virtud del Decreto Legislativo 1272<sup>8</sup>, el plazo de prescripción aplicable al caso es de cuatro (4) años<sup>9</sup>, por tratarse de una condición más favorable a los administrados que la establecida en la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas.

- Las conductas no corresponden a una infracción continuada, pues no existe unidad de sujeto activo, criterio necesario para tal calificación de acuerdo con el Informe Técnico 043-2015/ST-CLC-INDECOPI<sup>10</sup>.
- En cualquier caso, los elementos de juicio analizados no acreditan la responsabilidad de MOL. La imputación realizada por la Secretaría Técnica se basa en dichos de terceros y documentos que resultan incongruentes. En otros casos, las coordinaciones se justifican en el funcionamiento del servicio conjunto (Nasa). No existe ningún documento que evidencie coordinaciones con funcionarios de MOL.
- La exclusión del procedimiento de WWL<sup>11</sup> y de Höegh<sup>12</sup> también debería haberse aplicado a MOL en el episodio de Toyota Motor Europe (TME).
- Se debe declarar la nulidad de la Resolución de Inicio, pues vulnera el derecho al debido procedimiento, al haberse formulado una imputación indebida, poco clara y ambigua, pues se señalan episodios y rutas en los que no participa MOL. El «Sistema de respeto de cuentas» no constituye un acuerdo único o una infracción continuada y tampoco se deduce de la prueba indiciaria utilizada. Finalmente, no existe un análisis económico que evidencie que MOL incrementó sus tarifas a raíz del referido sistema anticompetitivo.
- La conducta ya no puede ser sancionada por Indecopi, dado que se encuentra en un supuesto de eximente de responsabilidad por subsanación voluntaria

---

<sup>8</sup> **Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo 006-2017-MINJUS (en adelante, Ley del Procedimiento Administrativo General).**  
**Artículo II Título Preliminar**

2. Las leyes que crean y regulan los procedimientos especiales no podrán imponer condiciones menos favorables a los administrados que las previstas en la presente Ley. (...).

<sup>9</sup> **Ley del Procedimiento Administrativo General**  
**Artículo 250.- Prescripción**

250.1 La facultad de la autoridad para determinar la existencia de infracciones administrativas, prescribe en el plazo que establezcan las leyes especiales, sin perjuicio del cómputo de los plazos de prescripción respecto de las demás obligaciones que se deriven de los efectos de la comisión de la infracción. En caso ello no hubiera sido determinado, dicha facultad de la autoridad prescribirá a los cuatro (4) años. (...). [Cabe señalar que la parte hizo referencia al artículo 245 de la Ley del Procedimiento Administrativo General, que corresponde al artículo 250 del Texto Único Ordenado de dicha norma].

<sup>10</sup> Informe Técnico emitido en el procedimiento administrativo sancionador iniciado de oficio contra Albis S.A., Farmacias Peruanas S.A., Eckerd Perú S.A., Mifarma S.A.C. y otros (Expediente 008-2010/CLC).

<sup>11</sup> WWL es una empresa escandinava formada en 1999 por Wallenius Lines AB y Wilh. Wilhelmsen ASA. Pertenece, por lo tanto, al mismo grupo económico que Eukor.

<sup>12</sup> Höegh Autoliners Holdings AS (en adelante, Höegh) es una empresa noruega no inscrita en los Registros Públicos de Lima, que se encuentra dedicada fundamentalmente al transporte de vehículos. Hasta 2005 se denominó Höegh-Ugland Auto Liners (Hual).

previa a la notificación de la imputación de cargos, en virtud del artículo 255 de la Ley del Procedimiento Administrativo General<sup>13</sup>.

7. Mediante escrito del 5 de mayo de 2017, K-Line presentó sus descargos a la Resolución de Inicio, señalando lo siguiente:
- La Resolución de Inicio es nula, pues vulnera su derecho de defensa y el debido proceso al realizar una imputación imprecisa, carente de sustento y basada en pruebas sin validez, como dichos de terceros, sobre los cuales K-Line no tuvo oportunidad de ejercer su derecho de contrainterrogatorio.
  - La Resolución de Inicio no distingue la imputación según rutas y cuentas afectadas, pretendiendo que todas las imputadas respondan por una presunta infracción global que no estaría acreditada. La imputación incluyó episodios y rutas en los que K-Line no participó. La exclusión de Höegh es también muestra de las deficiencias en la Resolución de Inicio.
  - En atención a lo señalado, K-Line solo puede enfocar su defensa en aquellos episodios en los cuales la Resolución de Inicio indica su participación expresa.
  - Incluso en estos casos, la evidencia presentada es cuestionable, dado que se basa en declaraciones efectuadas por funcionarios en el marco de una solicitud de exoneración. Tales pruebas no son suficientes para sustentar la imputación y generan completa indefensión a K-Line. Por estas razones, la imputación formulada debe ser declarada infundada.
  - La modificación al artículo 242 la Ley del Procedimiento Administrativo General, introducida por el Decreto Legislativo 1272, establece que ninguna norma especial podrá imponer condiciones menos favorables para el administrado que las señaladas en la Ley del Procedimiento Administrativo General. En tal sentido, el plazo de prescripción aplicable será de cuatro (4) años, y no el de cinco (5) años establecido en la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas. En consecuencia, todas las conductas imputadas habrían prescrito y la Resolución de Inicio debe ser declarada improcedente.
8. Mediante escrito del 18 de mayo de 2017, Eukor presentó sus descargos a la Resolución de Inicio, señalando lo siguiente:
- La Resolución de Inicio contiene vicios que vulneran el derecho de defensa y el debido procedimiento, por lo que debe ser declarada nula. En particular, la imputación no es clara y no describe de manera precisa qué conductas cometidas por Eukor constituyen una infracción a las normas de libre competencia. La Resolución de Inicio es imprecisa, asimismo, en los períodos

<sup>13</sup>

**Ley del Procedimiento Administrativo General**

**Artículo 255.- Eximentes y atenuantes de responsabilidad por infracciones**

1.- Constituyen condiciones eximentes de la responsabilidad por infracciones las siguientes:

f) La subsanación voluntaria por parte del posible sancionado del acto u omisión imputado como constitutivo de infracción administrativa, con anterioridad a la notificación de la imputación de cargos a que se refiere el inciso 3) del artículo 235. (...). [Cabe señalar que la parte hizo referencia al artículo 236-A de la Ley del Procedimiento Administrativo General, que corresponde al artículo 255 del Texto Único Ordenado de dicha norma].

en que se habría cometido la infracción y los medios probatorios que la sustentan.

- La capacidad de Eukor de transportar carga rodante se ha visto limitada por la necesidad de priorizar el transporte de sus empresas vinculadas (Hyundai Motors Co. y Kia Motors Co.). Por ello, no le interesó participar en cuatro de las cinco licitaciones en que se le ha involucrado.
  - Los medios probatorios presentados no han acreditado la participación de Eukor en la hipótesis anticompetitiva. Por el contrario, revelan que esta empresa era un competidor no alineado y que no participó en las coordinaciones imputadas.
  - Al respecto, en las comunicaciones analizadas, Eukor no participa como remitente, destinatario o mencionado. Tampoco participó en las reuniones del servicio conjunto (S’Kai). El señor Seoung Hyun Nam, funcionario de Eukor, ha negado expresamente haber participado en algún sistema de respeto de cuentas con las empresas del S’Kai. Finalmente, las declaraciones no son suficientemente convincentes y no se pueden corroborar con otros medios probatorios.
9. Entre el 2 y 5 de junio de 2017 se notificó a las Investigadas los descargos presentados y se les informó del inicio del periodo de prueba.
  10. Entre el 14 y 15 de agosto de 2017, mediante Cartas 592 a 597-2017/ST-CLC-INDECOPI, la Secretaría Técnica formuló requerimientos de información a las Investigadas, en relación con su participación en las licitaciones convocadas por las empresas de carga rodante y su proceso de formación de tarifas, además de las copias de las propuestas finales remitidas a las empresas convocantes. Dichos requerimientos fueron absueltos por las Investigadas entre el 6 de setiembre y el 9 de octubre de 2017.
  11. Mediante Oficio 093-2017/ST-CLC-INDECOPI del 17 de octubre de 2017, se requirió a la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria – SUNAT información sobre importación por vía marítima de vehículos automotores entre enero de 2001 a diciembre de 2015. Mediante Oficio 135-2017-SUNAT/300000 del 30 de octubre de 2017, la SUNAT absolvió dicho requerimiento.
  12. Entre el 17 y el 20 de noviembre de 2017 se resolvieron los pedidos de confidencialidad formulados por las Investigadas en respuesta a los requerimientos de información formulados por la Secretaría Técnica<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> Mediante Resoluciones 080 y 081-2017/ST-CLC-INDECOPI del 17 de noviembre de 2017, la Secretaría Técnica calificó cierta información presentada por MOL y K-Line como pruebas de cargo, por lo que declaró infundada las solicitudes de confidencialidad presentadas respecto de dicha información. Mediante Resolución 094 y 095-2017/CLC-INDECOPI del 20 de noviembre de 2017, la Comisión declaró fundada en parte la solicitud de confidencialidad de dichas empresas respecto a la información que no fue calificada como prueba de cargo por la Secretaría Técnica. Cabe observar que estas decisiones sobre confidencialidad no fueron objeto de apelación. Mediante Resoluciones 093 y 096-2017/CLC del 20 de noviembre de 2017 se declaró fundadas las solicitudes de confidencialidad presentadas por CSAV y NYK en sus escritos del 3 de octubre de 2017, respectivamente.

13. El 28 de noviembre de 2017, CSAV presentó información adicional, solicitando la confidencialidad de parte de ella. Dicha solicitud fue resuelta por la Comisión de Defensa de la Libre Competencia (en adelante, la Comisión) mediante Resolución 008-2018/CLC-INDECOPI.
14. El 15 de diciembre de 2017, MOL presentó un escrito indicando que el hecho de reconocer como pruebas de cargo la información remitida por las Investigadas en respuesta a los requerimientos formulados por la Secretaría Técnica denotaría que al emitirse la Resolución de Inicio no se habrían actuado los elementos de juicio mínimos necesarios.
15. Mediante Cartas 1082 a 1087-2017/ST-CLC-INDECOPI, notificadas el 3 de enero de 2018, se informó a las partes que el periodo de prueba estaba próximo a finalizar, indicándoles su derecho a presentar pruebas adicionales según lo dispuesto en el artículo 30.4 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas.
16. Mediante escrito del 17 de enero de 2018, Eukor presentó, como medio probatorio adicional, las declaraciones del señor Seung Hyun Nam, funcionario de la empresa, ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia de Chile.
17. También mediante escrito del 17 de enero de 2018, CMC reiteró sus argumentos, indicando que las líneas navieras japonesas controlaban los acuerdos de servicio conjunto y adjuntando como medio probatorio las declaraciones del señor José Luis Chanes, funcionario de la empresa durante el período investigado, ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia de Chile.
18. Mediante Cartas 261 a 266-2018/ST-CLC-INDECOPI del 5 de febrero de 2018 se informó a las Investigadas de la conclusión de la etapa probatoria.
19. Mediante el Informe Técnico 017-2018/ST-CLC-INDECOPI del 21 de febrero de 2018, la Secretaría Técnica sustentó su opinión técnica en relación con los diversos aspectos del presente procedimiento y recomendó a esta Comisión lo siguiente:
  - i. Declarar que CMC, CSAV, Eukor, K-Line, MOL y NYK; incurrieron en una práctica colusoria horizontal con el objeto de repartirse cuentas de manera coordinada en el servicio de transporte marítimo internacional de carga rodante, entre 2001 y 2012, y con efectos en puertos peruanos hasta 2015, en infracción a lo dispuesto en los artículos 1 y 11.2 literales c) de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas que se encuentra sujeta a prohibición absoluta, de conformidad con el artículo 11.2 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas.
  - ii. Sancionar a las empresas mencionadas en el numeral anterior, con las siguientes multas:
    - CMC [28,83 UIT]
    - CSAV [13 213,40 UIT]
    - Eukor [4 941,01 UIT]

- K-Line [4 320,88 UIT]
- MOL [2 039,74UIT]
- NYK [7 171,78 UIT]

iii. Evaluar la aplicación de factores agravantes sobre las multas propuestas, considerando a la gravedad de la conducta acreditada, su duración, sus efectos sobre la importancia de carga rodante y sobre la economía peruana a través de la industria automotriz.

20. El 15 de marzo de 2018, K-Line y Eukor presentaron sus alegatos al Informe Técnico, en los cuales reiteraron los argumentos presentados a lo largo del procedimiento y agregaron lo siguiente:

#### K-Line

- El presente no es un caso de infracción continuada, pues no se cumple con los requisitos de identidad en la resolución criminal y proximidad espacial y temporal, necesarios para calificar a una conducta como tal.
- Incluso de considerarse que existió una conducta anticompetitiva, esta no generó efectos en territorio peruano, pues la mayoría de fletes eran pagados en Asia.
- A pesar de que el procedimiento se inició a través de solicitudes de clemencia, no se cuenta con evidencia directa, sino únicamente indiciaria. La evidencia con la que cuenta la Secretaría Técnica son esencialmente declaraciones y afirmaciones de terceros.
- El uso de la prueba indiciaria está sujeto a ciertas reglas establecidas en la Resolución 1167-2013/SDC-INDECOPI, la cual señala que este tipo de medio probatorio solo debe ser aplicado si concurren los siguientes elementos: (i) pluralidad de hechos debidamente acreditados, (ii) razonamiento lógico deductivo y (iii) desvirtuar los contra-indicios. No obstante, no se ha verificado su cumplimiento.
- Los procesos de contratación de este tipo de servicio rara vez se dan a través de licitaciones públicas. Generalmente se negocian directamente entre los fabricantes o concesionarios y las compañías navieras. Por lo tanto, no habría existido la posibilidad para que se desarrolle la conducta imputada.
- La Secretaría Técnica incurrió un error en la metodología del cálculo de la multa, pues el cálculo del beneficio ilícito carece de fundamentos económicos y legales, es contraria al principio de proporcionalidad y conlleva a una doble penalización por la misma infracción. Así, la multa que se ha perdonado –total o parcialmente- a los solicitantes de clemencia, se recupera mediante el componente adyacente añadido.
- Existe un error material en el número de camiones de la marca Isuzu (2010) considerado para la determinación de la multa propuesta.

- Los cambios en el flete entre el 2002 y 2015 pudieron obedecer a diversos factores como el costo del combustible, puerto de origen, entre otros. Asimismo, el sobrecargo de 20% sobre el precio competitivo no es representativo para la industria investigada, pues es un dato que incluye diversas industrias.
- La fórmula que se utiliza para calcular la probabilidad de detección está vinculada al gasto de las autoridades públicas para hacer cumplir la ley. Bajo esa lógica, debido al significativo aumento del presupuesto en la Secretaría Técnica para realización de sus actividades en los últimos siete años, la probabilidad de detección no podría ser de 30%, sino incluso superior a la de años anteriores.
- No existe sustento legal para actualizar la multa en base al índice de precios al consumidor (IPC). Este ajuste se utiliza únicamente cuando se quiere comparar el precio que tiene un bien o servicio actualmente con el precio de dicho bien en años anteriores, lo cual no ocurre en la aplicación de una multa monetaria.

#### Eukor

- A pesar de que la Secretaría Técnica cuenta con facultades de investigación, no hizo uso de ellas para recabar mayores elementos de prueba que corroboren las declaraciones obtenidas en el marco de las solicitudes de clemencia.
- El estándar probatorio utilizado para acreditar una conducta anticompetitiva no debe ser rebajado en el presente procedimiento, pues para declarar la infracción e imponer sanciones, la autoridad debe tener una convicción más allá de toda duda razonable de la responsabilidad del imputado.
- Las declaraciones emitidas en el marco de una solicitud de clemencia tienen por objeto obtener un beneficio económico, por lo que el delator tiene un incentivo en brindar la mayor cantidad de información sobre los demás participantes de la conducta, a costa de la exactitud o veracidad de dicha información.
- Las anotaciones en los cuadernos de notas utilizadas como medios probatorios no generan convicción, pues son ambiguas y no están contextualizadas. En muchos casos, sus propios autores no recuerdan con precisión su contenido.
- No existe sustento para fijar el sobreprecio en 20%, particularmente en el caso de Eukor, al haberse acreditado que fue muy competitivo en la cuenta de General Motors. Asimismo, tomando en cuenta que la evaluación no incluye a las cuentas a nivel global, no se debería incluir como concepto a la contribución al reparto.
- No existe justificación para el valor asignado a la probabilidad de detección, la cual debería incrementarse en base a decisiones anteriores de la Comisión.

21. El 16 de marzo de 2018, MOL y CMC presentaron sus alegatos al Informe Técnico, reiterando los argumentos presentados a lo largo del procedimiento y agregando lo siguiente:

### MOL

- La Secretaría Técnica ha vulnerado el debido procedimiento, pues el presente procedimiento ya ha caducado. Al respecto, de acuerdo con el artículo 257 de la Ley del Procedimiento Administrativo General, los procedimientos administrativos sancionadores caducarán cuando superen el plazo previsto por la norma especial o, en su defecto, a los nueve meses de iniciado, con una ampliación excepcional de tres meses. Dado que la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas no prevé un plazo de caducidad, se debe aplicar el plazo establecido en la Ley del Procedimiento Administrativo General y, por lo tanto, la Comisión debe declarar la caducidad del presente procedimiento.
- MOL no ha participado en una conducta continuada de 27 episodios, sino que se le imputan únicamente seis episodios distribuidos en dos rutas. Al respecto, la última participación de dicha empresa habría sido en el 2011 y, en consecuencia, la presunta infracción ya habría prescrito.
- Contrariamente a lo señalado por la Secretaría Técnica, sí se debe aplicar el eximente de responsabilidad previsto en el artículo 255 del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General, pues MOL sí ha tomado medidas para subsanar la conducta, al establecer políticas de buenas prácticas corporativas con el objeto de evitar que posibles infracciones se repitan.
- No existe sustento para incorporar el concepto del componente adyacente en el beneficio ilícito. Se debió sustentar dicha incorporación en un análisis comparativo de escenarios (competitivo y no competitivo). Además, dicha inclusión carece de razonabilidad, pues cuando un agente toma la decisión de coludirse, incorpora los beneficios renunciados dentro de los beneficios obtenidos en las cuentas que obtiene.
- En los correos de las cuentas asociadas a MOL no se observa información sobre supuestos incrementos del 20% en los precios negociados, como habría afirmado la Secretaría Técnica.
- El sobreprecio propuesto por la Secretaría Técnica a partir del trabajo académico desarrollado por John Connor (2014) debió considerar únicamente a la industria investigada y no a un universo más amplio de mercados distintos al mencionado.
- El valor de la probabilidad de detección debe incrementarse, pues se trata de una conducta que ha sido investigada a nivel internacional.
- No es razonable ajustar la multa con el índice de precios al consumidor peruano, pues la moneda que fue comúnmente utilizada en la industria es el dólar americano.

## CMC

- CMC ha sido incluida en el procedimiento únicamente por haber tomado conocimiento de algunas coordinaciones realizadas a través de las plataformas de los servicios conjuntos. No obstante, ningún elemento de prueba muestra el consentimiento o las acciones que dicha empresa habría realizado para implementar el sistema de respeto de cuentas. En tal sentido, se está vulnerando su derecho a la presunción de licitud.
  - CMC no tenía razones para presumir que las coordinaciones eran ilícitas, pues se daban en el marco de los servicios conjuntos. No se puede exigir a la compañía que realice un análisis de legalidad de todos los actos y acuerdos adoptados por sus socias en el contexto de los servicios conjuntos.
  - La conducta imputada a CMC no puede ser calificada como continua, pues no existe una identidad en la resolución criminal. En efecto, si dicha empresa no llevó a cabo ninguna acción para implementar las coordinaciones, no puede considerarse que compartió una finalidad anticompetitiva.
22. El 16 de marzo de 2018, NYK presentó un escrito señalando que no presentaría observaciones a los hallazgos contenidos en el Informe Técnico. No obstante, indicó que el ajuste por inflación realizado con la tasa de inflación peruana no refleja el valor en el tiempo del beneficio ilícito. En su lugar, sugirió que se recurra a un índice de inflación acorde con el entorno económico de los participantes de la conducta anticompetitiva, como el japonés, que es el país de origen de varias de las imputadas.
23. El 28 de marzo de 2018 se realizó la audiencia de informe oral, donde hicieron uso de la palabra los representantes de CMC, Eukor, K-Line y MOL, reiterando los argumentos desarrollados a lo largo del procedimiento. Adicionalmente, K-Line indicó que el presente procedimiento ya había sido objeto de pronunciamiento mediante la Resolución 035-2017/CLC-INDECOPI que puso fin al procedimiento tramitado bajo el Expediente 014-2015/CLC.
24. El 16 de abril de 2018, Eukor, K-Line y MOL presentaron sus alegatos finales, volviendo a señalar los argumentos presentados a lo largo del procedimiento. Adicionalmente, Eukor y K-Line señalaron lo siguiente:

## Eukor

- La Comisión debe declarar la caducidad del procedimiento por haberse excedido del plazo legal de nueve meses establecido en el artículo 257.1 del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General. Asimismo, aun cuando se considerase que el plazo de caducidad es el establecido en la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, este ya habría transcurrido, toda vez que la Secretaría Técnica emitió el Informe Técnico fuera de plazo.
- En caso la Comisión no estuviera convencida de la responsabilidad de Eukor en el procedimiento, se debe aplicar el artículo 35 de la Ley de Represión de

Conductas Anticompetitivas<sup>15</sup>, el cual dispone la actuación de medios probatorios adicionales para tener mayores elementos de juicio.

- Finalmente, se realiza una invocación a la Comisión para que se respete las garantías del debido procedimiento, evitando formar un criterio consensuado con la Secretaría Técnica.

### K-Line

- Las conductas imputadas a K-Line se realizaron en el marco de las Conferencias Marítimas -el S'Kai-. No obstante, estas coordinaciones ya han sido materia de un pronunciamiento por parte de la Comisión en el procedimiento tramitado bajo el Expediente 014-2015/CLC.

## II. CUESTIÓN EN DISCUSIÓN

25. La presente decisión tiene por objeto determinar si CMC, CSAV, Eukor, K-Line, MOL y NYK incurrieron en la comisión de prácticas colusorias horizontales con el objeto de repartirse cuentas e incrementar tarifas de manera coordinada en el servicio de transporte marítimo internacional de carga rodante, por lo menos, entre 2001 y 2012, con efectos en puertos peruanos hasta 2015, en contravención a lo dispuesto en los artículos 1 y 11.2 literales a) y c) de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas.

## III. MARCO CONCEPTUAL

### 3.1. Prácticas colusorias horizontales: acuerdos y prácticas concertadas

26. Las prácticas colusorias horizontales se encuentran tipificadas como conductas anticompetitivas en los artículos 1 y 11 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> **Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas**

**Artículo 35.- Preclusión en la presentación de pruebas y alegatos finales**

- 35.1 Excepcionalmente, la Comisión dispondrá la actuación de medios probatorios adicionales si, a su juicio, resultan pertinentes para el esclarecimiento de los hechos denunciados.
- 35.2 Si la Comisión ordena la actuación de medios probatorios adicionales, las partes tendrán derecho a presentar los suyos, abriéndose una fase probatoria de treinta (30) días hábiles, lo que será notificado a todas las partes del procedimiento.
- 35.3 Concluida la fase probatoria mencionada en el numeral anterior, la Comisión podrá citar a las partes a una segunda audiencia de informe oral, con no menos de cinco (5) días de anticipación.
- 35.4 Las partes podrán presentar alegatos finales sólo hasta los diez (10) días hábiles siguientes de realizado el informe oral a que se refiere el numeral anterior. Las partes no podrán presentar pruebas adicionales en sus alegatos finales.
- 35.5 Cualquier documento presentado con posterioridad al vencimiento del plazo antes indicado no será tomado en consideración por la Comisión.

<sup>16</sup> **Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas**

**Artículo 1.- Finalidad de la presente Ley. -**

La presente Ley prohíbe y sanciona las conductas anticompetitivas con la finalidad de promover la eficiencia económica en los mercados para el bienestar de los consumidores.

**Artículo 11.- Prácticas colusorias horizontales. -**

27. Las prácticas colusorias horizontales son aquellas realizadas entre agentes económicos que participan en el mismo nivel de una cadena de producción, distribución o comercialización y que normalmente compiten entre sí respecto de precios, producción, mercados y clientes<sup>17</sup>, con el objeto de eliminar, restringir o limitar la competencia en detrimento de los consumidores, de otros competidores, de sus clientes o de sus proveedores. Como resultado de ello, podría producirse un incremento de los precios o una reducción de la producción, de manera artificial, al margen de los mecanismos del mercado, lo que trae como consecuencia una limitación de las opciones del consumidor, una asignación ineficiente de recursos o una combinación de estos efectos.
28. En toda práctica colusoria horizontal existe un elemento esencial, a saber, una actuación coordinada con el objeto de eliminar, restringir o limitar la competencia. Sin embargo, la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas distingue diversas formas de materializar estas conductas: los acuerdos, las prácticas concertadas, las decisiones y las recomendaciones.
29. Se entiende por acuerdo que restringe la competencia, todo concierto de voluntades mediante el cual dos o más agentes económicos independientes, competidores entre sí, se comprometen a realizar una conducta que tiene por objeto o efecto restringir la competencia.
30. Las prácticas concertadas consisten en acuerdos que no pueden demostrarse a través de evidencia de acuerdos expresos entre los agentes económicos involucrados, sino que, a partir del uso de indicios y presunciones, pueden inferirse como única explicación razonable<sup>18</sup>. De esta manera, se trata de conductas voluntariamente coordinadas con la finalidad de restringir la competencia y que, por ello, resultan legalmente equiparables a la categoría de acuerdos. Por ello, el

---

11.1. Se entiende por prácticas colusorias horizontales los acuerdos, decisiones, recomendaciones o prácticas concertadas realizadas por agentes económicos competidores entre sí que tengan por objeto o efecto restringir, impedir o falsear la libre competencia, tales como:

(a) La fijación concertada, de forma directa o indirecta, de precios o de otras condiciones comerciales o de servicio; (...)

(c) El reparto concertado de clientes, proveedores o zonas geográficas; (...)

(k) Otras prácticas de efecto equivalente que busquen la obtención de beneficios por razones diferentes a una mayor eficiencia económica.

11.2. Constituyen prohibiciones absolutas las prácticas colusorias horizontales inter marca que no sean complementarias o accesorias a otros acuerdos lícitos y que tengan por objeto:

a) Fijar precios u otras condiciones comerciales o de servicio;

b) Limitar la producción o las ventas, en particular por medio de cuotas;

c) El reparto de clientes, proveedores o zonas geográficas; o,

d) Establecer posturas o abstenciones en licitaciones, concursos u otra forma de contratación o adquisición pública prevista en la legislación pertinente, así como en subastas públicas y remates.

11.3. Las prácticas colusorias horizontales distintas a las señaladas en el numeral 11.2 precedente constituyen prohibiciones relativas.

<sup>17</sup> A diferencia de las prácticas colusorias verticales, realizadas por agentes que operan en planos distintos de la cadena de producción, distribución o comercialización.

<sup>18</sup> Ver la Resolución 009-2008-INDECOPI/CLC del 25 de febrero de 2008, sobre prácticas concertadas para la fijación de primas y deducibles mínimos de los seguros básico y completo de vehículos particulares.

Tribunal de Justicia de la Unión Europea<sup>19</sup> ha definido a las prácticas concertadas de la siguiente manera:

*«[Las prácticas concertadas] una forma de coordinación entre agentes económicos en el cual, sin que un **acuerdo formal** haya sido necesariamente concluido entre ellos, existe un nivel de **cooperación práctica** entre ellos **que sustituye conscientemente los riesgos inherentes al proceso competitivo.**»<sup>20</sup>*

[Énfasis agregado]

31. Por ello, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha reconocido que, en casos particularmente complejos sobre infracciones a las normas de libre competencia, no es necesario caracterizar a las conductas investigadas como acuerdos o prácticas concertadas<sup>21</sup>, debido a que ambos conceptos «*comprenden formas de colusión que tienen la misma naturaleza y solo pueden distinguirse entre sí por su intensidad y por las formas en que estos se manifiestan en la realidad*»<sup>22</sup>.
32. En este tipo de conductas, el uso de indicios y presunciones resulta relevante para demostrar la existencia de una «voluntad común» entre competidores destinada a restringir o afectar el proceso competitivo, ante la ausencia de una prueba directa. Al respecto, la Corte Suprema de los Estados Unidos ha establecido que esta «voluntad común» puede inferirse a partir de:

*«[E]videncia que tienda a **excluir la posibilidad de que [las partes] hayan actuado cada una de manera independiente.** Esto es, debe existir evidencia directa o indirecta que lleve razonablemente a probar que [las partes] estuvieron comprometidas de manera consciente con un esquema común diseñado para conseguir un objetivo ilícito.»<sup>23</sup>*

[Énfasis agregado]

---

<sup>19</sup> Antes denominado «Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas», hasta la reforma introducida por el Tratado de Lisboa (2007) que modificó varios aspectos del Tratado de la Unión Europea y del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea.

<sup>20</sup> Traducción libre de: «*[Concerted practices are] a form of co-ordination between undertakings which, without having reached the stage where an agreement properly so called has been concluded, knowingly substitutes practical co-operation between them for the risks of competition.*» En: Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea del 14 de julio de 1972, Caso 48/69, *ICI v Commission* (también conocido como «Dyestuffs») (ECR 619), párrafo 64.

<sup>21</sup> Ver: Casos acumulados del Tribunal de Justicia de la Unión Europea T-305/94 y otros, *NV Limburgse Vinyl Maatschappij v Commission* [1999] ECR II-931, párrafos 695 a 699; y, Sentencia de la Sexta Cámara de la Corte de Justicia de la Unión Europea C-49/92 P, *Commission v Anic Participazioni SpA* [1999] ECR I-4125, párrafos 132 y 133.

<sup>22</sup> Traducción libre de: «*A comparison between that definition of agreement and the definition of a concerted practice (...) shows that, from the subjective point of view, they are intended to catch forms of collusion having the same nature and are only distinguishable from each other by their intensity and the forms in which they manifest themselves.*» En: Sentencia de la Sexta Cámara de la Corte de Justicia de la Unión Europea C-49/92 P, *Commission v Anic Participazioni SpA* [1999] ECR I-4125, párrafo 131.

<sup>23</sup> Traducción libre de: «*[E]vidence that tends to exclude the possibility of independence action by the [parties]. That is, there must be direct or circumstantial evidence that reasonably tends to prove that [the parties] had a conscious commitment to a common scheme designed to achieve an unlawful objective.*» En: *Monsanto Co. v. Spray-Rite Svc. Corp.*, 465 U.S. 752 (1984).

### 3.2. El reparto de mercado como prohibición absoluta

33. Entre las conductas restrictivas adoptadas por los cárteles (prácticas colusorias horizontales sujetas a una prohibición absoluta), el reparto de mercado constituye una forma típica, y como tal constituye una prohibida por la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, cuyo artículo 11.2. inciso c) señala:

*11.2. Constituyen prohibiciones absolutas los acuerdos horizontales inter marca que no sean complementarios o accesorios a otros acuerdos lícitos, que tengan por objeto:*

*c) El reparto de clientes, proveedores o zonas geográficas;*

[Énfasis agregado]

34. Esencialmente, mediante estos acuerdos los agentes participantes dividen entre sí el mercado en el que compiten o podrían competir, asignando cuotas o segmentos, por ejemplo, en función al ámbito geográfico, en cuyo caso cada uno se comprometerá a no competir dentro del territorio asignado a otro agente. También puede ocurrir que se repartan los clientes o proveedores, por ejemplo, en función de relaciones comerciales pre existentes<sup>24</sup>.
35. En el Perú, un ejemplo de este tipo de infracciones se acreditó en el procedimiento seguido contra tres empresas por prácticas colusorias horizontales en los procesos de selección convocados por EsSalud para la adquisición de oxígeno medicinal líquido y gaseoso, a nivel nacional, entre 1999 y 2004<sup>25</sup>. En dicho caso, la Comisión y el Tribunal del Indecopi determinaron que las imputadas acordaron realizar un reparto a nivel geográfico (norte, centro y sur del país), de forma que no compitieran entre sí en los procesos de selección convocados por EsSalud.
36. El reparto de mercado constituye una infracción a las normas sobre libre competencia pues permite a sus integrantes obtener poder de mercado o incluso monopolios en las zonas de su respectiva «titularidad» o con relación a los clientes que tienen asignados, lo cual a su vez les permite mantener o incrementar sus precios, sin enfrentar competencia de los otros conspiradores:

*«Los esquemas de asignación o reparto de mercados, de acuerdo con los cuales cada firma vende en una determinada región (o es proveedor de un tipo de clientes específico), mientras que sus rivales venden en otras regiones (o proveen a otro tipo de clientes) (...) tienen la ventaja de permitir que los precios se ajusten a condiciones de demanda o costos nuevos sin gatillar posibles guerras de precios. (...) Mientras que cada firma no provea segmentos de demanda (explícita*

---

<sup>24</sup> «Market sharing may take the form of an agreement to divide markets on a territorial basis, with each participant agreeing not to compete within the others' agreed territory. It may also occur through the allocation of customers on the basis of existing commercial relationships». Office of Fair Trading (hoy, Competition and Markets Authority), *Market sharing agreement and/or concerted practice in relation to the supply of prescription medicines to care homes in England*, Decisión CE/9627/12 del 20 de marzo de 2014. Disponible en: [https://assets.publishing.service.gov.uk/media/547ee653ed915d4c0d0001bf/Non-confidential\\_decision.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/media/547ee653ed915d4c0d0001bf/Non-confidential_decision.pdf)

<sup>25</sup> Procedimiento seguido de oficio contra Praxair Perú S.R.L., Messer Gases del Perú S.A. y Aga S.A. Al respecto, véase la Resolución 051-2010/CLC-INDECOPI de la Comisión, confirmada mediante Resolución 1167-2013/SDC-INDECOPI.

o tácitamente) asignada a sus rivales, sus precios pueden cambiar sin que se quiebre el resultado colusorio»<sup>26</sup>.

[Énfasis agregado]

37. Por estos motivos, el reparto de mercado (*market sharing*) se encuentra sujeto a una prohibición absoluta, conforme al artículo 11.2 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas. Al respecto, tratándose de acuerdos horizontales desnudos, no es posible reconocer eficiencias que puedan superar su impacto negativo sobre el proceso competitivo. En sentido análogo se ha pronunciado la Corte Suprema de los Estados Unidos al analizar un caso de reparto de mercados (*Northern Pacific R. Co. v. United States*)<sup>27</sup>.

### 3.3. La fijación concertada de precios

38. De manera análoga al reparto de mercado, el artículo 11.2. inciso a) de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas dispone que todo acuerdo desnudo entre dos o más competidores dirigido a fijar de manera concertada sus precios constituye una práctica colusoria horizontal sujeta a una prohibición absoluta:

**11.2. Constituyen prohibiciones absolutas los acuerdos horizontales inter marca que no sean complementarios o accesorios a otros acuerdos lícitos, que tengan por objeto:**

a) **Fijar precios** u otras condiciones comerciales o de servicio.

[Énfasis agregado]

39. Conforme al referido artículo, corresponderá sancionar como prohibiciones absolutas aquellos acuerdos entre competidores independientes que restrinjan la competencia en precios (u otras condiciones comerciales o de servicio) bajo cualquier esquema o mecanismo concertado<sup>28</sup>. Al respecto, es posible que, para

<sup>26</sup> Traducción libre de: «*Market allocation (or market-sharing) schemes, according to which a firm sells in a certain region (or serves customers of a certain type), whereas the rival sell in other regions (or serve customers of a different type) (...) have the advantage of allowing for prices to adjust to new demand or cost conditions without triggering possible price wars. (...) As long as each firm does not serve segments of demand (explicitly or tacitly) allocated to rivals, prices can change without the collusive outcome being disrupted*». MOTTA, Massimo, *Competition Policy, Theory and Practice*, Cambridge University Press, 2004, p. 141.

<sup>27</sup> «*Existen ciertos acuerdos o prácticas que, debido a sus efectos perniciosos y la ausencia de beneficios en la competencia, son presumidos irracionales y por lo tanto ilegales, sin necesidad de indagar sobre el daño preciso que han causado o la justificación comercial para su adopción. Este principio de ilegalidad per se no solo genera que exista seguridad sobre el tipo de restricciones que están proscritas por la Sherman Act, sino que además evita la necesidad de realizar una investigación muy complicada, prolongada y costosa sobre la historia de la industria implicada, así como de las industrias relacionadas, de forma que se determine de forma cierta si una restricción particular ha sido irracional – una indagación muchas veces infructuosa*». *Northern Pacific R. Co. v. United States*, 356 U.S. 1, 5 (1958). Traducción libre de: «*[T]here are certain agreements or practices which, because of their pernicious effect on competition and lack of any redeeming virtue, are conclusively presumed to be unreasonable, and therefore illegal, without elaborate inquiry as to the precise harm they have caused or the business excuse for their use. This principle of per se unreasonableness not only makes the type of restraints which are proscribed by the Sherman Act more certain to the benefit of everyone concerned, but it also avoids the necessity for an incredibly complicated and prolonged economic investigation into the entire history of the industry involved, as well as related industries, in an effort to determine at large whether a particular restraint has been unreasonable -- an inquiry so often wholly fruitless when undertaken*».

<sup>28</sup> Así, por ejemplo, la Comisión ha sancionado acuerdos que restringen la competencia bajo la hipótesis de fijación de precios mínimos (véase la Resolución 009-2008/CLC del 25 de febrero de 2008, sobre concertación de primas y deducibles mínimos del SOAT, confirmada mediante Resolución 0857-2014/SDC-INDECOPI del 15 de diciembre de 2014) y precios finales (véase la Resolución 031-2014/CLC-INDECOPI del 18 de julio de 2014,

limitar su detección, los cárteles adopten formas de coordinar sus precios distintas a la fijación de un único precio final a sus clientes. Así, el Departamento de Justicia de los Estados Unidos de América<sup>29</sup> reconoce como esquemas comunes de fijación de precios, entre otros:

- La fijación o adhesión a un descuento coordinado.
- El acuerdo para mantener los precios vigentes.
- Las coordinaciones para eliminar o reducir descuentos.
- La adopción coordinada de una fórmula para determinar los precios.
- La coordinación sobre diferenciales de precios entre productos de distinto tipo o tamaño o en cantidades distintas.

40. De hecho, recientemente el Tribunal ha ratificado, en línea con lo señalado por la Secretaría Técnica y la Comisión, que la fijación concertada de precios puede también manifestarse a través de esquemas que utilizan como canal activo de comunicación entre los participantes a terceros no competidores (mecanismo conocido como *hub and spoke*)<sup>30</sup>. Este tipo de conductas limitan los riesgos asociados a la detección de comunicaciones directas entre los miembros competidores del cártel, al tiempo que establecen un mecanismo de monitoreo y control del cumplimiento de sus acuerdos.
41. Por estos motivos, la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas prohíbe toda forma de concertación de precios, lo cual involucra tanto la determinación coordinada de un precio como todas aquellas otras formas de concertación que influyen o puedan influir de manera decisiva sobre el precio al que los bienes o servicios son ofrecidos en el mercado. Lo esencial en el análisis de la conducta investigada consistirá en determinar si existió o no independencia en la formación y determinación de precios por parte de los agentes investigados.

### **3.4. Medios probatorios en el marco de procedimientos administrativos de investigación y sanción de conductas anticompetitivas**

#### **3.4.1. Dificultades inherentes a la detección de cárteles**

42. Como en todo procedimiento administrativo sancionador, en los procedimientos sobre infracciones a las normas de defensa de la libre competencia, las partes cuentan con el derecho a la presunción de inocencia o presunción de licitud<sup>31</sup>, por

---

sobre concertación del pasaje del servicio de transporte urbano en la provincia de Huaraz). Asimismo, ha sancionado esquemas de fijación indirecta a través de concertación en posturas o cotizaciones dirigidas a influir en los valores referenciales de procesos de selección públicos (véase la Resolución 019-2016/CLC-INDECOPI del 10 de febrero de 2016, sobre fijación de precios en el mercado de servicios de hemodiálisis con reúso en Lima y Callao entre 2010 y 2012, confirmada mediante Resolución 068-2018/SDC-INDECOPI del 26 de marzo de 2018).

<sup>29</sup> Department of Justice, *An Antitrust Primer: Price fixing, bid rigging, and market allocation schemes*, p. 2. Disponible en: <https://www.justice.gov/sites/default/files/atr/legacy/2007/10/24/211578.pdf>

<sup>30</sup> Resolución 0738-2017/SDC-INDECOPI del 27 de diciembre de 2017 (considerandos 36 y ss.).

<sup>31</sup> Derecho fundamental previsto en el artículo 2, numeral 24, literal e) de la Constitución Política del Perú. Asimismo, el artículo 246 del la Ley del Procedimiento Administrativo General recoge, entre otros, el principio de presunción de licitud, a manera de manifestación en sede administrativa del derecho a la presunción de inocencia, a partir del cual se deriva que es deber de las entidades públicas presumir que los administrados han

el cual se presume que los administrados han actuado conforme al ordenamiento jurídico a menos que se pruebe lo contrario. Desde la imputación, la carga de la prueba sobre los presuntos hechos ilícitos recae en la administración y no en los investigados<sup>32</sup>.

43. Sin perjuicio de ello, cabe señalar que, tratándose de infracciones de índole administrativa, los procedimientos en materia de defensa de la libre competencia se caracterizan por un estándar de prueba menos rígido que el aplicable en los procesos penales, formal y materialmente más elevado, debido a la gravedad de las penas que se pueden aplicar a quienes resulten responsables<sup>33</sup>.

En ese sentido, si bien generalmente los principios reconocidos por el derecho penal resultan aplicables a los procedimientos administrativos sancionadores (presunción de inocencia, legalidad, *non bis in idem*, proporcionalidad de las penas, entre otros), ello no implica que toda institución aplicable a los procesos penales deba ser replicada en el procedimiento administrativo. De esta manera, no podría equipararse el estándar probatorio exigido para acreditar la responsabilidad de los agentes económicos por infracciones administrativas con aquel utilizado para declarar la culpabilidad de las personas en los procedimientos penales, cuya gravedad y reproche resulta mayor. Sin embargo, incluso en casos de infracciones administrativas, la Comisión deberá formarse plena convicción sobre los hechos que sustentan una declaración de responsabilidad.

44. Las infracciones en materia de libre competencia, en particular aquellas relativas a prácticas colusorias horizontales sujetas a una prohibición absoluta (cárteles), se caracterizan por su secretismo o clandestinidad. Por ello, a la par de intentar eliminar toda evidencia del contacto directo entre sus miembros, los cárteles

---

actuado conforme a los deberes legales previstos en el ordenamiento, a menos que cuenten con evidencia que compruebe lo contrario.

<sup>32</sup> Sobre el particular, véase la Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente 01768-2009-PA/TC del 2 de junio de 2010. «5. Se ha señalado en anterior oportunidad (cf. STC 0618-2005-PHC/TC, fundamentos 21 y 22) que el derecho fundamental a la presunción de inocencia, en tanto que presunción *iuris tantum*, implica que (...) a todo procesado se le considera inocente mientras no se pruebe su culpabilidad: vale decir, hasta que no se exhiba prueba en contrario. Rige desde el momento en que se imputa a alguien la comisión de un delito, quedando el acusado en condición de sospechoso durante toda la tramitación del proceso, hasta que se expida la sentencia definitiva».

<sup>33</sup> «En la mayoría de los países, los cárteles (y otras violaciones de la ley de competencia) son procesados administrativamente. Las principales sanciones administrativas que se aplican a esta conducta son multas, por lo general solo se evalúan contra organizaciones, pero a veces contra personas físicas, y se disponen órdenes de reparación. En una minoría de países, pero en crecimiento, los cárteles son enjuiciados penalmente. En la mayoría de los casos, la carga de la prueba que enfrenta la agencia de competencia es más alta en un caso de naturaleza penal. Como resultado, generalmente es más importante que se actúe evidencia directa de acuerdos en estos casos [penales]. Los Estados Unidos han utilizado durante mucho tiempo el proceso penal en los casos de cártel perseguidos por el gobierno, y prácticamente todos sus casos se basan en pruebas directas. Aun así, la evidencia circunstancial es admisible y útil en ese país y en cualquier otro lugar».

Traducción libre de: «In most countries cartels (and other violations of the competition law) are prosecuted administratively. The principle administrative sanctions applied to this conducts are fines, usually only assessed against organizations but sometimes against natural persons, and remedial orders. In a minority of countries, but a growing one, cartels are prosecuted criminally. In most instances the burden of proof facing the competition agency is higher in a criminal case. The result is that it is usually more important that direct evidence of agreement be generated in these cases. The United States has long used the criminal process in the cartel cases prosecuted by the government, and virtually all of its cases are built on direct evidence. Still, circumstantial evidence is admissible, and useful, in that country and elsewhere». OECD, Prosecuting cartels without direct evidence. Executive summary by the Secretariat, 2006, p. 10.

frecuentemente adoptan mecanismos o estrategias que les permiten mantener en «secreto» las coordinaciones ilegales entre sus participantes.

45. En particular, los integrantes de un cártel –conscientes de la ilegalidad de sus actos– realizan importantes esfuerzos por minimizar el riesgo de detección de la conducta investigada; por ejemplo, llevando a cabo sus coordinaciones de manera clandestina o a través de intermediarios, y reduciendo o eliminando la cantidad de elementos inculpatorios (p.e. comunicaciones, anotaciones) vinculados con el cártel o simulando la existencia de competencia entre sus miembros<sup>34</sup>.
46. En esa línea, el principal obstáculo para probar la existencia de un cártel es la inherente dificultad de obtener las pruebas incriminatorias, pues además de que las coordinaciones se caracterizan por ser clandestinas, cada vez existen mayores herramientas tecnológicas que facilitan mantener en secreto los hechos ilícitos. Más aún, considerando que los cárteles operan de formas variadas y adoptan nuevos mecanismos o presentan diferentes características en su estructura, dinámica y funcionamiento, recurrir a un único tipo predeterminado de pruebas o un único mecanismo de probanza haría imposible la actividad probatoria de la autoridad:

**«Es la inaccesibilidad a evidencia incriminatoria lo que caracteriza a un cártel. El carácter clandestino de los cárteles otorga a los participantes en el cartel (frente a las agencias de competencia) un monopolio con respecto a la posesión de tal evidencia. Además de esto, especialmente en vista de los crecientes avances tecnológicos de hoy, la detección de pruebas se ha dificultado, mientras que los cartelistas conservan el control total sobre su existencia y su eliminación. Más aún, independientemente de su carácter clandestino, los cárteles son difíciles de probar debido a sus características variables y mutantes. Los cárteles pueden ser de probanza compleja en el sentido que la duración e intensidad de la participación y la conducta anticompetitiva en el mercado de cada empresa individual pueden variar y adoptar diferentes formas. Estas características específicas imponen un umbral casi imposible para que las autoridades de competencia prueben en detalle una infracción y puedan imponer una sanción apropiada que refleje la participación real de los cartelistas»<sup>35</sup>.**

[Énfasis agregado]

<sup>34</sup> Al respecto, el Tribunal General de la Unión Europea ha señalado lo siguiente: «En cuanto a la suficiencia de estas pruebas para demostrar la infracción imputada a la demandante [cártel], con su duración, **procede recordar que es habitual que las actividades que comportan las prácticas y acuerdos contrarios a la competencia se desarrollen clandestinamente, que las reuniones se celebren en secreto, a menudo en un Estado tercero, y que la documentación al respecto se reduzca al mínimo**» (Énfasis agregado). Sentencia del Tribunal General de la Unión Europea del 27 de junio de 2012, *Coats Holdings v. Commission* (T-439/07).

<sup>35</sup> Traducción libre de: «Rather, it is the inaccessibility of incriminating evidence that characterises a cartel. The clandestine character of cartels grants cartel participants a monopoly (over competition enforcers) regarding the possession of such evidence. On top of this, especially in view of today's increasing technological advancements, evidence detection is hardened and cartelists remain in full control over its existence and its elimination. Moreover, irrespective of their clandestine character, cartels are difficult to prove due to their varying and mutating characteristics. Cartels can be evidentially complex in the sense that the duration and intensity of participation and the subsequent anti-competitive conduct on the market of each individual undertaking may vary and take different forms. These specificities impose a near unbearable threshold for competition authorities to prove in detail an infringement, let aside to impose an appropriate sanction reflecting the cartelists' real participation». SCORDAMAGLIA, Andreas, «Cartel Proof, Imputation and Sanctioning in European Competition Law: Reconciling effective enforcement and adequate protection of procedural guarantees». En: *The Competition Law Review*. 7, diciembre 2010, p. 7.

47. Naturalmente, las circunstancias descritas imponen a la autoridad de competencia un mayor grado de complejidad al investigar la existencia de este tipo de infracciones. Como ha señalado la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (en adelante, OECD), «los cárteles plantean un problema especial a las autoridades de competencia, puesto que operan en secreto y sus miembros usualmente no cooperan en las investigaciones que sobre sus acciones llevan a cabo las autoridades»<sup>36</sup>.
48. Por ello, para acreditar la existencia de una conducta anticompetitiva y, en particular, de cárteles, las autoridades de competencia están en capacidad de utilizar todo el material probatorio del que puedan disponer, con independencia de su naturaleza (comunicaciones, declaraciones, manuscritos, estadísticas) y de su correspondencia con las usuales categorías de evidencia directa o circunstancial, atendiendo a las exigencias concretas del caso en particular bajo análisis, tarea que ciertamente reviste alta dificultad para la autoridad.

### 3.4.2. Uso de evidencia directa y evidencia circunstancial

49. Para las agencias de competencia, la evidencia directa y la circunstancial suelen tener el mismo valor probatorio para generar certeza o convicción al momento de acreditar o descartar la existencia de un acuerdo o práctica anticompetitiva sujeta a una prohibición absoluta. En tal sentido, la evidencia circunstancial no resulta únicamente residual para acreditar este tipo de infracciones, sino que tanto la evidencia directa como la circunstancial resultan idóneas y pertinentes para acreditar la existencia de un acuerdo o práctica anticompetitiva.
50. En esa línea, la Corte Suprema de los Estados Unidos de América ha indicado que, para acreditar una conspiración, los elementos de prueba analizados deben dirigirse razonablemente a probar que las partes tienen un «compromiso consciente con un esquema común diseñado para conseguir un objetivo ilícito»; para lo cual la autoridad deberá acreditar que existe evidencia directa o indirecta «que tienda a excluir la posibilidad de que las partes hayan actuado cada una de manera independiente»<sup>37</sup>.
51. Siguiendo esta lógica, la Guía práctica sobre la actividad probatoria en los procedimientos administrativos elaborada por el Ministerio de Justicia (MINJUS)<sup>38</sup>,

---

<sup>36</sup> Traducción libre de: «*Cartels pose a special problem for enforcers because they operate in secret, and their members usually do not co-operate with investigations of their conduct*». En: OECD, *Prosecuting cartels without direct evidence*, op. cit. 31, p. 18.

<sup>37</sup> Traducción libre de: «*[In order to infer a concerted action] there must be evidence that tends to exclude the possibility that the [parties] were acting independently, [i.e.] the antitrust plaintiff should present direct or circumstantial evidence that reasonably tends to prove that the manufacturer and others had a conscious commitment to a common scheme designed to achieve an unlawful objective*». En: *Monsanto Co. v. Spray-Rite Svc. Corp.*, Op. Cit. 13, p. 764. También véase: *Edward Sweeney Sons Inc. v. Texaco Inc.*, 637 F.2d 105 (1980).

Cabe observar que, si bien en el referido caso se analizaba la participación de un proveedor en un esquema de concertación de precios aguas abajo (o fijación de precios de reventa), el estándar en *Monsanto* constituye la referencia para determinar la existencia de una «acción concertada». Así, por ejemplo, OECD, *Prosecuting Cartels without Direct Evidence*, Op. Cit. 31, p. 174.

<sup>38</sup> Aprobada mediante Resolución Directoral 011- 2016-JUS/DGDOJ el 13 de diciembre de 2016.

ha reconocido que «el hecho de que la determinación de la verdad se realice de manera indirecta no implica que este tipo de razonamiento sea menos confiable que el realizado mediante la prueba directa». Bajo ambos esquemas de razonamiento, la validez de la evidencia depende del grado de confiabilidad de los medios probatorios y de la solidez de las reglas utilizadas en la motivación.

52. La evidencia directa está conformada por todos aquellos medios probatorios que por su contenido permiten acreditar el hecho principal o constitutivo de la infracción; es decir, en el caso de los cárteles manifiestan esencialmente el acuerdo o partes de este, los participantes del cártel, su funcionamiento o ejecución. Por su parte, la evidencia circunstancial probará la infracción a partir de inferencias o deducciones sobre la base de hechos circunstanciales acreditados con los medios probatorios y que, en conjunto, permitirán demostrar la existencia de un acuerdo anticompetitivo, sus partícipes, alcance y ejecución.
53. Por el carácter secreto o clandestino con el que se forman y ejecutan los cárteles, en la mayoría de los casos las autoridades de competencia recurren a la evidencia circunstancial, realizando una evaluación conjunta de los medios probatorios recabados, a fin de poder alcanzar una conclusión sobre los hechos investigados y acreditar o descartar la existencia de una infracción. Solo una evaluación de los medios probatorios en conjunto, junto a una labor deductiva de la evidencia recabada, permitirán alcanzar una decisión balanceada y razonable, que respete el derecho a la presunción de inocencia sin restar efectividad a la aplicación de las normas sobre políticas de competencia<sup>39</sup>.
54. En ese mismo sentido, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de España (CNMC) ha reconocido que, al estar conscientes de la ilegalidad del cártel, «es frecuente que [los agentes económicos] no dejen rastro documental directo de su existencia, composición, naturaleza, contenido y duración, de ahí la necesidad de acudir a menudo, en este ámbito de la defensa de la competencia, a la valoración global de la prueba obtenida»<sup>40</sup>.
55. Por esta razón, la importancia de la evidencia circunstancial resulta incuestionable y la exigencia de evidencia directa difícilmente atendible. No obstante, en algunas ocasiones, incluso cuando se cuente con evidencia explícita del contacto ilícito entre competidores, tales pruebas solo tienen el carácter fragmentario y disperso,

---

<sup>39</sup> Al respecto, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en el pronunciamiento del 15 de mayo de 2013 sobre los asuntos acumulados T-147/09 y T-148/09, ha señalado «*En la mayoría de los casos, la existencia de una práctica o de un acuerdo contrario a la competencia se infiere de ciertas coincidencias y de indicios que, considerados en su conjunto, pueden constituir, a falta de otra explicación coherente, la prueba de una infracción de las normas sobre competencia*». Disponible en: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:62009TJ0147&from=ES>.

También véanse los siguientes pronunciamientos: Sentencia del Tribunal General de la Unión Europea del 27 de junio de 2012, *Op. Cit.* 32, párrafos 42 y 134; Sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea del 21 de enero de 2016, Asunto C-74/14, párrafo 36, y Sentencia de 17 de setiembre de 2015, asunto C- 634/13 P, Total Marketing Services S.A. párrafo 26.

<sup>40</sup> Resolución de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de 10 de noviembre de 2011, Expediente S/0241/10, Navieras Ceuta- 2.

de modo que también resulta necesario reconstruir los detalles del cártel mediante deducción. Sobre el particular, la CNMC ha señalado lo siguiente<sup>41</sup>:

*«Al ser notorias tanto la prohibición de participar en acuerdos y prácticas contrarios a la competencia como las sanciones a las que se pueden exponer los infractores, es habitual que las actividades que comportan tales prácticas y acuerdos se desarrollen clandestinamente, que las reuniones se celebren en secreto, y que la documentación al respecto se reduzca al mínimo. **Por consiguiente, no puede exigirse a la Comisión que aporte documentos que acrediten expresamente una toma de contacto entre los operadores afectados. Aunque la Comisión descubra tales documentos, normalmente éstos sólo tendrán carácter fragmentario y disperso, de modo que con frecuencia resulta necesario reconstruir algunos detalles por deducción**».*

[Énfasis agregado]

56. Ahora bien, la reconstrucción lógica que se realice a partir de los medios probatorios analizados no puede ser arbitraria. Por el contrario, debe responder a una razonable conclusión a partir de la concatenación de tales elementos de juicio, descartando otras explicaciones que no resulten atendibles por carecer de sustento o por ser inconsistentes con los hechos acreditados.
57. Atendiendo a los particulares desafíos que en materia probatoria enfrenta la autoridad, la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas ha establecido un régimen abierto de prueba, permitiendo el uso de cualquier tipo de medio probatorio que sea necesario para el esclarecimiento de los hechos imputados, tales como documentos, la declaración de parte, las inspecciones, el testimonio, las pericias y cualquier otro que se pueda actuar u ofrecer durante el procedimiento administrativo sancionador<sup>42</sup>.
58. En tal sentido, indistintamente del tipo o soporte de un medio probatorio, todos estos instrumentos tienen la misma aptitud de ser debidamente valorados y contribuir a confirmar la hipótesis anticompetitiva formulada. La Ley no establece un orden de prelación o distinta valoración probatoria a cada uno de estos instrumentos, sino que privilegia la libre valoración de su contenido y pertinencia para comprender los hechos investigados.
59. De lo anterior se desprende, que tanto la evidencia directa como la circunstancial pueden estar contenidas en los mismos tipos de medios probatorios reconocidos por Ley. Por ejemplo, los detalles del planeamiento, la implementación o ejecución

---

<sup>41</sup> Resolución de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia del 28 de mayo de 2015, Expediente S/0471/13, Concesionarios Audi/Seat/VW.

<sup>42</sup> **Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas**  
**Artículo 28.- Medios de prueba. -**  
28.1. La Secretaría Técnica podrá actuar, o las partes ofrecer, los siguientes medios probatorios:  
a) Documentos;  
b) Declaración de parte;  
c) Testimonios;  
d) Inspecciones;  
e) Pericias; u,  
f) Otras pruebas si a criterio de la Secretaría Técnica son necesarias para el esclarecimiento de los hechos denunciados o imputados.

de un acuerdo para incrementar precios o repartirse clientes entre competidores pueden estar explícitamente plasmados o recabarse a través de testimonios o comunicaciones electrónicas (evidencia directa); pero también declaraciones y comunicaciones electrónicas podrían otorgar información que, únicamente valorada conjuntamente con otros elementos de juicio, podrían acreditar tales acuerdos ilegales (evidencia circunstancial).

60. Como se ha señalado, el hecho de que se trate de evidencia directa no significa que necesariamente el medio probatorio analizado permita acreditar cada detalle del acuerdo investigado. En efecto, incluso tratándose de evidencia directa aportada mediante declaraciones o comunicaciones que revelan, en sí, la existencia de un acuerdo anticompetitivo, es posible que la autoridad deba recurrir a la valoración de otros elementos o a la deducción para reconocer detalles como la identidad de todas las empresas que habrían participado del acuerdo, fechas acordadas de incrementos de precios o los clientes objeto de reparto.
61. En síntesis, la evidencia directa o circunstancial pueden estar contenidas en los diversos medios probatorios que de manera amplia son reconocidos por la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas. Ambos tipos de evidencia (directa y circunstancial) pueden acreditar de forma concluyente la existencia de un acuerdo o práctica anticompetitiva, teniendo el mismo valor probatorio en el procedimiento administrativo sancionador.

Asimismo, a diferencia de la evidencia directa, que acredita explícitamente la existencia de una práctica anticompetitiva, en base a evidencia circunstancial, la existencia de la práctica anticompetitiva se infiere del conjunto de medios probatorios que, analizados de forma global, constituyen la prueba de una infracción a las normas de libre competencia. En ambos casos, la autoridad podrá recurrir a otros elementos de juicio y a un análisis deductivo para reconocer determinados detalles del hecho ilícito.

### **3.4.3. Valoración de los medios probatorios**

62. Sin perjuicio de que, como se ha indicado, la autoridad puede acreditar la existencia de un cártel a través de una valoración crítica y abierta de la evidencia directa e indirecta con que cuenta, ciertamente esta evaluación privilegiará la certeza o credibilidad que brindan determinados elementos que, por sus atributos o características, otorgan mayor seguridad sobre su veracidad. De esta manera, será una valoración conjunta de medios probatorios concordantes entre sí lo que permitirá dotar de suficiente solidez a la acreditación de una hipótesis anticompetitiva.
63. Los diversos medios probatorios aportados en un procedimiento administrativo sancionador cumplen un rol decisivo en la motivación de una decisión, debido a que son los instrumentos a través de los cuales se obtiene información para acreditar o descartar los hechos constitutivos de la infracción investigada. Por ello, el aspecto relevante al analizar o valorar los diversos medios probatorios se encuentra en determinar cuán fiable o veraz resulta la información que se obtiene a través de ellos en relación con la conducta material investigada.

64. En ese sentido, por ejemplo, al tratarse de declaraciones o prueba testimonial, deberá considerarse si la información proporcionada proviene de un agente que ha observado directamente los hechos que se pretenden probar con su declaración. Asimismo, deben tomarse en cuenta otros elementos relevantes que, de acuerdo con cada caso concreto, permitirán valorar su fiabilidad, congruencia y suficiencia para acreditar lo afirmado, así como los incentivos que subyacen a tal declaración, analizándose, por ejemplo, su espontaneidad, la existencia de sanciones por presentación de información falsa u obstruir una investigación, la existencia de otros testimonios concurrentes o contradictorios igualmente fiables y la existencia de evidencia que confirma o contradice la declaración del testigo.
65. Por su parte, en relación con el uso de documentos (p.ej. registros, anotaciones, memorandos, comunicaciones), se considerará su autenticidad, así como la exactitud del contenido del documento respecto del hecho a probar. Por ello, resultará especialmente relevante analizar cuándo fue elaborado, quién lo produjo o quién plasmó determinada información en un documento, las circunstancias en las que se elaboró o incluso valorar si existen otros instrumentos que puedan corroborar o complementar tal información.
66. Por lo tanto, únicamente una valoración conjunta de todos los medios probatorios con los que cuenta la autoridad permitirá obtener una visión integral de los hechos constitutivos de una infracción y de la fiabilidad de los diversos medios probatorios, su congruencia y suficiencia probatoria para acreditar o descartar la hipótesis anticompetitiva investigada.
67. Al respecto, en la jurisprudencia comparada se han reconocido parámetros que contribuyen con la valoración de los diversos medios probatorios recabados por una autoridad al juzgar casos de colusión y que le permiten evaluar tanto la existencia del cártel como el nivel de participación de sus miembros. Así, por ejemplo, el Tribunal General de la Unión Europea (Asunto T-439/07), ha señalado que la credibilidad de un medio probatorio podrá depender de diversos factores, como: (i) su origen, (ii) circunstancias de su elaboración, (iii) destinatario; y, (iv) el carácter razonable y fidedigno de su contenido<sup>43</sup>:

*«En cuanto al valor probatorio que debe reconocerse a los diferentes medios de prueba, hay que destacar que el único criterio pertinente para apreciar las pruebas aportadas reside en su **credibilidad** (...). **Según las reglas generalmente aplicables en materia de prueba, la credibilidad y, por consiguiente, el valor probatorio de un documento depende de su origen, de las circunstancias de su elaboración, de su destinatario, y del carácter razonable y fidedigno de su contenido**».*

[Énfasis agregado]

68. En particular, se ha reconocido que los documentos que han sido elaborados en relación inmediata con los hechos constitutivos de una infracción, así como los testimonios de los participantes del cártel, tienen un mayor grado de fiabilidad. En el primer caso, se trata de documentos que recogerían los hechos que se produjeron en ese momento, cuyo contenido resulta difícilmente alterable con

---

<sup>43</sup> Sentencia del Tribunal General de la Unión Europea, *Op. Cit.* 32, párrafo 45.

posterioridad, mientras que, en el caso de los testimonios, se trata del reconocimiento por parte de los participantes de un cártel sobre las coordinaciones realizadas con sus competidores<sup>44</sup>.

**«Debe concederse gran importancia en especial al hecho de que un documento se haya elaborado en relación inmediata con los hechos (...) o por un testigo directo de esos hechos».**

[Énfasis agregado]

69. En línea con lo señalado anteriormente, en relación con los testimonios y declaraciones, el hecho de que una persona confiese que ha cometido una infracción y reconozca la existencia de determinados hechos puede permitir reconocer –a priori– que dicho testimonio es verídico. Más aún, si las declaraciones son efectuadas a título de la propia empresa por uno de los participantes directos de las coordinaciones realizadas con los otros miembros del cártel<sup>45</sup>. Incluso, de acuerdo con la OECD, la declaración (oral o escrita) realizada por los participantes de los cárteles sobre el funcionamiento o su participación en el cártel, constituye prueba directa de la conducta ilícita<sup>46</sup>. En la misma línea, el Tribunal General de la Unión Europea en el asunto T-439/07, ha señalado lo siguiente<sup>47</sup>:

*«En particular, procede considerar que el hecho de que una persona confiese que ha cometido una infracción y reconozca así la existencia de hechos que rebasan lo que podría deducirse directamente de dichos documentos implica a priori, si no concurren circunstancias especiales que indiquen lo contrario, que tal persona ha resuelto decir la verdad. En efecto, **las declaraciones contrarias a los intereses del declarante deben considerarse, en principio, pruebas especialmente fiables**».*

[Énfasis agregado]

70. En síntesis, la autoridad puede acreditar la existencia de un cártel a través de una valoración crítica y abierta de la evidencia directa e indirecta con que cuenta. Esta valoración de los instrumentos a través de los cuales se obtiene información para acreditar o descartar los hechos constitutivos de una infracción, privilegiará la certeza o credibilidad que brindan determinados elementos que, por sus atributos o características, otorgan mayor seguridad sobre su veracidad. De esta manera, los medios probatorios se valorarán en su totalidad con la finalidad de obtener una visión integral de los hechos constitutivos de una posible infracción.

---

<sup>44</sup> Ídem.

<sup>45</sup> En la Sentencia del Tribunal de Primera Instancia del 8 de julio de 2004, Asuntos acumulados T-67/00, T-68/00, T-71/00 y T-78/00, se señaló lo siguiente: «[en relación con la declaración de un funcionario] *las respuestas dadas en nombre de la propia empresa presentan una credibilidad superior a la que podrían tener las respuestas dadas por uno de sus empleados, con independencia de la experiencia o de las opiniones personales*».

<sup>46</sup> En efecto, la OECD señala como ejemplos de evidencia directa: (i) Un documento o documentos (incluidos los mensajes de correo electrónico) que esencialmente incorporan el acuerdo (o partes de este) e identifican a los miembros del acuerdo; y, (ii) las declaraciones orales o escritas de los participantes del cártel que describen el funcionamiento del cártel y su participación en el acuerdo. Véase: OECD. *Prosecuting cartels without direct evidence*. Op. Cit. 31, p. 20.

<sup>47</sup> Sentencia del Tribunal General de la Unión Europea, Op. Cit. 32, párrafo 48.

### 3.4.4. Sobre el valor probatorio de la información proporcionada en una solicitud de beneficios por colaboración

71. La Secretaría Técnica en su Informe Técnico<sup>48</sup> ha señalado que la información aportada por un colaborador en el marco de un programa de clemencia – incluyendo las declaraciones de las personas involucradas en el cártel– tendrán un valor significativo, no menor a la evidencia obtenida por la autoridad a través de otros mecanismos (p.ej. a través de visitas de inspección)<sup>49</sup>. Esta Comisión comparte dicha afirmación pues los diversos medios probatorios, independientemente de que hayan sido aportados o no en el marco de una solicitud de beneficios por colaboración, tienen la misma aptitud para aportar información relevante para esclarecer los hechos investigados, estando sujetos al mismo análisis de fiabilidad de cualquier otro instrumento con que cuente la autoridad.
72. La autoridad instructora dispone de diversos mecanismos reconocidos por Ley para obtener los medios probatorios que sustenten su hipótesis anticompetitiva. Uno de ellos, es otorgar beneficios condicionales en relación con las multas (exoneración o reducción) a cambio de la plena colaboración de una o más empresas infractoras en relación con el cártel investigado. La información aportada de esta manera por un colaborador tendrá la misma aptitud probatoria que cualquier otra evidencia obtenida a través de otros mecanismos.
73. De hecho, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio aportados en el contexto de una solicitud de beneficios por colaboración pueden tener, en general, un mayor grado de fiabilidad, pues los colaboradores no solo enfrentan riesgos jurídicos, reputacionales y económicos considerables al delatar a los otros miembros del cártel, sino que no tienen incentivos para engañar o inducir a error a la autoridad de competencia, pues además de perder cualquier beneficio condicionalmente otorgado, enfrentarían severos procedimientos judiciales o administrativos por presentar información falsa u de alguna otra manera perjudicar las actividades de investigación, instrucción y sanción de la autoridad<sup>50</sup>.

---

<sup>48</sup> Numeral 191 del Informe Técnico.

<sup>49</sup> En la Sentencia del Tribunal General de la Unión Europea, *Op. Cit.* 32, se ha reconocido lo siguiente: «Además, procede recordar que el mero hecho de que la información haya sido comunicada por empresas que hayan presentado una solicitud para acogerse a las Comunicaciones sobre la cooperación de 1996 o de 2002 no desvirtúa su valor probatorio».

Asimismo, en la Sentencia del Tribunal General de la Unión Europea del 24 de marzo de 2011, Asunto T-384/06, se ha señalado lo siguiente: «hay que señalar que las declaraciones hechas en el marco de la política de clemencia desempeñan un papel importante. Tales declaraciones, realizadas en nombre de empresas, tienen un valor probatorio nada desdeñable, en la medida en que implican unos riesgos jurídicos y económicos considerables».

<sup>50</sup> Al respecto, en la referida Sentencia del Tribunal General de la Unión Europea del 27 de junio de 2012, *Op. Cit.* 32, se señala que «en cuanto al valor probatorio de esas declaraciones, rebatido por la demandante, procede recordar que, aunque resulte oportuno albergar cierta desconfianza respecto a las declaraciones voluntarias de los principales participantes en un cártel ilícito, dada la posibilidad de que tales participantes tiendan a minimizar la importancia de su contribución a la infracción y a maximizar la de los demás, el argumento de la demandante no responde a la lógica inherente al procedimiento previsto por las Comunicaciones sobre la cooperación de 1996 y de 2002. En efecto, **el hecho de solicitar la aplicación de éstas para obtener una reducción de la multa no crea necesariamente un incentivo para presentar elementos de prueba deformados respecto a la participación de los demás miembros del cártel investigado. Toda tentativa de inducir a error a la Comisión podría poner en tela de juicio la sinceridad y la plenitud de la cooperación del solicitante y, por**

74. Cabe resaltar que el otorgamiento de beneficios por colaborar con la autoridad es un instrumento ampliamente utilizado por las jurisdicciones más representativas en políticas de competencia, siendo una herramienta especialmente eficaz para la detección de cárteles. En ese sentido, lejos de considerarse un instrumento de segundo orden, que tienda a generar información inexacta o de escasa fiabilidad, este mecanismo es reconocido como uno de los ejes centrales en la lucha contra los cárteles<sup>51</sup>, y su aplicación en el marco de los procedimientos bajo el alcance de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, ha sido reconocida por esta Comisión como una prioridad en la lucha contra los cárteles<sup>52</sup>.
75. En resumen, la valoración crítica y abierta que esta Comisión realice sobre cualquier medio probatorio, independientemente de haber sido aportado en el marco de una solicitud de beneficios por colaboración, siempre tendrá como objetivo corroborar o descartar, en base a la evidencia directa e indirecta con que cuenta, si los agentes investigados sustituyeron una actuación independiente (competitiva) por una actuación coordinada o subordinada entre sí (anticompetitiva) y, en consecuencia, si se acredita o descarta la existencia del cártel investigado.

### 3.5. Reglas de prescripción aplicables al presente procedimiento

76. El 21 de diciembre de 2016 se publicó el Decreto Legislativo 1272, norma que modificó parcialmente la Ley del Procedimiento Administrativo General, teniendo como principales objetivos «optimizar la regulación de los principios del procedimiento administrativo con el fin de tutelar el derecho de los administrados»

---

*tanto, poner en peligro la posibilidad de que éste se beneficie completamente de la Comunicación sobre la cooperación aplicable».* Énfasis agregado.

<sup>51</sup> «**El Programa de Clemencia ha sido, en gran medida, el mecanismo responsable del descubrimiento de la mayoría de los cárteles internacionales que se han investigado recientemente.** El éxito del Programa ha llevado a que un grupo de países –como Canadá, Reino Unido, Alemania y Francia, así como la Unión Europea– desarrollen sus propios programas, existiendo otros países que evalúan seguir en esta dirección. Desde nuestra perspectiva, **el Programa de Clemencia es incuestionablemente la herramienta disponible más importante para detectar y resquebrajar los cárteles.** El éxito del Programa de Clemencia también proporciona lecciones importantes acerca del desincentivo en la formación de cárteles, que es el segundo punto en la agenda. Esto debido a que los principios fundamentales que se aplican en la efectiva prevención de los cárteles también forman parte del núcleo de la implementación de un exitoso programa de clemencia para la detección de cárteles una vez que tienen lugar». Énfasis agregado.

Traducción libre de: «*The Amnesty Program has been largely responsible for uncovering the majority of the large international cartels that we have recently prosecuted. Its success has already led a number of countries -- such as Canada, the United Kingdom, Germany, and France -- as well as the European Union to develop their own programs with still other countries considering whether to follow. From our perspective, the Amnesty Program is unquestionably the most important investigative tool available for detecting and cracking cartel activity. The success of the Amnesty Program also provides an appropriate lesson on deterrence, the second topic on the agenda. That is because the bedrock principles that apply to effectively preventing cartels are also at the core of implementing a successful amnesty program for detecting cartel activity once it does occur*». HAMMOND, Scott (DOJ – Antitrust Division), *Fighting Cartels - Why And How?, Lessons Common To Detecting And Deterring Cartel Activity*, The 3rd Nordic Competition Policy Conference, September 12, 2000.

<sup>52</sup> Al respecto, mediante Resolución 059-2017/CLC-INDECOPI del 19 de julio de 2017 se aprobó la Guía del Programa de Clemencia, con el objetivo de establecer reglas predecibles, transparentes y efectivas que maximicen los incentivos para que los agentes económicos que han incurrido en cárteles se acojan al sistema de clemencia, con el objetivo central de fortalecer la lucha contra los cárteles. La Guía del Programa de Clemencia se encuentra disponible en el siguiente enlace:  
<https://www.indecopi.gob.pe/documents/20182/438150/Guía+del+Programa+de+Clemencia/>

y «optimizar la regulación sobre los procedimientos sancionadores»<sup>53</sup>. En la medida que esta Comisión ha observado que determinadas modificaciones introducidas por la referida norma han generado alegaciones comunes en materia de prescripción en el marco de los procedimientos administrativos a su cargo, corresponde realizar determinadas precisiones a la luz de lo señalado por la Comisión en sus pronunciamientos recientes.

77. De conformidad con la modificación introducida por el Decreto Legislativo 1272, el artículo II.2 del Título Preliminar del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General<sup>54</sup>, dispone ahora lo siguiente:

**Artículo II.- Contenido**

*2. Las leyes que crean y regulan los procedimientos especiales no podrán imponer condiciones menos favorables a los administrados que las previstas en la presente Ley.*<sup>55</sup>

78. Debido a que la Ley del Procedimiento Administrativo General coexiste con las leyes especiales aplicables a los procedimientos tramitados por los órganos de la Administración Pública, corresponde determinar si la disposición antes citada impactará en el plazo de prescripción según la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas. Para ello, resulta necesario verificar si el TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General y la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas se contradicen entre sí y si, en este último caso, las disposiciones de la Ley del Procedimiento Administrativo General se aplican sobre las de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, es decir, si las primeras han derogado a las segundas.

79. En principio, esta Comisión considera que no podría existir duda sobre la aplicación de las reglas de prescripción contenidas en la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas en tanto ley especial, pues su aplicación ha sido expresamente reconocida por el artículo 250.1 del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General:

**Artículo 250.- Prescripción**

**250.1 La facultad de la autoridad para determinar la existencia de infracciones administrativas, prescribe en el plazo que establezcan las leyes especiales, sin perjuicio del cómputo de los plazos de prescripción respecto de las demás obligaciones que se deriven de los efectos de la comisión de la infracción. En caso**

---

<sup>53</sup> Decreto Legislativo 1272, Decreto Legislativo que modifica la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General y deroga la Ley 29060, Ley del Silencio Administrativo.

<sup>54</sup> Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, según la versión aprobada mediante Decreto Supremo 006-2017-JUS.

<sup>55</sup> La versión anterior del referido artículo II.2 del Título Preliminar de la Ley del Procedimiento Administrativo General tenía la siguiente fórmula:

**Artículo II.- Contenido**

*2. Los procedimientos especiales creados y regulados como tales por ley expresa, atendiendo a la singularidad de la materia, se rigen supletoriamente por la presente Ley en aquellos aspectos no previstos y en los que no son tratados expresamente de modo distinto.*

***ello no hubiera sido determinado, dicha facultad de la autoridad prescribirá a los cuatro (4) años.***

[Énfasis agregado]

80. Como se puede observar, el TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General no solo reconoce de forma clara y expresa que el plazo de prescripción de las infracciones administrativas es aquel establecido en las leyes especiales, sino que la posibilidad de aplicar –de manera subsidiaria– el plazo de cuatro (4) años únicamente se presentará en los casos en que las leyes especiales hayan omitido establecer algún plazo de prescripción. En tal sentido, no solo resultaría erróneo y carente de justificación anteponer el plazo de prescripción supletorio de la Ley general al establecido en la Ley especial, sino contrario al texto expreso de la norma antes citada.
81. Asimismo, en relación con el principio de no imponer «condiciones menos favorables» recogido por el citado artículo II.2 del Título Preliminar del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General, como ha señalado la Comisión<sup>56</sup>, su vocación unificadora ciertamente se traducirá en aquellas condiciones (requisitos, tasas, plazos) que inciden en las actuaciones que son exclusivamente de cargo de los administrados<sup>57</sup>, de manera que las leyes especiales no podrán hacer más oneroso el acceso a los servicios de la Administración frente a los mínimos que la Ley del Procedimiento Administrativo General reconoce, como tampoco podrán desconocer instituciones esenciales aplicables a los procedimientos sancionadores, sin perjuicio de poder establecer reglas particulares según la naturaleza de la materia lo exija.
82. De hecho, a la par de subrayar su carácter unificador, reconociendo la necesaria aplicación de derechos e instituciones de carácter general, la Ley del Procedimiento Administrativo General visiblemente enfatiza su carácter supletorio, reconociendo la plena aplicación de las leyes especiales en sus respectivos ámbitos. Así, el artículo 245 del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General expresamente establece que las disposiciones sobre el procedimiento administrativo sancionador contenidas en el referido cuerpo normativo son de carácter supletorio a todos los procedimientos establecidos en leyes especiales.
83. Incluso con mayor énfasis, la Tercera Disposición Complementaria de la referida norma reitera su carácter supletorio frente a otras leyes especiales y dispone que, cuando la Ley del Procedimiento Administrativo General y las leyes especiales se contradigan u opongan entre sí, prevalecerán las disposiciones especiales<sup>58</sup>.

---

<sup>56</sup> Resolución 100-2017/CLC-INDECOP del 18 de diciembre de 2017, emitida en el marco del Expediente 011-2015/CLC.

<sup>57</sup> Esta también es la posición de la Dirección General de Desarrollo Normativo y Calidad Regulatoria, conforme a la Opinión emitida mediante Consulta Jurídica 006-2017-JUS/DGDOJ del 7 de marzo de 2017.

<sup>58</sup> **Ley del Procedimiento Administrativo General**  
**Artículo 245.- Ámbito de aplicación de este capítulo**  
245.2 Las disposiciones contenidas en el presente Capítulo se aplican con carácter supletorio a todos los procedimientos establecidos en leyes especiales, incluyendo los tributarios, los que deben observar necesariamente los principios de la potestad sancionadora administrativa a que se refiere el artículo 246, así como la estructura y garantías previstas para el procedimiento administrativo sancionador.

84. Por lo demás, como ha observado esta Comisión, la aplicación de condiciones especiales de prescripción, distintas a las consideradas en el TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General se condice con la especial naturaleza de los procedimientos administrativos sancionadores en materia de libre competencia, a través de los cuales se busca asegurar la defensa de un interés público: la protección de la libre competencia. Este es, a su vez, un principio y un mandato constitucional que forma parte esencial de nuestro régimen económico y que tiene por objeto la eficiente asignación de recursos dentro de la sociedad para el bienestar de los consumidores<sup>59</sup>.
85. En tal sentido, como quiera que –en cuanto a las reglas de prescripción aplicables– no existe contradicción entre el TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General y la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas y que, incluso en el supuesto negado que la hubiera, las disposiciones de la primera norma se aplican únicamente de manera supletoria frente a las de la segunda; en aplicación del texto expreso de la Ley del Procedimiento Administrativo General y atendiendo a la especial naturaleza del presente procedimiento, el plazo de prescripción y su cómputo deben respetar lo dispuesto por el artículo 42 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas<sup>60</sup>.

#### IV. CUESTIONES PREVIAS

86. Antes de analizar los aspectos de fondo discutidos en el marco del procedimiento, corresponde analizar las alegaciones de las Investigadas relativas a presuntos vicios en la emisión de la Resolución de Inicio y vulneraciones a su derecho de defensa, la continuidad y prescripción de la conducta imputada, así como de la caducidad del presente procedimiento.

##### 4.1. Sobre la supuesta ambigüedad en la Resolución de Inicio

87. En sus escritos de descargos, Eukor, K-Line y MOL solicitaron que la Resolución de Inicio sea declarada nula, indicando que la imputación formulada en su contra resulta abierta o ambigua, al no describir con suficiente precisión y de manera individualizada las conductas infractoras y periodos que se les imputan a cada administrado, afectando el debido procedimiento e impidiendo el ejercicio adecuado de su derecho de defensa.

---

#### **Tercera. - Integración de procedimientos especiales**

La presente Ley es supletoria a las leyes, reglamentos y otras normas de procedimiento existentes en cuanto no la contradigan o se opongan, en cuyo caso prevalecen las disposiciones especiales.

<sup>59</sup> Resolución 100-2017/CLC-INDECOPI del 18 de diciembre de 2017, considerando 84.

<sup>60</sup> **Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas**

**Artículo 42.- Plazo de prescripción de la infracción administrativa. -**

Las infracciones a la presente Ley prescribirán a los cinco (5) años de realizado el último acto de ejecución de la conducta infractora. La prescripción se interrumpe por cualquier acto de la Secretaría Técnica relacionado con la investigación de la infracción que sea puesto en conocimiento del presunto responsable. El cómputo del plazo se volverá a iniciar si el procedimiento permaneciera paralizado durante más de noventa (90) días hábiles por causa no imputable al investigado.

88. Al respecto, en línea con lo señalado por la Secretaría Técnica, esta Comisión encuentra que los argumentos esbozados sobre este punto carecen de sustento, debido a que la Resolución de Inicio contiene una imputación expresa, precisa y que explica debidamente las conductas por las que las Investigadas son objeto de investigación y los medios probatorios que sustentan la acusación, así como la calificación legal de tales conductas. Por otra parte, esta Comisión encuentra contradictorio el argumento de que las Investigadas no habrían podido ejercer debidamente su derecho de defensa cuando, precisamente, han formulado de manera profusa y detallada numerosos argumentos en relación con la infracción imputada, tanto en la etapa de descargos, en el período de prueba, en los alegatos al Informe Técnico, en el informe oral y en la etapa de alegatos finales.
89. En efecto, resulta importante hacer referencia a la infracción imputada que, según los términos expresos de la parte resolutive de la Resolución de Inicio, consistió en lo siguiente:

***PRIMERO.- Iniciar de oficio un procedimiento administrativo sancionador en contra de las siguientes empresas, por presuntas prácticas colusorias horizontales con el objeto de repartirse cuentas e incrementar tarifas de manera coordinada en el servicio de transporte marítimo internacional de carga rodante, por lo menos, entre 2001 y 2012, y con efectos en puertos peruanos hasta 2015, en contravención a lo dispuesto en los artículos 1 y 11.2 literales a) y c) de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas (...).***

*Cabe señalar que la infracción imputada constituye una prohibición absoluta y, dependiendo de su gravedad, puede ser sancionada por la Comisión de Defensa de la Libre Competencia hasta con 12% de las ventas o ingresos brutos percibidos por el infractor (...).*

[Énfasis agregado]

90. Asimismo, la Resolución de Inicio explicó detalladamente las siguientes características de la infracción imputada:
- A nivel internacional, existió un entendimiento común o «sistema» de respeto de cuentas para el transporte de carga rodante. Este sistema se originó y se mantuvo en función a coordinaciones a nivel global, entre numerosas líneas navieras que prestaban el referido servicio y afectó carga con destino a numerosos puertos en el mundo (Resolución de Inicio, sección 4.2.).
  - Esencialmente, el sistema implicaba el respeto a la titularidad de las cuentas históricas de cada línea naviera. Este respeto se manifestaba especialmente en el marco de los procesos de selección y solicitudes de cotización realizados por los fabricantes o consignatarios de la carga, cuando las líneas navieras coordinaban abstenerse de participar o presentaban posturas o cotizaciones «de resguardo» (Resolución de Inicio, sección 4.2.).
  - Este sistema concertado también habría afectado las licitaciones para el envío de carga rodante hacia el Perú, por lo menos, entre 2001 y 2012, lo cual puede observarse en las coordinaciones celebradas entre las

Investigadas en cada instancia o episodio de coordinación analizado (Resolución de Inicio, secciones 4.2. y 4.4.).

91. De hecho, para facilitar la lectura de la imputación de cargos, la Secretaría Técnica explicó las coordinaciones que había acreditado a nivel indiciario, dividiéndolas en tres rutas: (i) América – Perú; (ii) Asia – Perú; y, (iii) Europa – Perú. Por ejemplo, en relación con la ruta Asia – Perú, que vincula en particular a Eukor y K-Line, el Cuadro 6 de la Resolución de Inicio detalló las cuentas y los periodos en los cuales se habrían presentado episodios de coordinación, como se observa a continuación:

**«Cuadro 6 [de la Resolución de Inicio]: Episodios de reparto Asia – Perú**

<b>Cuentas</b>	<b>Periodo*</b>	<b>Reparto de cuentas</b>
<b>Ssanyong</b>	<b><u>2002-2003</u></b>	CSAV, CCNI, <b><u>K-Line</u></b> y NYK respetaron la cuenta Ssanyong a Höegh.
<b>Indumotora</b>	<b><u>2004-2013</u></b>	CCNI, Eukor, <b><u>K-Line</u></b> y NYK respetaron la cuenta Indumotora a CSAV.
<b>General Motors</b>	<b><u>2008-2014</u></b>	<b><u>2008-2010</u></b> : CCNI, CSAV y NYK respetaron la cuenta General Motors (Isuzu) a <b><u>K-Line</u></b> (Japón-Perú).
		<b><u>2010</u></b> : CCNI, <b><u>K-Line</u></b> y NYK respetaron la cuenta General Motors a CSAV (China-Perú). <b><u>2012-2014</u></b> : CSAV respetó la cuenta General Motors a <b><u>Eukor</u></b> (China-Perú).
<b>Maruti (Suzuki)</b>	<b><u>2008-2010</u></b>	<b><u>Eukor</u></b> y CSAV respetaron la cuenta Maruti a NYK.
<b>Shantui</b>	<b><u>2009-2010</u></b>	<b><u>K-Line</u></b> respetó la cuenta Shantui a CSAV.
<b>Mazda</b>	<b><u>2009-2010</u></b>	CCNI, CSAV, <b><u>Eukor</u></b> y Höegh respetaron la cuenta Mazda a NYK y <b><u>K-Line</u></b> .
<b>AAT (Mazda y Ford)</b>	<b><u>2009-2010</u></b>	CCNI, CSAV, MOL y NYK respetaron la cuenta AAT a <b><u>K-Line</u></b> .
<b>Hino (Toyota)</b>	<b><u>2009-2010</u></b>	CSAV respetó la cuenta Hino a <b><u>K-Line</u></b> (CIF) <b><u>K-Line</u></b> respetó la cuenta Hino a CSAV (FOB)
<b>Iveco</b>	<b><u>2011-2012</u></b>	<b><u>Eukor</u></b> respetó la cuenta Iveco a CSAV.

\*Nota: el período señalado, *de manera referencial*, comprende tanto las coordinaciones realizadas como la vigencia de los contratos que habrían sido objeto de respeto.»

[Énfasis agregado]

92. Esta Comisión considera pertinente enfatizar que cada uno de los episodios indicados, vinculados con cuentas específicas, fue objeto de análisis detallado, incluyéndose todas las referencias necesarias a los documentos y declaraciones que sustentaron la imputación de cargos (que se encontraban en los Bloques de Pruebas A y B). En tal sentido, carece de sustento afirmar que la participación de las Investigadas en el sistema de respeto de cuentas no haya sido debidamente explicada, a nivel indiciario, en la Resolución de Inicio.
93. Por otra parte, se ha cuestionado que la imputación indicara que el período de la infracción comprendería, *por lo menos*, los años 2001 a 2012, y que, en relación con los episodios que han sido objeto de análisis, la Resolución de Inicio indique

que se trata de *ejemplos* de coordinaciones y que, por lo tanto, pudieran incorporarse nuevas coordinaciones en el marco del procedimiento.

94. Al respecto, considerando la naturaleza de la imputación realizada, resultaba perfectamente posible –aunque finalmente no sucedió– que en el marco del procedimiento administrativo sancionador surja información sobre episodios o instancias de coordinación adicionales a las incluidas en la Resolución de Inicio, por ello la Secretaría Técnica expresamente indicó lo siguiente:

*«125. Resulta importante señalar que **pueden existir coordinaciones adicionales a las presentadas a continuación**, en tanto el análisis que se mostrará se dirige fundamentalmente a corroborar la vigencia del sistema de respeto de cuentas con incidencia en puertos peruanos. **Es posible, por tanto, que en el marco de la etapa de prueba del procedimiento administrativo sancionador sean introducidos elementos de juicio sobre coordinaciones adicionales, sean o no sobre los mismos clientes o rutas, vinculados con el sistema de respeto de cuentas objeto de la presente decisión.**»*

[Énfasis agregado]

95. Como se puede observar, la Resolución de Inicio cumplió con informar que la imputación versaba sobre la participación de las Investigadas en el sistema de respeto de cuentas denunciado, y que posibles ejemplos o instancias adicionales de coordinación podrían ser incorporados en el contexto del periodo de prueba, de tal manera que las Investigadas pudieran formular cualquier defensa que estimasen adecuada.
96. Ciertamente podría haberse producido una afectación al derecho de defensa de las Investigadas (i) si se hubiesen introducido elementos que correspondían con una infracción distinta a la imputada en los términos antes indicados; o (ii) si, habiéndose introducido pruebas de coordinaciones adicionales, estas no hubiesen sido trasladadas a las partes para que puedan formular las defensas que hubiesen considerado pertinentes. En el presente caso, no se podría haber presentado alguna de estas circunstancias, pues en el marco del período de prueba no se introdujeron hechos nuevos o episodios de coordinación distintos a los imputados.
97. Por las mismas razones, aunque potencialmente podrían haberse encontrado coordinaciones anticompetitivas vinculadas directamente con puertos peruanos anteriores al 2001 (lo cual, nuevamente, hubiese implicado la necesidad de garantizar el derecho de defensa de las Investigadas en el marco del período de prueba), tal situación no se produjo en el presente caso.
98. Cabe observar, conforme a la nota del Cuadro 6 de la Resolución de Inicio antes presentado, la Secretaría Técnica incluyó periodos referenciales en los cuales se habrían desarrollado las coordinaciones sobre las distintas cuentas afectadas y ejecutado los contratos respectivos. Ello responde a que las fechas precisas de celebración y ejecución de los contratos de las cuentas afectadas constituye información en poder de las Investigadas, a quienes les fue requerida en el marco del procedimiento. En cualquier caso, la falta de precisión en la extensión de los contratos en ningún caso afectaba las coordinaciones ilegales analizadas, siendo únicamente pertinente para la verificación de sus efectos anticompetitivos.

99. En suma, en estricto cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 21.2 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas<sup>61</sup>, la Resolución de Inicio contiene una imputación expresa y precisa, y explica detalladamente cuáles son los elementos de juicio que sustentan la participación de las Investigadas en la infracción imputada, individualizando las rutas y cuentas en las que habrían coordinado con sus competidores, en adhesión al sistema de respeto de cuentas investigado, así como su calificación jurídica, lo cual les ha permitido ejercer de manera irrestricta su derecho de defensa.
100. Por los motivos expuestos, esta Comisión considera que no resultan atendibles los argumentos formulados por Eukor, K-Line y MOL pues, contrariamente a lo alegado por tales empresas, se ha observado que la Resolución de Inicio fue lo suficientemente clara, permitiendo que presenten sus defensas sobre cada episodio de coordinación en los cuales habrían participado según la Resolución de Inicio, y también cuestionando la existencia del sistema de respeto de cuentas imputado bajo los argumentos que estimasen pertinentes.

#### **4.2. Sobre el supuesto desconocimiento del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas (1974)**

101. Entre sus argumentos de defensa, CMC y K-Line han alegado que los acuerdos cuestionados fueron adoptados en el marco de la «Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas» (en adelante, el Código de Conducta), tratado internacional suscrito por el Estado Peruano en 1974<sup>62</sup>. En tal sentido, la Secretaría Técnica y la Comisión carecerían de competencia para conocer el presente procedimiento pues no corresponde que los hechos sean evaluados a la luz de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, al existir una excepción a su aplicación. Adicionalmente, K-Line ha señalado que la Comisión no podría volver a pronunciarse sobre este asunto debido a que ya fue materia de pronunciamiento en el procedimiento tramitado bajo el Expediente 014-2015/CLC.
102. Al respecto, basta con señalar que el Código de Conducta no resulta aplicable a asociaciones entre empresas navieras distintas a las conferencias marítimas como son, entre otros, los *discussion agreements*, los acuerdos de arrendamiento o compartición de espacios y, como en el presente caso, los servicios conjuntos (*joint services*).

---

<sup>61</sup> **Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas**

**Artículo 21.-Resolución de inicio del procedimiento.-**

21.2. La resolución de imputación de cargos o de inicio del procedimiento deberá contener:

- a) La identificación de agente o agentes económicos a los que se imputa la presunta infracción;
- b) Una sucinta exposición de los hechos que motivan la instauración del procedimiento, la calificación jurídica de la posible infracción y, en su caso, las sanciones que pudieran corresponder;
- c) La identificación del órgano competente para la resolución del caso, indicando la norma que le atribuya dicha competencia; y,
- d) La indicación del derecho a formular descargos y el plazo para su ejercicio.

<sup>62</sup> El Perú suscribió la Convención el 6 de abril de 1974. A nivel interno, el Código de Conducta fue aprobado mediante Decreto Ley 22282, publicado el 6 de setiembre de 1978.

103. En efecto, conforme al referido Código de Conducta<sup>63</sup>, las conferencias marítimas son organizaciones que tienen por característica esencial el común establecimiento de fletes obligatorios que sus miembros aplican individualmente en la ruta involucrada y son, por lo tanto, acuerdos desnudos o cárteles<sup>64</sup>. En contraste, los acuerdos operacionales tienen por objetivo esencial la prestación de servicios de manera conjunta, a través de diversos mecanismos dirigidos a aprovechar los espacios e itinerarios disponibles.

Esta distinción es universalmente reconocida en el sector. Así, por ejemplo, OECD<sup>65</sup> y UNCTAD<sup>66</sup> recogen las siguientes definiciones<sup>67</sup>:

Conferencias	Acuerdos de colaboración (consorcios)
Acuerdos privados entre transportistas o líneas navieras que les permiten <b>utilizar tarifas comunes</b> y emprender otras actividades de cooperaciones en una ruta o rutas en particular.	Acuerdos/arreglos entre líneas navieras que tienen por finalidad esencial <b>proveer servicios conjuntamente</b> organizados a través de varios arreglos técnicos, operacionales o comerciales (p.e. uso conjunto de naves, instalaciones portuarias u organizaciones de publicidad, etc.).

Fuente: OECD, UNCTAD  
Elaboración: CLC.

104. Como se indicará en la presente Resolución y como han reconocido algunas de las Investigadas, los acuerdos operativos como los servicios Shin Nanseikai «S’Kai» y Car Pacific «Carpac» fueron servicios conjuntos y no conferencias marítimas. Estos acuerdos no tenían por objeto central la imposición de tarifas vinculantes a sus participantes, sino la compartición de espacios en un itinerario organizado, con el consecuente *pool* sobre los ingresos conjuntamente obtenidos. De hecho, el señor José Luis Chanes, funcionario de CMC, reconoció al servicio conjunto «S’Kai», no como conferencia marítima sino como consorcio:

<sup>63</sup> El Código de Conducta define a las conferencias marítimas como «**grupo[s] constituido[s] por dos o más empresas porteadoras navieras que prestan servicios regulares de transporte internacional de carga en una ruta particular o unas rutas particulares dentro de determinados límites geográficos y que han concertado un acuerdo o arreglo, cualquiera que sea su naturaleza, dentro de cuyo marco actúan atendándose a unos fletes uniformes o comunes y a cualesquiera otras condiciones convenidas en lo que respecta a la prestación de servicios regulares**» (Énfasis añadido).

<sup>64</sup> «**Las conferencias marítimas son por esencia acuerdos de fijación de precios** o cárteles. De manera adicional, pero sin que se trate de una constante, existen algunas conferencias que proporcionan una oferta de servicios adicionales como consecuencia de la celebración del acuerdo». FRANCO, Javier Andrés, *Las Conferencias Marítimas en el transporte internacional de mercancías: una perspectiva desde el Derecho de la Competencia*. En: Revista e-mercatoria (2)2, 2003, p. 7. Disponible en: <https://ssrn.com/abstract=1488132>.

<sup>65</sup> OECD, *Regulatory issues in International Maritime Transport*, Division of Transport, Directorate for Science, Technology and Industry, 2002.

<sup>66</sup> UNCTAD, *Liner shipping: Is there a way for more competition?* Discussion Papers N° 224, 2016.

<sup>67</sup> Traducciones libres de: «The term “liner conference” is generally applied to formal or informal private arrangements between carriers or between shipping lines which enable them to utilize common freight rates and to engage in other cooperative activities on a particular route or routes» y de: «Consortia are agreements/arrangements between liner shipping companies aimed primarily at supplying jointly organised services by means of various technical, operational or commercial arrangements (e.g. joint use of vessels, port installations, marketing organisations, etc.)». OECD, *Regulatory issues...*, Op. cit. 59, pp. 16 y 18.

«Nosotros tenemos un **consorcio**, que se llama **Shin Nanseikai**, y es... un **acuerdo operativo**, que explicaba (sic) antes del año 1988, que lo que hace este... consorcio es, **estas 4 compañías se juntan para poder ofrecer un mejor producto en términos de frecuencia, de tiempo de tránsito y de puntualidad** para poder competir contra otras compañías. El hecho de juntarse permite **operar buques más grandes y mejor frecuencia y tener una mejor cobertura**, esa es la... razón por la que existe o se formó el servicio.»<sup>68</sup>

[Énfasis agregado]

105. Además, llama la atención de esta Comisión que, más allá de postular que el *nomen juris* de los servicios conjuntos no corresponde a su verdadera naturaleza de conferencia, CMC no ha introducido medio probatorio alguno que acredite que tales servicios conjuntos operaron como conferencias y que, como tales habrían, por ejemplo, cumplido con las obligaciones exigibles a las conferencias en las distintas jurisdicciones donde operan.
106. En tal sentido, considerando que los acuerdos de colaboración empresarial o consorcios como «S'kai» y «Carpac» no forman parte del régimen de conferencias y que, por tanto, no les resultan aplicables los derechos y obligaciones propios de dicho régimen en las distintas jurisdicciones en que operan, corresponde desestimar lo alegado por CMC y K-Line en este extremo.
107. Sin perjuicio de lo señalado, corresponde a esta Comisión observar que, incluso, no sería posible intentar analizar las implicancias jurídicas del Código de Conducta sobre los servicios conjuntos «S'kai» y «Carpac» al vincular a jurisdicciones no signatarias de la referida convención, como son Japón y Estados Unidos de América, respectivamente<sup>69</sup>.
108. Por otra parte, esta Comisión considera que carece de total asidero el argumento presentado por K-Line, pues la conducta investigada en el presente procedimiento no corresponde a la infracción imputada en el procedimiento seguido bajo el Expediente 014-2015/CLC y, por lo tanto, no versa sobre asuntos que ya han sido materia de un pronunciamiento por parte de esta Comisión<sup>70</sup>.
109. Al respecto, la conducta imputada en el procedimiento mencionado por K-Line fue un acuerdo de fijación de precios en el mercado de transporte marítimo de carga

---

<sup>68</sup> Declaración del señor José Luis Chanes ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (Chile), remitida por CMC (fojas 1358).

<sup>69</sup> Al respecto, conforme a lo señalado por OECD, «*La Convención es aplicable únicamente a conferencias marítimas en tráficos entre Estados parte*». Traducción libre de: «*The Convention applies only to liner conferences in trades between contracting States*», OECD, *Regulatory issues...*, Op. cit.59, p. 17. El estado de firmas y adhesiones a la referida Convención puede encontrarse en el siguiente enlace: <https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=080000028003a445&clang=en>

<sup>70</sup> **Ley del Procedimiento Administrativo General**

**Artículo 246.- Principios de la potestad sancionadora administrativa**

11. Non bis in ídem.- No se podrán imponer sucesiva o simultáneamente una pena y una sanción administrativa por el mismo hecho en los casos en que se aprecie la **identidad del sujeto, hecho y fundamento**. Dicha prohibición se extiende también a las sanciones administrativas, salvo la concurrencia del supuesto de continuación de infracciones a que se refiere el inciso 7. (...)  
(Énfasis añadido).

en contenedores<sup>71</sup>. Como se puede observar en el siguiente cuadro, a pesar de existir determinados administrados en común, entre ambos casos no existe identidad ni en los hechos imputados ni en el fundamento de la denuncia:

	Exp. 014-2015/CLC	Exp. 003-2017/CLC
<b>Hechos</b>	Coordinaciones de tarifas en el marco de una conferencia marítima (AWCSAFC) en el mercado de transporte de carga en contenedores.	Coordinaciones para el respeto de cuentas e incremento de tarifas en el mercado de transporte internacional de carga rodante (automóviles y camiones).
	Ruta: Puertos en Asia - Callao	Ruta: Diversos puertos en el mundo - Callao
	Período: 2009 a 2013.	Período: 2001 a 2012, con efectos hasta el 2015.
<b>Sujetos</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. American President Lines, Ltd.</li> <li>2. APM Terminals Inland Services S.A.</li> <li>3. CMA CGM.</li> <li>4. CMA-CGM Perú S.A.C.</li> <li>5. <b>Compañía Marítima Chilena S.A.</b></li> <li>6. <b>Compañía Sudamericana de Vapores S.A.</b></li> <li>7. Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft KG.</li> <li>8. Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft KG Sucursal del Perú.</li> <li>9. Hapag Lloyd AG.</li> <li>10. Hapag-Lloyd (Peru) S.A.C.</li> <li>11. <b>Kawasaki Kisen Kaisha Ltd.</b></li> <li>12. K Line Peru S.A.C.</li> <li>13. Maersk Line Agency Holding AS.</li> <li>14. Mediterranean Shipping Company S.A.</li> <li>15. Mediterranean Shipping Company del Peru S.A.C.</li> <li>16. <b>Mitsui O.S.K. Lines Ltd.</b></li> <li>17. <b>Nippon Yusen Kabushiki Kaisha.</b></li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Compañía Marítima Chilena S.A.</b></li> <li>2. <b>Compañía Sudamericana de Vapores S.A.</b></li> <li>3. Eukor Car Carrier Inc.</li> <li>4. <b>Kawasaki Kisen Kaisha Ltd.</b></li> <li>5. <b>Mitsui O.S.K. Lines Ltd.</b></li> <li>6. <b>Nippon Yusen Kabushiki Kaisha.</b></li> </ol>
<b>Fundamento</b>	Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, arts. 1 y 11.2.a) <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prácticas colusorias horizontales en la modalidad de acuerdo para fijar precios o condiciones comerciales.</li> </ul>	Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, arts. 1 y 11.2.a) y c) <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prácticas colusorias horizontales en la modalidad de reparto de mercado.</li> <li>▪ Prácticas colusorias horizontales en la modalidad de fijación de precios.</li> </ul>

Elaboración: CLC.

110. De lo anterior se puede concluir que no existe fundamento para sostener que existe un pronunciamiento vinculado al presente procedimiento. En efecto, tanto los hechos que sustentan la imputación de la Secretaría Técnica, el mercado

<sup>71</sup>

Resolución 022-2015/ST-CLC-INDECOPI

**PRIMERO.-** Iniciar de oficio un procedimiento administrativo sancionador en contra de las siguientes empresas, por presuntas prácticas colusorias horizontales **en la modalidad de acuerdo para fijar precios** o condiciones comerciales del **servicio de transporte marítimo de carga en contenedores** entre los años 2009 y 2013, en contravención a lo establecido en los artículos 1 y 11.2 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas: (...)

11. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (...)

La infracción imputada constituye una prohibición absoluta<sup>71</sup>, se encuentra tipificada en los artículos 1 y 11.2, literal a), del Decreto Legislativo 1034<sup>71</sup>, Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, y es sancionable por la Comisión de Defensa de la Libre Competencia<sup>71</sup>. [Énfasis agregado]

investigado, la conducta material investigada, la norma presuntamente transgredida y el periodo del tiempo, difieren en ambos procedimientos.

111. Contrariamente a lo alegado por K-Line, el servicio conjunto S'Kai o las coordinaciones que tuvieron lugar en el marco de sus reuniones no fueron objeto de análisis en el procedimiento tramitado bajo el Expediente 014-2015/GLC, por lo que esta Comisión no ha emitido ningún pronunciamiento sobre dicha materia.
112. Finalmente, corresponde observar que la Resolución de Inicio no ha imputado cargos a las Investigadas por conformar servicios conjuntos, ni ha calificado la legalidad de tales servicios o de las coordinaciones comerciales que hubiesen podido tener lugar en este contexto. El sistema de respeto de cuentas que las Investigadas habrían mantenido vigente durante el periodo investigado es independiente de los servicios conjuntos conformados por algunas de ellas, sin perjuicio de que, como la Secretaría Técnica señaló en su Resolución de Inicio<sup>72</sup>, la cercanía a raíz de los servicios conjuntos hubiese facilitado el contacto entre ellas con objetivos anticompetitivos.

#### **4.3. Sobre la supuesta nulidad del procedimiento por ignorar el carácter no continuado de la conducta investigada**

113. La Secretaría Técnica ha sostenido que las prácticas imputadas constituirían una única infracción de carácter continuado, debido a que en los episodios concurren los elementos de pluralidad de acciones, pluralidad de violaciones de la misma ley, proximidad temporal y espacial de las acciones infractoras, e identidad de resolución criminal.
114. Por su parte, varias de las Investigadas han presentado argumentos rechazando el carácter continuado de las coordinaciones. Sustentan dicha postura en que no se cumplieron todos los elementos que la jurisprudencia ha desarrollado como constitutivos de una conducta continuada. Señalan, en primer lugar, que habría una falta de unidad de sujeto activo, pues no todas las empresas participaron en todos los episodios descritos en la Resolución de Inicio y recogidos en el Informe Técnico. En segundo lugar, indican que no existiría una unidad temporal ni espacial, dado que las coordinaciones no se habrían adoptado de forma interrumpida en el transcurso de doce años (entre el 2001 y el 2012) y habrían abarcado rutas en diferentes continentes. Finalmente, se cuestionó la identidad de resolución criminal, en la medida que no todas las empresas operaban en todas las rutas involucradas en la investigación y, por lo tanto, no desarrollaron conductas tendientes a consumir la práctica anticompetitiva imputada.

A criterio de las Investigadas, incluso si se acreditase la ilegalidad de los episodios de coordinación, se trataría de diversos episodios independientes entre sí, que se configurarían instantáneamente con cada instancia de coordinación, correspondiendo cada una a infracciones independientes al artículo 11.2 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas.

---

<sup>72</sup> Sección 4.1 de la Resolución de Inicio.

115. En línea con lo señalado por la Secretaría Técnica, las infracciones continuadas se encuentran conformadas por una serie de acciones que podrían ser consideradas como diferentes entre sí pero que, no obstante, adquieren cohesión debido a factores como la proximidad espacial y temporal de los hechos imputados y, principalmente, a la identidad de resolución criminal que tales hechos comparten, todo lo cual lleva a considerarlos como un solo acto indivisible. Esta identidad y la proximidad espacial y temporal, según los imputados, se encontrarían ausentes en el presente caso.
116. Sobre el particular, esta Comisión ha podido observar que desde la Resolución de Inicio claramente se ha imputado a las Investigadas una sola conducta consistente en el sistema de respeto de cuentas que se habría mantenido vigente a través de diversas instancias de coordinación vinculadas entre sí, durante el periodo comprendido entre 2001 y 2012. En efecto, el considerando 98 de la Resolución de Inicio sintetiza esta conclusión en los siguientes términos:

*«[E]sta Secretaría Técnica considera acreditado, a nivel indiciario, que existió **un sistema de respeto de cuentas de alcance mundial que habría operado hasta 2012** y que, con relación a cuentas con puertos peruanos como destino, habría tenido vigencia al menos desde 2001 y hasta 2012, teniendo efectos en el Perú inclusive hasta 2015, al materializarse en contratos de transporte marítimo cuyos destinos habrían incluido puertos nacionales.»*

[Énfasis agregado]

En la misma línea, el considerando 302 indica lo siguiente:

*«Conforme a los elementos de juicio analizados, es posible acreditar, a nivel indiciario, que **el sistema de respeto de cuentas implementado por las Investigadas habría sido ejecutado, con relación a diversas cuentas con destinos en Perú, por lo menos, entre 2001 y 2012, permitiéndoles mantener contratos de transporte en las cuentas de «titularidad» propia inclusive hasta 2015.»***

[Énfasis agregado]

117. Al describir este sistema de respeto coordinado de cuentas, la Secretaría Técnica explicó en la sección 4.2 de la Resolución de Inicio, los elementos comunes que verificó en las diversas instancias de coordinación que, aunque podrían constituir una pluralidad de acciones, conforman una única conducta continuada.

De hecho, en línea con lo señalado por la Secretaría Técnica, se ha observado que la autoridad instructora fue explícita al señalar que cada episodio o instancia de coordinación analizado correspondía a la aplicación concreta del sistema o entendimiento general (ver sección 4.1. del Informe Técnico), pero que compartían el objetivo común de afirmar el respeto mutuo de las cuentas involucradas y, de esta manera, mantener la vigencia del referido sistema. Asimismo, la Secretaría Técnica determinó los mecanismos comunes que frecuentemente eran utilizados por las Investigadas para repartirse o mantener las cuentas bajo la titularidad de alguna de ellas.

118. En ese sentido, a criterio de esta Comisión, la Secretaría Técnica en la Resolución de Inicio imputó un único acuerdo de carácter continuado consistente en un

sistema de respeto de cuentas que se habría mantenido vigente a través de diversas instancias de coordinación vinculadas entre sí, durante el periodo comprendido entre 2001 y 2012. Para ello, se explicó los elementos comunes que verificó en las diversas instancias de coordinación que permitió revelar el objetivo común que tenían las Investigadas: afirmar el respeto mutuo de las cuentas involucradas y, de esta manera, mantener la vigencia del referido sistema.

119. Sin perjuicio de ello, con la finalidad de determinar con mayor detalle si en el presente procedimiento administrativo sancionador nos encontramos frente a distintas infracciones durante el periodo investigado o a una sola infracción continuada, esta Comisión analizará el carácter continuado de esta infracción, a la luz de los criterios desarrollados en la Resolución 1167-2013/SDC-INDECOPI<sup>73</sup> del Tribunal del Indecopi.
120. Cabe precisar que, si bien entre la Secretaría Técnica y las Investigadas existen discrepancias respecto de la aplicación de los criterios para determinar una infracción continuada en el caso concreto, ambas concuerdan en la aplicación de los criterios desarrollados en la Resolución 1167-2013/SDC-INDECOPI. De conformidad con la referida decisión, para acreditar la existencia de una conducta continuada deben concurrir los siguientes elementos: (i) pluralidad de conductas realizadas, (ii) pluralidad de violaciones a la misma ley o una de similar naturaleza, (iii) proximidad espacial y temporal de los hechos imputados, y finalmente (iv) identidad de resolución criminal.
121. Al respecto, si bien las Investigadas han argumentado que en el presente caso no se ha cumplido con el requisito de concurrencia de los mismos sujetos –identidad de sujetos activos– al no haber sido incluidas todas las imputadas en todos los episodios de coordinación, de acuerdo con el pronunciamiento del Tribunal del Indecopi, dicho elemento, aunque podría resultar relevante no es determinante en la evaluación de una conducta única y continua. En efecto, particularmente en infracciones complejas que se caracterizan por presentar elementos que no resultan uniformes de manera permanente o que presentan una diversidad de variables en su ejecución a lo largo del tiempo, no podría exigirse la participación de todos los agentes en todos los episodios de coordinación, sino que bastará que se acredite que existe conexidad entre tales episodios para verificar la misma resolución criminal.
122. En ese sentido, esta Comisión no comparte el argumento según el cual, para que se acredite una única conducta continuada, se requiere la permanente identidad de los sujetos participantes en cada instancia de comisión de la infracción. Bajo este escenario, para poder calificar al conjunto de episodios como una infracción continuada, debió haberse acreditado que, en cada uno de los episodios analizados, todas las empresas imputadas actuaron de manera coordinada.
123. Por el contrario, esta Comisión considera que el hecho que CMC, CSAV, EUKOR, K-Line, MOL y NYK no participaran en la totalidad de episodios, no solo no está

---

<sup>73</sup> La Resolución 1167-2013/SDC-INDECOPI del 15 de julio de 2013 ha sido confirmada por el Vigésimo Quinto Juzgado Contencioso Administrativo mediante Sentencia del 9 de noviembre de 2015 y por la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo mediante Sentencia del 4 de enero de 2017 (Expediente 7766-2013).

en capacidad de fragmentar la unidad de la infracción, sino que resulta coherente con el entendimiento común a todas ellas para repartirse clientes entre sí en las rutas en que operaban, adoptando este esquema anticompetitivo, por lo menos, hasta 2012. En ese sentido, el no haberse acreditado la participación de cada empresa investigada en la totalidad de los episodios que componen la infracción continuada, no quebranta su unidad, pues incluso cuando no sean permanentes, cada uno de estos comportamientos colusorios refuerza y afirma la vigencia del sistema o entendimiento general.

124. Ciertamente la participación en cada episodio será un factor relevante para delimitar la responsabilidad individual de cada una de las Investigadas en relación con los episodios o comportamientos en los que directamente participaron –y por lo tanto la multa aplicable– mas no para calificar una conducta como única y continua. De hecho, en la misma línea el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha señalado que la participación fragmentaria o la ausencia temporal de un agente económico en una infracción única y continuada será un factor considerado exclusivamente para la individualización de responsabilidad de dicho agente:

**«Si una empresa ha participado directamente en uno o varios comportamientos contrarios a la competencia que componen una infracción única y continuada, pero no se ha acreditado que, mediante su propio comportamiento, intentase contribuir a la totalidad de los objetivos comunes perseguidos por los otros participantes en el cartel y que tenía conocimiento de todos los otros comportamientos infractores previstos o ejecutados por los citados participantes para alcanzar los mismos objetivos o que pudiera de forma razonable haberlos previsto y estuviera dispuesta a asumir el riesgo, la Comisión únicamente puede imputarle la responsabilidad de los comportamientos en los que participó directamente»<sup>74</sup>.**

[Énfasis agregado]

125. De esta forma, contrariamente a lo afirmado por K-Line en relación con la interpretación de la decisión citada<sup>75</sup>, no se requiere que se acredite que una empresa que no ha participado en la totalidad de las coordinaciones, ha tenido conocimiento de todos los otros comportamientos infractores o que pudiera de forma razonable haberlos previsto y estuviera dispuesto a asumir el riesgo para afirmar que estamos frente a una conducta única y continuada. El cumplimiento de tales requisitos únicamente será necesario si se pretende imponer sanciones a una empresa por todos los episodios de coordinación de la conducta única y continuada, mas no para otorgarle tal calificación.

---

<sup>74</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) del 6 de diciembre de 2012 en el caso Comisión Europea contra Verhuizingen Coppens NV. Asunto C-441/11 P.

<sup>75</sup> K-Line ha señalado que la Secretaría Técnica para justificar que no todos los Investigados participaron en todos los episodios de coordinación, ha citado un caso resuelto por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en el que la ausencia de uno de los investigados no eliminaría la calidad de infracción continuada. A criterio de K-Line, la referida Resolución es clara al señalar que para que eso suceda deben concurrir dos requisitos: (i) que la empresa haya participado en uno o más de los comportamientos contrarios a la competencia que componen una infracción única y continuada; y (ii) que tengan conocimiento de todos los otros comportamientos infractores para alcanzar los mismos objetivos o que pudiera de forma razonable haberlos previstos y estuviera dispuesta a asumir el riesgo.

En otras palabras, el no acreditarse el cumplimiento de tales requisitos solo influye en la delimitación de responsabilidad pues se calculará la multa únicamente en relación con aquellos comportamientos anticompetitivos que componen una infracción única y continuada en los que habría participado y no se asumirá que participó en todos los episodios de coordinación. Aunque únicamente se responsabilice a una empresa por su participación en determinados episodios de coordinación no se quebranta la calificación de una infracción como única y continua.

126. A continuación, sin perjuicio de que en los apartados posteriores se desarrollarán con mayor detalle las diversas acciones realizadas por las Investigadas en el marco de la infracción imputada, se detalla cada uno de los elementos que permiten determinar que las Investigadas han incurrido en una infracción continuada.

a. Identidad de resolución criminal

127. Esta Comisión considera que la identidad de resolución criminal constituye un criterio determinante en la evaluación de una conducta continuada por lo que, en primer lugar, procederá a evaluar si en el presente caso se ha acreditado tal identidad de resolución criminal.

128. De acuerdo con el análisis de la conducta investigada, el contexto en el que habría tenido lugar la conducta anticompetitiva investigada fue uno en el que las empresas participaban en procesos de selección o cotizaciones (*tenders*) para prestar el servicio de transporte marítimo de vehículos en la modalidad *Roll On-Roll Off* en diferentes rutas. Así, a criterio de esta Comisión, resulta coherente que las Investigadas tuvieran incentivos comunes para coordinar sus posturas en dichos *tenders* con la finalidad de asegurar respetarse cuentas recíprocamente, pues ello les permitía exigir el respeto de las cuentas «propias» que operaban a nivel global, y de esta forma, garantizar un impacto positivo en el equilibrio de este sistema a nivel global.

Cabe recordar que el respeto recíproco se producía sobre cuentas con destinos en diversas jurisdicciones, por lo cual los participantes no tenían incentivos para alterar este equilibrio por obtener algunas cuentas, pues ello podría desencadenar la respuesta competitiva de las otras líneas a una escala global. En ese sentido, y en línea con lo que se ha podido observar en las investigaciones realizadas sobre este cártel en otras jurisdicciones, lo que buscaron las Investigadas fue afirmar el respeto mutuo de las cuentas involucradas y, de esta manera, mantener la vigencia del referido sistema a nivel global.

129. En este contexto, entre 2001 y 2012, habrían existido múltiples episodios de coordinación que presentaron características similares. Basta recordar que, según la imputación de cargos, una vez adquirida la titularidad de una cuenta, las otras líneas debían respetar su titularidad en subsecuentes procesos de selección. Para ello, como se puede observar en los diversos episodios de coordinación desarrollados en la Resolución de Inicio, la línea naviera titular de la cuenta coordinaba con los competidores que podrían tener algún interés en la carga o que podrían recibir invitaciones a cotizar, para que se abstuvieran de participar u

ofrecieran «cotizaciones de respaldo» que le permitiera mantener la titularidad de la cuenta.

Incluso, la titularidad adquirida sobre una cuenta era una información que se manejaba a nivel de las Investigadas, por lo que, en algunos casos, se ha podido observar que no era necesario mantener algún tipo de acercamiento con potenciales competidores pues estas cuentas históricas eran y se mantenían vigentes con la colaboración de las líneas navieras que optaban por no tener una actitud agresiva de competencia como es propio de cualquier mercado en los que sus participantes buscan tener mayores clientes para obtener mayores ganancias, sino únicamente se limitaban a respetarla (o no oponerse) y no interferir en las relaciones comerciales entre el titular de una cuenta y su cliente.

130. Asimismo, en relación con las coordinaciones para respetar la titularidad de las cuentas, se observa que estas usualmente tienen lugar aprovechando la cercanía existente entre las líneas navieras, por ejemplo, por las reuniones convocadas por servicios conjuntos o por la proximidad entre sus funcionarios. En efecto, el rol que ejercían los gerentes o ejecutivos de confianza de cada empresa era de vital importancia para mantener la presunta conducta anticompetitiva en la medida que tales funcionarios efectuaban las coordinaciones respectivas con otros representantes de su mismo nivel en las otras empresas para asegurar el respeto de cada cuenta.
131. Ahora bien, a diferencia de lo alegado por K-Line y MOL, por sus particulares características, en este caso no resulta exigible que todas las Investigadas participen en todos los episodios de coordinación, pues el mercado bajo análisis presenta características complejas, en la medida que existen empresas que mantienen operaciones a nivel global y otras que operan en rutas específicas (no cubren todas y cada una de las posibles rutas existentes en el mercado).
132. Por ello, no resulta viable requerir que, para acreditar una conducta de carácter continuado en el presente caso, se acredite la participación de todas las Investigadas en cada una de las rutas bajo análisis. En cambio, resultará suficiente observar que aquellas empresas que efectivamente operan en determinadas rutas tiendan a participar en los episodios de coordinación correspondientes a dichas rutas, como se ha podido verificar en el presente caso<sup>76</sup>.
133. En efecto, en la ruta desde Europa hacia Perú se registra la permanente participación de NYK, CSAV y MOL, en cambio en la ruta desde Asia a Perú, se aprecia la participación de CSAV, K-Line, NYK, CMC y Eukor (esta última en los últimos años) y finalmente, en la ruta desde América hacia Perú, la participación activa de NYK y CSAV.

---

<sup>76</sup> De lo contrario, se estaría afirmando que los acuerdos anticompetitivos únicamente podrán ocurrir en mercados y espacios geográficos y temporales limitados, y que únicamente podrían adoptarse entre los agentes que participan en un mismo territorio y durante exactamente el mismo período de tiempo. Ello, sin embargo, no encuentra asidero en la realidad. Así, por ejemplo, el Tribunal de Indecopi confirmó la sanción a una empresa por la participación de una conducta anticompetitiva en el mercado de farmacias, a pesar de que su participación no se produjo en todos los episodios acreditados (Resolución 0738-2018/SDC-INDECOPi del 27 de diciembre de 2017).

Sin perjuicio de lo señalado, corresponde reiterar que la mayor participación de algunas de las Investigadas en determinadas rutas no quebranta el carácter unitario de la conducta investigada, pues bajo la hipótesis en análisis, las Investigadas comparten el mismo interés de mantener el equilibrio de un sistema de respeto de cuentas que, si bien se manifiesta en las distintas rutas en que operan, tiene naturaleza global, permitiéndoles asegurar el respeto de las cuentas propias a cambio de respetar las cuentas ajenas en diversas jurisdicciones.

134. En tal sentido, a criterio de esta Comisión, se puede observar que las diversas acciones efectuadas por CMC, CSAV, EUKOR, K-Line, MOL y NYK habrían contribuido en mantener un sistema de respeto de titularidad de cuentas durante el periodo comprendido entre el 2001 y 2012.
135. De esta forma, lejos de ser consideradas conductas independientes que no se encontraban vinculadas entre sí, se puede observar que compartían elementos comunes en su planificación, coordinación y materialización, que revelan una voluntad colectiva de las empresas imputadas para mantener vigente el supuesto sistema de respeto recíproco de cuentas a través de las diversas instancias de coordinación detalladas en la Resolución de Inicio, sustituyendo la presentación de posturas competitivas por la presentación de posturas o cotizaciones presuntamente coordinadas, o en las que se abstenían por completo de participar en *tenders* por cuentas ajenas.

b. Proximidad espacial y temporal

136. Respecto del alcance de las operaciones de las Investigadas, esta Comisión ha observado que durante el período investigado las empresas coincidieron en el territorio peruano como destino de la carga rodante. En efecto, si bien todas las Investigadas son empresas cuyas oficinas principales se encuentran en otros países y cuyas operaciones son a nivel mundial, entre el 2001 y 2012, en la Resolución de Inicio se identificaron múltiples cuentas con diversos episodios de coordinación cuyo destino final fue Perú.
137. K-Line ha argumentado que no se podría configurar una conducta unitaria, pues existieron periodos de «ceses definitivos» en todas las rutas bajo evaluación por periodos de hasta cinco años. Además, señaló que la Secretaría Técnica no ha precisado las razones por las que se cumplió con el requisito de proximidad espacial, pues se limitó a mencionar que todas las coordinaciones tuvieron un impacto en el mercado peruano.
138. Sobre la proximidad temporal de los hechos imputados, esta Comisión considera que dicho elemento se encuentra acreditado debido a que todas las presuntas coordinaciones se desarrollaron entre el 2001 y 2012, cuando diversos clientes a nivel mundial (fabricantes o consignatarios) emprendieron procesos de selección o solicitaron cotizaciones para el transporte de la carga rodante. En todos los casos, dichas coordinaciones tuvieron un impacto en el mercado peruano y permitieron a las Investigadas celebrar contratos que, en algunos casos, duraron hasta 2015.

139. Cabe precisar que el requisito de proximidad espacial no debe ser interpretado de manera que únicamente se consideren aquellos casos que se desarrollen en el mismo territorio físico, pues mediante el uso de herramientas tecnológicas, no se requiere que los centros de operaciones de cada compañía se encuentren cercanos para realizar coordinaciones. La evaluación que se debe realizar para determinar la proximidad espacial está vinculada con la ejecución efectiva de la coordinación.
140. En tal sentido, esta Comisión considera acertado el análisis realizado por la Secretaría Técnica respecto a las presuntas coordinaciones como a su materialización, pues si bien tales coordinaciones se realizaron en distintas áreas geográficas, mediante correos electrónicos, llamadas telefónicas o reuniones en diferentes países, los efectos de las presuntas coordinaciones analizadas en la Resolución de Inicio y en el Informe Técnico, impactaron en el mercado peruano. En consecuencia, a diferencia de lo señalado por K-Line, los episodios se encuentran vinculados tanto de manera temporal como espacial, por los periodos en que se materializaron y por su alcance geográfico.
141. En suma, en relación con los criterios para determinar una infracción continuada, esta Comisión ha llegado a las siguientes conclusiones:
- i. Identidad de resolución criminal: Esta Comisión ha podido determinar que las Investigadas habrían adoptado un supuesto sistema de respeto de las cuentas entre 2001 y 2012, y con efectos en puertos peruanos hasta 2015.  
  
El objetivo común de las Investigadas habría sido mantener el equilibrio de un sistema de respeto de cuentas a nivel global, que les permitiera asegurar sus cuentas propias a cambio de respetar las cuentas ajenas en diversas jurisdicciones.
  - ii. Proximidad temporal y espacial de los hechos imputados: Las coordinaciones entre las Investigadas se encuentran también conectadas entre sí por su proximidad temporal y espacial. De acuerdo con las comunicaciones y la evidencia económica actuada, las Investigadas habrían coordinado sus posturas ante las licitaciones, entre el 2001 y 2012 y, en todos los casos, dichas coordinaciones tuvieron un impacto en las importaciones al Perú.
  - iii. Pluralidad de acciones realizadas: La conducta infractora de las Investigadas fue ejecutada a través una pluralidad de acciones. Conforme se ha detallado en la Resolución de Inicio, las Investigadas supuestamente coordinaron sus posturas en distintas licitaciones y solicitudes de cotizaciones entre el 2001 y 2012.
  - iv. Pluralidad de violaciones de la misma ley u otra de naturaleza similar: La pluralidad de acciones imputadas a las Investigadas, consistentes en coordinar su participación en los diversos procesos de selección o solicitudes de cotización, representan infracciones a las normas de libre competencia, específicamente a los artículos 1 y 11.2 literal c) de la Ley de Represión de Conducta Anticompetitivas.

142. En síntesis, por los argumentos expuestos, esta Comisión considera que la Resolución de Inicio imputó correctamente una única infracción continuada consistente en el sistema de respeto de cuentas en cuyo marco CMC, CSAV, EUKOR, K-Line, MOL y NYK, entre 2001 y 2012, coordinaron su participación en diversos procesos de selección (o cotizaciones) para la asignación de la carga rodante en relación con clientes (fabricantes o consignatarios) y rutas específicas, estando estos episodios de coordinación vinculados entre sí, al desplegarse de manera ininterrumpida durante el período investigado y con características similares.
143. Adicionalmente, CMC ha señalado que las constantes variaciones en el mercado investigado hacen inviable que un acuerdo entre competidores se mantenga vigente a lo largo del tiempo (once años), pues los participantes de un supuesto único acuerdo no pueden prever cómo se irán modificando las condiciones en el mercado, condición que resulta necesaria para que un acuerdo colusorio tenga éxito y se sostenga en el tiempo.
144. Esta Comisión comparte lo señalado por la Secretaría Técnica, pues si bien resulta relevante entender la forma cómo funciona un mercado al momento de evaluar la dinámica de un cártel y los mecanismos adoptados para viabilizar las coordinaciones, este elemento no resulta determinante para evaluar si una pluralidad de acciones podría constituir una infracción continuada. En otras palabras, el hecho que un acuerdo sea difícil de implementarse en el tiempo, no enerva que su existencia como infracción continuada, como en el presente caso, haya podido ser acreditada en base a los elementos de juicio analizados.

Por lo demás, como se ha explicado, entre los factores que permiten afirmar que varias conductas que se ejecutan a lo largo de un período determinado conforman una sola unidad de acción sostenida durante un tiempo –que han sido analizados líneas arriba– la probabilidad de éxito del cártel una vez implementado no corresponde a ninguno de ellos.

145. Por último, MOL ha señalado que la Secretaría Técnica incurrió en un error al calificar la conducta imputada en la Resolución de Inicio como una sola infracción continuada cuando, a su criterio, se trata de «una infracción instantánea con efectos en el tiempo». Al respecto, cabe precisar que, como dicha empresa ha reconocido, una infracción única y continuada puede estar compuesta por una diversidad de conductas que podrían ser instantáneas, permanentes o de estado.

Sin embargo, esta calificación únicamente resulta relevante para determinar el momento de su consumación cuando se evalúa de forma independiente cada infracción, en cambio cuando se trata de una pluralidad de episodios (indistintamente de su calificación) que, en su conjunto, configuran una única infracción, es decir, una infracción continuada, no se evaluará de forma independiente cada una de las infracciones que la componen sino el último acto de ejecución.

#### 4.4. Sobre la prescripción alegada por las Investigadas

146. Considerando las diversas alegaciones planteadas por CMC, MOL y K-Line acerca de la supuesta prescripción de uno o más de los episodios imputados en la Resolución de Inicio, esta Comisión considera pertinente realizar el análisis correspondiente, partiendo de las siguientes premisas:

- (i) De acuerdo con lo señalado en la Resolución de Inicio y del análisis realizado en la sección 4.3, entre 2001 y 2012 se habría cometido una única infracción continuada consistente en la implementación o adhesión a un sistema de respeto de cuentas por parte de CMC, CSAV, EUKOR, K-Line, MOL y NYK.

En aplicación de dicho sistema, las Investigadas habrían coordinado su participación ante diversos procesos de selección o solicitud de cotizaciones para la asignación de carga rodante en relación con diversos clientes (fabricantes o consignatarios) y rutas específicas. Esta supuesta infracción se habría materializado en diversos episodios vinculados entre sí, que se desplegaron de manera ininterrumpida durante el período investigado y que tuvieron características similares, respondiendo a una misma resolución infractora.

- (ii) Conforme a lo señalado en la sección 3.5 de la presente Resolución, el artículo 42 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas<sup>77</sup>, que establece las reglas de prescripción aplicables al presente caso, dispone que el plazo de prescripción de las infracciones bajo su alcance es de cinco (5) años. Contrariamente a lo señalado por K-Line y MOL, no resulta de aplicación el plazo de cuatro (4) años previsto en el TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General.
- (iii) Asimismo, conforme a dicha norma, el cómputo del plazo de prescripción se inicia con el último acto de ejecución de la conducta investigada.

Al respecto, la Secretaría Técnica ha considerado que dicho plazo empezaría a computarse desde la culminación del último contrato que fue producto de las coordinaciones anticompetitivas. Sin embargo, a criterio de esta Comisión, al tratarse de una única conducta que se habría producido de manera continua y a nivel global, este cártel se habría encontrado operativo<sup>78</sup> hasta la fecha en la que, objetivamente, puede observarse un quiebre definitivo.

<sup>77</sup>

**Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas**  
**Artículo 42.- Plazo de prescripción de la infracción administrativa.-**

Las infracciones a la presente Ley prescribirán a los cinco (5) años de realizado el último acto de ejecución de la conducta infractora. La prescripción se interrumpe por cualquier acto de la Secretaría Técnica relacionado con la investigación de la infracción que sea puesto en conocimiento del presunto responsable.

<sup>78</sup>

En efecto, incluso en los meses previos a la visita de inspección desarrollada conjuntamente por diversas autoridades de competencia (6 de setiembre de 2012), esta Comisión ha observado que el cártel se mantenía operativo mediante coordinaciones en las cuentas de Indumotora, General Motors, Chrysler, Ford, Toyota Motor Europe, Iveco, entre otras.

Al respecto, esta Comisión considera que el plazo de prescripción para todas las Investigadas deberá contarse a partir del 6 de setiembre de 2012, fecha en la que se desarrolló una visita de inspección coordinada por distintas agencias de competencia a nivel mundial, incluyendo las de Estados Unidos, la Unión Europea y Japón, a diversas empresas dedicadas al transporte marítimo de carga rodante (incluyendo a algunas de las Investigadas)<sup>79</sup>, lo cual objetivamente habría producido el quiebre de este cártel internacional.

- (iv) Además, conforme a lo establecido por el artículo 42 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, el cómputo del plazo de prescripción se interrumpe con cualquier acto de investigación (entrevistas, inspecciones, requerimientos) que sea puesto en conocimiento del agente investigado. En el presente caso, en ausencia de algún acto de investigación, el acto que interrumpió el cómputo del plazo de prescripción para cada una de las Investigadas son las notificaciones de la Resolución de Inicio que fueron realizadas en las siguientes fechas: CMC y NYK el 20 de marzo de 2017, MOL el 21 de marzo de 2017, CSAV el 24 de marzo de 2017 y EUKOR el 3 de abril de 2017.

147. Siguiendo las premisas indicadas anteriormente, esta Comisión observa que la infracción bajo análisis consiste en una conducta única y continuada cuya ejecución se habría quebrado –objetivamente y para todas las Investigadas– el 6 de setiembre de 2012. Asimismo, observa que la Resolución de Inicio, acto que interrumpió la prescripción, fue notificada a todas ellas entre marzo y abril de 2017. En tal sentido, debido a que entre una y otra fecha no transcurrieron cinco años, la infracción investigada no ha prescrito y, por lo tanto, esta Comisión podrá pronunciarse sobre la supuesta responsabilidad de CMC, CSAV, EUKOR, K-Line, MOL y NYK.

Sin perjuicio de ello, incluso en el supuesto negado de que, para el inicio del cómputo prescriptorio, se tomasen en cuenta otros indicadores como el momento en que fue adjudicada una cuenta o el último acto de coordinación acreditado en el análisis de cada episodio<sup>80</sup>; tampoco se habría cumplido el plazo de prescripción indicado. En efecto, en el presente caso, ninguno de estos eventos es anterior a marzo o abril de 2012, con lo cual, al momento de notificarse el inicio del presente procedimiento, la infracción continuada imputada no había prescrito.

148. Cabe agregar que MOL ha señalado que, debido a que las conductas anticompetitivas investigadas se sujetan a una prohibición absoluta y se sancionan por la sola formación del acuerdo con independencia de sus efectos, el plazo de prescripción se deberá computar desde el momento en que se «perfecciona» el primer acto de consumación de la infracción –en este caso, en el año 2001– y no desde que cesan los efectos del acuerdo. Al respecto, esta Comisión no puede compartir la conclusión de MOL, pues la Ley, la jurisprudencia y la doctrina

---

<sup>79</sup> Véase la nota de prensa emitida por la Comisión Europea el 7 de setiembre de 2012: [http://europa.eu/rapid/press-release MEMO-12-655\\_en.htm?locale=en](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-12-655_en.htm?locale=en)

<sup>80</sup> Por ejemplo, existen coordinaciones entre NYK y MOL en agosto de 2012 (TME desde Europa). También existen coordinaciones entre CSAV y Eukor en setiembre de 2012 (General Motors desde China). Finalmente, existen coordinaciones entre CSAV, CMC, Eukor, K-Line y NYK en setiembre de 2012 (Indumotora desde Asia).

coinciden en reconocer que, tratándose de infracciones continuadas –como en el presente caso– el plazo de prescripción se contabilizará desde el último acto de ejecución de la infracción. Es decir, con independencia de sus efectos, la prescripción se computa desde que dejan de realizarse las conductas infractoras.

149. En esa misma línea, mediante Resolución 1167-2013/SDC-INDECOPI (fundamento 106), el Tribunal del Indecopi ha descartado la posibilidad de computar el plazo como propone MOL, indicando que: «*si se considerase que frente a una práctica colusoria, el plazo prescriptorio para la investigación y sanción se cuenta a partir de la fecha de adopción del acuerdo y no se consideran las actuaciones anticompetitivas posteriores que implementan y sostienen dicha práctica en el tiempo, podría presentarse el escenario bajo el cual, pese a haberse identificado un cartel y que el mismo sigue desplegando sus efectos hasta la actualidad, la sociedad se vería obligada a convivir con aquel. Debe considerarse que es precisamente la actuación concertada la que permite que se mantenga vigente el cartel*».
150. Finalmente, K-Line ha señalado que los ocho (8) eventos sobre los cuales se le imputaron supuestos acuerdos de «respeto» de cuentas, habrían ocurrido hasta el 2010. Por ello, incluso aplicando el plazo de prescripción de cinco (5) años, las conductas que son objeto de investigación en su contra también habrían prescrito.

Sobre el particular, como se ha explicado, la conducta imputada en la Resolución de inicio es una infracción continuada y, por tanto, el cómputo del plazo de prescripción debe realizarse desde el último acto de ejecución de esta única infracción y no desde cada uno de los últimos actos de ejecución de los episodios que configuran la conducta continuada. Además, K-Line participó de este sistema de coordinación que, de acuerdo con lo señalado previamente, se mantuvo vigente hasta setiembre de 2012, razón por la cual la infracción que se le imputó no ha prescrito.

#### **4.5. Sobre la caducidad del procedimiento alegada por MOL y Eukor**

151. En su escrito de alegatos al Informe Técnico, así como en el informe oral, MOL ha indicado que la Comisión debe declarar la conclusión del presente procedimiento porque habría caducado. Ello, en aplicación de las reglas previstas por el artículo 257 de la Ley del Procedimiento Administrativo General<sup>81</sup>, al no existir un plazo

<sup>81</sup>

##### **Ley del Procedimiento Administrativo General**

##### **Artículo 257.- Caducidad del procedimiento sancionador**

1. El plazo para resolver los procedimientos sancionadores iniciados de oficio es de nueve (9) meses contado desde la fecha de notificación de la imputación de cargos. Este plazo puede ser ampliado de manera excepcional, como máximo por tres (3) meses, debiendo el órgano competente emitir una resolución debidamente sustentada, justificando la ampliación del plazo, previo a su vencimiento. La caducidad no aplica al procedimiento recursivo.

Cuando conforme a ley las entidades cuenten con un plazo mayor para resolver la caducidad operará al vencimiento de este.

2. Transcurrido el plazo máximo para resolver, sin que se notifique la resolución respectiva, se entiende automáticamente caducado el procedimiento y se procederá a su archivo.

3. La caducidad es declarada de oficio por el órgano competente. El administrado se encuentra facultado para solicitar la caducidad del procedimiento en caso el órgano competente no la haya declarado de oficio.

máximo para resolver en la norma especial y haber transcurrido más de nueve meses de haberse iniciado (o doce meses, contando una ampliación de tres meses prevista en la referida Ley). Dicho argumento ha sido, además, recogido por Eukor en sus alegatos finales.

Para sustentar la inexistencia de un plazo máximo para resolver en la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, MOL hizo referencia al Proyecto de Ley 2271/2017-PE.

152. Para esta Comisión no es posible compartir los argumentos sostenidos por MOL sobre este punto. En particular, llama la atención de esta Comisión que MOL no solo realice una lectura errónea del citado Proyecto de Ley 2271/2017-PE, sino que desconozca los plazos legalmente establecidos en la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas (norma especial aplicable al presente procedimiento).
153. Precisamente, el referido proyecto normativo propone la introducción de causales de suspensión del cómputo del plazo de caducidad con el objetivo de «*esclarecer la aplicación de las reglas de caducidad en los procedimientos sobre infracción a la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas (...) evitando asimismo actuaciones injustificadas dilatorias u obstruccionistas por parte de los sujetos del procedimiento administrativo sancionador*».
154. A diferencia de lo señalado por MOL, el Proyecto de Ley 2271/2017-PE únicamente reconoce que la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas no define «propiamente» un plazo máximo para resolver el procedimiento administrativo sancionador «contado a partir del inicio del procedimiento», sino que establece una «consecución de etapas» concatenadas, la mayoría de las cuales cuenta con plazos legalmente establecidos y cuya suma supera, en todo caso, los catorce meses contados a partir del inicio del procedimiento<sup>82</sup>.
155. Por su parte, Eukor en sus alegatos finales ha indicado que, aun aplicando el plazo de caducidad establecido en la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, la Comisión debe declarar la caducidad del procedimiento, pues la Secretaría Técnica se excedió del plazo establecido para emitir el Informe Técnico.
156. Al respecto, mediante Notificaciones 454 a 459-2017/ST-CLC-INDECOPI, la Secretaría Técnica informó a todas las partes que, «*tras finalizar el período para la presentación de descargos, el 19 de mayo de 2017 ha empezado el período de prueba (...) el cual podrá extenderse hasta por siete (7) meses*», plazo que, por lo tanto, originalmente vencería el 19 de diciembre de 2017.

De esta manera, tomando como referencia dichas comunicaciones, e incluso desde una perspectiva conservadora<sup>83</sup>, la suma de los plazos legalmente previstos

---

4. En el supuesto que la infracción no hubiera prescrito, el órgano competente evaluará el inicio de un nuevo procedimiento sancionador. El procedimiento caducado no interrumpe la prescripción.

<sup>82</sup> Ello, incluso, si se descuentan los plazos de notificación de agentes domiciliados en el extranjero o los plazos en que el procedimiento debe suspenderse por actuaciones procesales de las partes investigadas.

<sup>83</sup> Mediante Cartas 261 a 266-2018/ST-CLC-INDECOPI, del 5 de febrero de 2018, la Secretaría Técnica informó del vencimiento del período probatorio. De esta manera, el período de prueba se extendió por un período adicional a los siete meses originalmente comunicados. Dicha ampliación en el período de prueba resultaba

para las etapas subsiguientes –emisión del Informe Técnico (30 días hábiles), notificación del Informe Técnico (5 días hábiles), alegaciones al Informe Técnico (15 días hábiles), traslado a la Comisión (5 días hábiles), convocatoria y realización del informe oral (no menor de 5 días hábiles)<sup>84</sup>, alegaciones finales (10 días hábiles), emisión de la resolución final (30 días hábiles) y notificación (10 días hábiles)– el plazo máximo para resolver el presente procedimiento vencería, por lo menos, el 8 de junio de 2018. A la emisión de la presente decisión, dicho plazo se encuentra lejos de cumplirse.

157. En ese sentido, en la medida que el plazo máximo para resolver el presente procedimiento aún no se ha cumplido, corresponde desestimar lo alegado por MOL y Eukor en este extremo.

#### **4.6. Conclusión**

158. Considerando el análisis realizado en la presente sección, corresponde desestimar las alegaciones formuladas por las Investigadas relativas a presuntos vicios en la emisión de la Resolución de Inicio y vulneraciones a su derecho de defensa, la continuidad y prescripción de la conducta imputada, así como de la caducidad del presente procedimiento.

### **V. EL MERCADO INVESTIGADO**

#### **5.1. El servicio de transporte marítimo internacional de carga rodante**

159. Como se ha señalado, el presente procedimiento administrativo ha sido iniciado por la Secretaría Técnica por conductas anticompetitivas en el mercado de transporte marítimo de carga rodante. Al respecto, el servicio de transporte marítimo internacional de carga rodante<sup>85</sup> es llevado a cabo a través de naves especializadas *Roll On-Roll Off* (Ro-Ro).
160. El nombre Ro-Ro es el término comúnmente utilizado para describir a las naves que transportan carga rodante embarcada (*Roll-On*) y desembarcada (*Roll-Off*) usando rampas. Asimismo, existen distintas clasificaciones de naves Ro-Ro. Entre ellas, las principales son las naves clásicas Ro-Ro, las «Roll-on Lift-off» (Ro-Lo) que permiten el embarque y desembarque de carga por grúas para vehículos muy pesados, las «Ro-Con» que son usadas para transportar una combinación de

---

necesaria para que las partes pudieran discutir las decisiones sobre confidencialidad emitidas por la Secretaría Técnica y la Comisión en noviembre de 2017, no se tomará en cuenta en este cómputo conservador para efectos del presente cómputo.

<sup>84</sup> En este caso, el mismo día que la Comisión tomó conocimiento de lo actuado en el procedimiento (incluyendo, las solicitudes de uso de la palabra) también emitió su decisión de convocar a las Investigadas a un informe oral (siendo notificada esta decisión en dos días hábiles) y se realizó dicha diligencia cinco días hábiles después de notificada tal decisión. En ese sentido, el plazo que transcurrió desde que la Comisión tomó la decisión de convocar a informe oral y la realización de esta diligencia fue 7 días hábiles. Cabe precisar que, aunque en este caso el mismo día que la Comisión tomó conocimiento del Expediente también decidió convocar a informe oral, también podría ocurrir que pueda tomarse más días entre ambas etapas.

<sup>85</sup> Por carga rodante debe entenderse todo tipo de vehículos automotores (autos, camiones, buses, entre otros), destinados al transporte de personas o carga.

carga rodante y contenedores, las «Ro-Pax» que transportan carga rodante y pasajeros.

161. Las naves Ro-Ro a su vez pueden clasificarse en «contenedor/ro-ro» (Con-Ro), «convencional/ro-ro» (Conv-Ro), «pasaje/car-ferry» (Car-Ferry), «cargas pesadas/ro-ro» (Heavy-Ro), «híbrido/ro-ro» (Bo-Ro) y «car-carrier». A su vez, las naves *car carrier* pueden estar elaboradas para el transporte exclusivo de vehículos ligeros «Pure Car-Carriers» (PCC) o permitir también el transporte de vehículos pesados «Pure Car Truck Carriers» (PCTC)<sup>86</sup>.
162. En el 2012, los principales operadores del servicio *car carrier*, según el número de buques en el mercado a nivel mundial, fueron las japonesas NYK (15,8%), MOL (12,6%) y K-Line (12%), y la coreana Eukor (11,9%)<sup>87</sup>.
163. Cabe precisar que una de las principales características del servicio *car carrier* es que las naves utilizadas para transportar carga rodante están diseñadas para optimizar el espacio disponible con el fin de permitir el transporte de una mayor cantidad de vehículos, es decir, son naves especializadas. Sin embargo, esta especialización se logra, por regla general, a costa de la imposibilidad de transportar otro tipo de mercadería<sup>88</sup>.
164. Otra característica del servicio *car carrier* es que suele prestarse en una sola dirección (*one way*), de origen a destino, debido a la habitual ausencia de carga en el lugar de destino y los altos costos que conllevaría el retorno de las naves al lugar de origen. Así, en el trayecto de origen - destino (o de ida) se generan ingresos por la carga rodante transportada desde los centros de producción hacia los países importadores de este tipo de bienes. En contraste, en el trayecto destino - origen (o de vuelta) el navío estará generalmente vacío, debido a la general ausencia de una producción significativa en los países importadores de carga rodante y que las naves Ro-Ro difícilmente pueden transportar otro tipo de productos y, por lo tanto, no generará ingresos para la línea naviera.

## 5.2. Los servicios conjuntos en el transporte de carga rodante

165. Como consecuencia de las características antes descritas, los agentes que ofrecen el servicio *car carrier* tienen incentivos para buscar sinergias que les permitan: i) la compra o venta de espacios para todo o parte de la carga contratada, acuerdos denominados «*space charter agreements*» (comúnmente abreviados como s/c), ii) el arriendo de naves por viajes *one way*, evitando así asumir el viaje de retorno sin carga, y iii) la prestación de servicios conjuntos (*joint ventures* o *joint services*) para aprovechar los espacios disponibles e itinerarios de sus miembros.
166. Los servicios conjuntos son acuerdos en los cuales dos o más empresas reúnen la carga de vehículos que individualmente consiguen en una determinada ruta

---

<sup>86</sup> Al respecto, véase: Danish Ship Finance ([www.shipfinance.dk](http://www.shipfinance.dk))

<sup>87</sup> Ver Cuadro 6.

<sup>88</sup> ORTIZ, Jorge, *El transporte marítimo en el comercio*, En: Contribuciones a la Economía, julio 2014, Disponible en: [www.eumed.net/ce/2014/3/comercio-maritimo.html](http://www.eumed.net/ce/2014/3/comercio-maritimo.html).

para que sea transportada por una de ellas conforme a un cronograma predeterminado, aprovechando de esta manera los costos fijos, como los gastos en naves especializadas para carga Ro-Ro, en lugar de ser solventados de manera individual. Para ello, cada una de las empresas aporta, por turnos, naves Ro-Ro *pure car carrier* (PCC) o *pure car and truck carrier* (PCTC), que sirven exclusivamente para el transporte de la carga introducida por las integrantes al servicio conjunto.

167. En general, los carriers tienen dos formas de distribuir las ganancias derivadas de la prestación de los servicios conjuntos. Una de ellas corresponde al «*pool de fletes*», por el cual los ingresos totales del servicio en un determinado periodo son repartidos entre todas las navieras, según una fórmula predeterminada, mientras que los costos demandados por la prestación de estos servicios son asumidos de forma independiente por cada una de ellas. Otra modalidad es el «*pool de resultados*», donde las navieras se reparten tanto los ingresos como los gastos, de acuerdo con las proporciones previamente fijadas.
168. En cuanto a su forma de gestión, los servicios conjuntos se administraban a través de la discusión y toma de decisiones en el marco de reuniones y teleconferencias entre empresas. Al respecto, se pueden diferenciar dos tipos de reuniones, «Reuniones Principales» y «Reuniones Comerciales». Las «Reuniones Principales» (o *Principal Meetings*) se realizaban entre los principales representantes de cada naviera con el objetivo primordial de analizar el desarrollo de los servicios conjuntos y establecer estrategias transversales a todas sus operaciones.
169. Las «Reuniones Comerciales» (*Commercial Meetings*) se llevan a cabo entre los ejecutivos de confianza de cada naviera que, usualmente, se ubicaban en un nivel jerárquico inmediatamente inferior a los Principales. En estas reuniones generalmente se coordinan aspectos propios de los servicios conjuntos, tales como la carga, el volumen, los resultados financieros, la frecuencia de los embarques y las condiciones de mercado, entre otros. Además de estas reuniones programadas, se suelen llevar a cabo teleconferencias para coordinar los distintos aspectos del servicio.

### **5.3. La contratación a través de licitaciones (tenders) o invitaciones a cotizar**

170. Por otro lado, el procedimiento por el cual el demandante del servicio de transporte marítimo de tipo *car carrier* establece una relación contractual con el proveedor suele ser una licitación o proceso de selección (denominado comúnmente *tender*).
171. El proceso de selección se origina a partir de una invitación emitida por el demandante de un bien o servicio, hacia las navieras o *carriers* que lo ofrecen, con el propósito de conocer sus exigencias monetarias y no monetarias para ofrecer el servicio demandado. Naturalmente, el demandante del servicio contrata a aquel *carrier* que considera que le ofrece las mejores condiciones comerciales. La contratación del *carrier*, desde la perspectiva del demandante, no dependía de si el *carrier* prestaba un servicio conjunto con otros *carriers* o no.

De hecho, era no solo deseable sino previsible que la competencia entre los potenciales postores se presentara incluso entre empresas que perteneciesen a un mismo servicio conjunto. En ese sentido, se espera que los *carriers* preparen y presenten sus ofertas de manera individual, es decir, que participen en licitaciones de manera competitiva.

172. Las licitaciones (*tenders*) para la realización del servicio *car carrier* pueden ser convocadas tanto por los fabricantes de vehículos que necesitan trasladar dichos bienes hacia los puertos de destino (como el peruano), y también por los consignatarios o *forwarders*<sup>89</sup> de la carga, quienes pueden encontrarse localizados en la misma región que el productor o en otros países y, por lo tanto, requieren del servicio de transporte para obtener vehículos de los países de origen de la carga.

#### 5.4. El transporte marítimo de carga rodante con destino en Perú

173. En el Perú, el transporte marítimo de carga rodante<sup>90</sup> ha mostrado un dinamismo importante durante el período investigado. En efecto, el crecimiento acumulado de las importaciones de carga rodante<sup>91</sup> en términos FOB y CIF fue, respectivamente de 16,28% y 15,83% entre el 2001 y 2015. Cabe resaltar que las mayores importaciones de carga rodante fueron de vehículos automotores y maquinaria pesada<sup>92</sup>, que representaron el 94,64% del total carga rodante acumulado entre el 2001 y 2015.
174. La importación de vehículos automotores y maquinaria pesada, en términos FOB, pasó de USD 340,18 millones en 2001 a USD 2647,68 millones en 2015, mostrando un incremento anual promedio de 15,78%, como se puede observar en el siguiente gráfico:

[Ver gráfico en la siguiente página]

---

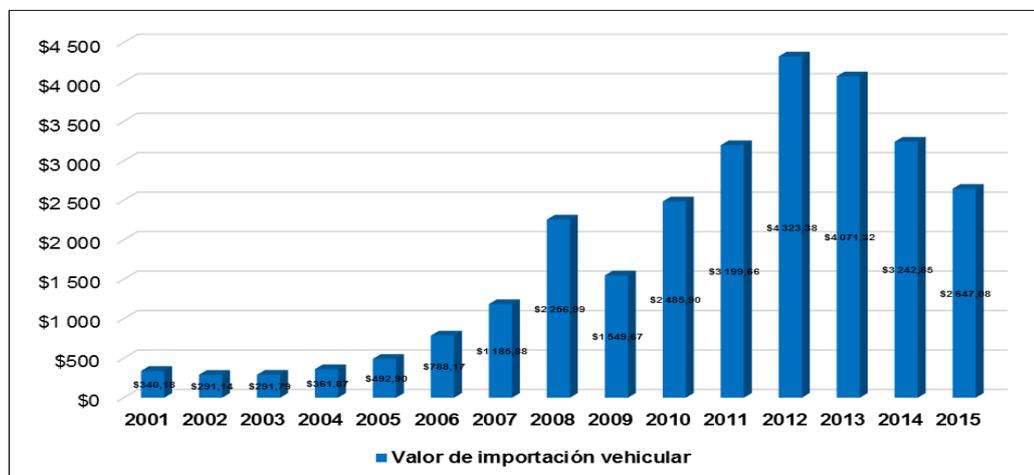
<sup>89</sup> El *forwarder* es el intermediario que toma todas las disposiciones necesarias y/o proporciona servicios complementarios para el transporte de mercancías y otros servicios en representación del emisor. Para mayor información, véase: SCHRAMM, Hans-Joachim. *The Role of Freight Forwarders in International Logistic Chains*, Dresden, 2003. Disponible en: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.587.1210&rep=rep1&type=pdf>

<sup>90</sup> Según APM Terminals, la descarga de carga rodante diversa, compone desde vehículos ligeros hasta maquinaria pesada, autopropulsada o sobre plataformas o tráileres especiales. Disponible en: <https://www.apmterminalsallao.com.pe/default.aspx?id=109&articulo=318>.

<sup>91</sup> Se consideraron las partidas arancelarias correspondientes a la Sección XVII («*Material de transporte*») y a la partida 8429 de la Sección XVI («*Máquinas y aparatos, material eléctrico y sus partes*»), según el Diccionario Arancelario 2017. Disponible en: <http://www.sunat.gob.pe/orientacionaduanera/aranceles/Aranceles.html>

<sup>92</sup> Se consideraron 5 partidas arancelarias relevantes (8429, 8701, 8702, 8703 y 8704), de las cuales cuatro correspondieron al capítulo 87 y una al capítulo 84 del directorio de partidas arancelarias del Perú: «*Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos*» y «*Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos; partes de estas máquinas o aparatos*».

**Gráfico 1: Importaciones para el consumo, según las subpartidas nacionales correspondiente a vehículos automotores y maquinaria pesada. En millones de dólares americanos FOB (2001 - 2015)**



Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT).  
Elaboración: CLC

175. En relación con vehículos automotores y maquinaria pesada, resaltan las importaciones de automóviles particulares y camiones que, respectivamente, representaron el 58,30% y el 19,90% del total de vehículos automotores y maquinaria pesada durante el periodo 2001 – 2015.
176. Adicionalmente, la proporción de vehículos automotores y maquinaria pesada nuevos se incrementó sustancialmente a partir del 2011 frente a vehículos y maquinaria usados<sup>93</sup>. En efecto, la cantidad importada de vehículos y maquinaria usados descendió a una tasa acumulada promedio anual de 7,27%, durante el periodo 2001 – 2010. El descenso más relevante se registró en el periodo 2011 – 2015 con una caída del 23,18% de las importaciones. Por el contrario, la cantidad importada de vehículos y maquinaria nuevos registró un crecimiento sostenido con una tasa acumulada promedio anual de 23,48% en el periodo 2001 – 2015.

**Cuadro 1: Importación de vehículos automotores y maquinaria pesada, según estado y clase vehicular para el periodo 2001-2015 (Unidades vehiculares)**

Estado y Clase Vehicular	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Total</b>	<b>24 401</b>	<b>21 690</b>	<b>18 227</b>	<b>19 210</b>	<b>23 078</b>	<b>33 002</b>	<b>115 281</b>	<b>141 692</b>	<b>184 421</b>	<b>132 981</b>	<b>205 190</b>	<b>209 119</b>	<b>231 782</b>	<b>211 742</b>	<b>211 233</b>
<b>Nuevos</b>	<b>10 953</b>	<b>11 082</b>	<b>11 649</b>	<b>16 477</b>	<b>20 990</b>	<b>29 025</b>	<b>107 742</b>	<b>104 851</b>	<b>177 060</b>	<b>126 165</b>	<b>201 350</b>	<b>205 772</b>	<b>228 877</b>	<b>210 231</b>	<b>209 896</b>
Automóviles particulares	7 215	6 822	7 531	8 251	12 063	17 240	26 302	61 278	45 901	78 877	99 206	140 896	159 989	163 489	147 099
Buses	201	184	164	316	679	971	1 893	3 817	4 624	8 061	12 710	11 503	11 229	9 380	9 652
Camiones	2 708	3 326	3 179	4 377	6 462	8 734	16 052	29 826	16 996	32 619	80 152	42 753	47 095	27 495	25 999
Maquinarias	540	455	379	217	511	900	60 589	3 191	107 382	3 172	3 935	4 625	5 097	4 161	22 321
Tractores	289	295	396	3 316	1 275	1 180	2 906	6 739	2 157	3 436	5 347	5 995	5 467	5 706	4 825
<b>Usados</b>	<b>13 448</b>	<b>10 608</b>	<b>6 578</b>	<b>2 733</b>	<b>2 088</b>	<b>3 977</b>	<b>7 539</b>	<b>36 841</b>	<b>7 361</b>	<b>6 816</b>	<b>3 840</b>	<b>3 347</b>	<b>2 905</b>	<b>1 511</b>	<b>1 337</b>
Automóviles particulares	11 644	9 663	5 545	1 157	675	2 545	5 172	8 722	5 121	4 214	702	923	523	423	397
Buses	47	10	23	52	78	54	41	269	204	4	11	11	10	5	-
Camiones	921	647	868	1 217	881	628	532	602	307	149	36	131	86	71	90
Maquinarias	82	97	95	177	250	430	840	1 541	1 327	2 102	2 709	1 901	2 081	773	551
Tractores	754	191	47	130	204	320	954	25 707	402	347	382	381	205	239	299

Fuente: SUNAT.  
Elaboración: CLC

<sup>93</sup> Conforme a lo señalado por la Secretaría General de la Comunidad Andina, esta caída en las importaciones de vehículos usados respondería a la aplicación de nuevas políticas, como la Ley 29303, que estableció como fecha final para la reparación y el reacondicionamiento de autos usados importados en los talleres de la ZOFRATACNA el 31 de diciembre de 2010. Al respecto, véase: <http://estadisticas.comunidadandina.org/eportal/>

177. En relación con las importaciones de vehículos automotores y maquinaria pesada nuevos, estas tuvieron como principal origen el continente asiático. Específicamente, Corea, China, Japón, Tailandia e India representaron el 24,16%, 18,30%, 17,55%, 7,94% y 7,32%, respectivamente, del total de importaciones de vehículos durante el periodo 2001 – 2015. En sexto lugar, se encontró el Reino Unido (7,28%) seguido por México (5,90%), Brasil (3,99%) y EEUU (3,05%).

**Cuadro 2: Principales países de origen de importación de vehículos automotores y maquinaria pesada nuevos hacia Perú. En porcentaje (%) del valor de importación acumulado en el periodo 2001 – 2015**

País	Porcentaje (%)
Corea	24,16
China	18,30
Japón	17,55
Tailandia	7,94
India	7,32
Reino Unido	7,28
México	5,90
Brasil	3,99
Estados Unidos	3,05
Otros	4,52

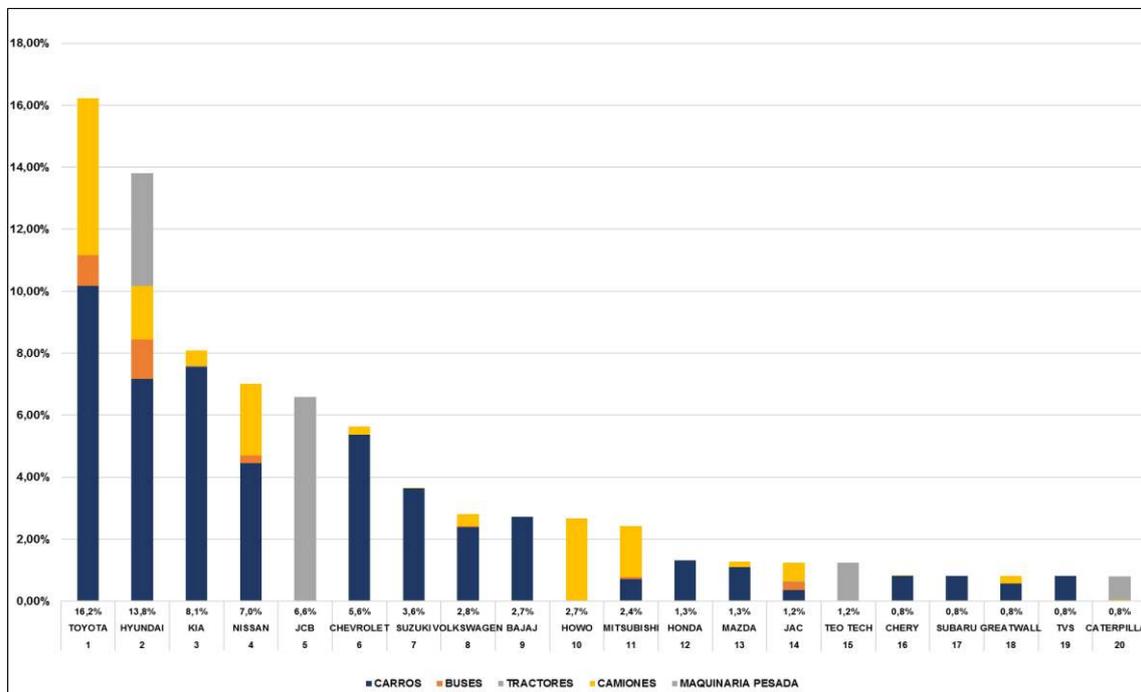
Fuente: SUNAT.  
Elaboración: CLC.

178. Las principales marcas importadas de vehículos automotores y maquinaria pesada nuevos<sup>94</sup> durante el periodo 2001-2015 fueron Toyota, Hyundai, Kia, Nissan y J.C. Bamford, que representaron el 16,23%, 13,81%, 8,09%, 7,01% y 6,59% del total de unidades importadas, respectivamente, como se muestra en el siguiente gráfico:

[Ver gráfico en la siguiente página]

<sup>94</sup> Ibídem.

**Gráfico 2: Ranking de marcas del volumen total de importaciones de vehículos automotores y maquinaria pesada nuevos, según tipo de vehículo. En porcentaje (%) de unidades vehiculares acumulado del periodo 2001 – 2015**



Fuente: SUNAT.  
Elaboración: CLC.

## 5.5. Servicios conjuntos con destino a Perú

179. Finalmente, como se ha señalado, una característica del transporte marítimo internacional de carga rodante es la existencia de servicios conjuntos prestados por distintas líneas navieras. Al respecto, los principales servicios conjuntos con destinos a Perú que estuvieron vigentes durante todo o parte del periodo investigado fueron:

- **Shin Nanseikai (S’Kai)**, que comprendía la ruta desde puertos asiáticos hacia la costa oeste de Sudamérica. Estuvo integrado por las navieras japonesas NYK y K-Line y las navieras chilenas CSAV y CCNI.
- **Car Pacific (Carpac)**<sup>95</sup>, que comprendía la ruta desde puertos de la costa oeste de Norteamérica hacia la costa oeste de Sudamérica. Era prestado conjuntamente por CSAV, CCNI y NYK.
- **Austral**, que comprendía la ruta desde la costa este de Sudamérica hacia la costa oeste de Sudamérica. Estuvo integrado por MOL y CSAV.

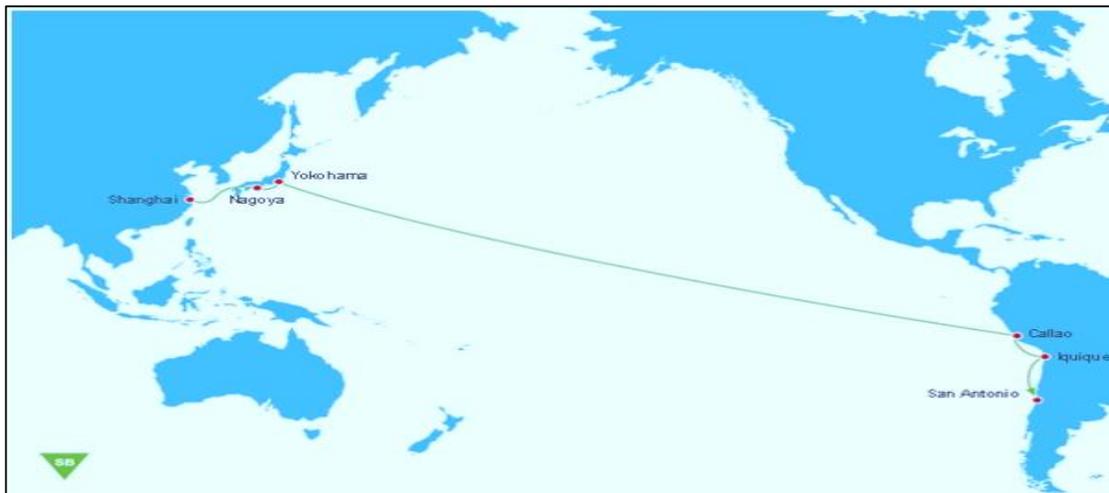
<sup>95</sup> Cabe precisar que, en 2001, los miembros del Carpac integraron un servicio conjunto con Transportación Marítima Mexicana S.A. (en adelante, TMM) denominado «Pacific services». Este servicio conjunto estuvo vigente hasta el 2003, fecha en la que TMM se retiró de este mercado.

- **North Atlantic – South América (Nasa)**, que comprendía la ruta desde Europa hacia la costa oeste de Sudamérica. Estuvo integrado por MOL y CSAV.

180. El siguiente gráfico muestra las rutas referenciales sobre las que operaban los servicios conjuntos antes mencionados:

**Gráfico 3: Servicios Conjuntos con destino a Perú**

**Shin Nanseikai:** Opera desde 1988 y conecta al Lejano Este (Japón, China y Corea) con la costa oeste de Sudamérica. Participaron CCNI, CSAV, K-Line, y NYK:



Fuente: Memorias anuales de CSAV.

**Carpac:** Opera desde 1993 en la ruta que conecta la costa oeste de Norte América con la costa oeste de Sudamérica. Participaron CCNI, CSAV y NYK.

**Austral:** Operó desde el 2003 hasta el 2009 en la ruta que conecta la costa este de Sudamérica con la costa oeste de Sudamérica. Participaron CSAV y MOL.



Fuente: Memorias anuales de CSAV.



Fuente: Memorias anuales de CSAV

**Nasa:** Operó desde 1994 y por lo menos hasta 2008 en la ruta que conecta el norte de Europa y las costas este y oeste de Sudamérica con América Central. Participaron CSAV y MOL.



Fuente: Memorias anuales de CSAV

## VI. ANÁLISIS DE LAS CONDUCTAS INVESTIGADAS

### 6.1. Credibilidad de los medios de prueba introducidos al procedimiento

181. Antes de proceder con el análisis de fondo en relación con la conducta material imputada a título de infracción, esta Comisión considera pertinente realizar determinadas precisiones en relación con el tipo de análisis y la forma en que distingue la credibilidad de los diversos medios probatorios utilizados en el presente procedimiento, en atención a que varias de las Investigadas han cuestionado reiteradamente la calidad de varios de dichos instrumentos, en particular aquellos en que la Secretaría Técnica respalda sus conclusiones, argumentando, en líneas generales, que los elementos utilizados constituyen únicamente indicios, que no se ha realizado una debida valoración de ellos y que el tipo de evidencia no es suficiente para sustentar la hipótesis anticompetitiva formulada por la Secretaría Técnica.
182. Al respecto, esta Comisión ha podido observar que esencialmente los medios probatorios están compuestos por elementos aportados en el marco de solicitudes de beneficios por colaboración: documentos (cuadernos de notas, actas y correos electrónicos, entre otros) y declaraciones (orales o escritas) efectuadas por ex funcionarios de CSAV y NYK. En ese sentido, de acuerdo con el marco conceptual, en base a un razonamiento lógico, sustentado en la experiencia y la sana crítica, esta Comisión, ponderará la fiabilidad de los documentos y las declaraciones que obran en el Expediente, procediendo a analizarlos de manera conjunta para determinar su correspondencia con los hechos que sustentan la imputación analizada en el presente procedimiento administrativo sancionador.

183. En relación con los documentos, esta Comisión coincide con la Secretaría Técnica en que la información contenida en la mayoría de tales documentos constituye elementos directamente vinculados con las coordinaciones imputadas a las Investigadas, así como los mecanismos que adoptaron con la finalidad de viabilizar el respeto de cuentas (absteniéndose o presentando ofertas de cortesía) y los participantes de las coordinaciones. De esta forma, si bien más adelante se analizará cada uno de los episodios de coordinación que fueron sustentados con estos medios probatorios, resulta pertinente resaltar la calidad de tales medios probatorios.

184. Estos documentos conformados por cuadernos de notas, anotaciones, actas, correos electrónicos, registros de embarque, entre otros fueron elaborados *in situ*; es decir en el momento en que se produjeron los hechos constitutivos de la supuesta infracción por lo que resultan altamente confiables al reflejar de forma espontánea lo que habría ocurrido entre 2001 y 2012.

En efecto, en el momento en que se plasmó la información en tales documentos, sus titulares lo realizaron en un contexto en el que no previeron que existiría una investigación posterior, por lo que tales documentos fueron elaborados en un ámbito de confianza e incluso de buena fe con la única finalidad de recoger lo que ocurría exactamente en ese momento. La Comisión observa, además, que quienes los redactaron no tenían incentivos para modificar la realidad de lo que se estaba registrando ni mucho menos de plasmar información que no resultara exacta ni congruente con tales hechos.

185. Además, la información contenida en los documentos (cuadernos de notas, actas, correos electrónicos, registros de embarque, entre otros) resulta difícilmente alterable, y las otras Investigadas (CMC, EUKOR, K-Line y MOL) tampoco han alegado su falsedad ni han presentado algún medio probatorio que desvirtúe su credibilidad o que demuestre algún tipo de alteración en su contenido.

186. Otro tipo de pruebas consideradas son las declaraciones (escritas u orales) presentadas por los señores Mauricio Garrido (CSAV), Diego Ayala (CSAV), Pablo Sepúlveda (CSAV), Hideki Nakai (NYK), Tadanao Matsudaira (NYK) y Takashi Kawamura (NYK), funcionarios que participaron directamente en las coordinaciones realizadas para mantener vigente el sistema de respeto de cuentas. En ese sentido, esta Comisión coincide con la Secretaría Técnica en que las declaraciones que ofrecieron en relación con su participación y conocimiento del acuerdo de respeto de cuentas, resultan altamente confiables, no solo porque fueron testigos directos de los hechos, sino que, además, ambas declaraciones realizadas a título de CSAV y NYK no se contradicen sino, por el contrario, coinciden sustancialmente en describir expresamente la forma en la que operaron las Investigadas para mantener vigente el sistema de respeto de cuentas.

187. Además, en el presente caso, las declaraciones efectuadas a título de CSAV y NYK son un reconocimiento de su participación en una infracción y, por lo tanto, constituyen una admisión por parte de dichas empresas de que su conducta fue ilegal. Asimismo, ni CSAV ni NYK intentan, en estas declaraciones, justificar su conducta o tratar de transferir la responsabilidad de la infracción a otras empresas. En estas circunstancias, esta Comisión concluye que, en la medida en que tales

declaraciones son básicamente contrarias a los intereses de CSAV y NYK, resultan altamente fiables y no existen motivos para considerar que contienen exageraciones o alguna información inexacta.

Más aún si, tales empresas al haberse acogido a solicitudes de beneficios por colaboración no tienen incentivos para inducir a error a la autoridad de competencia pues podrían perder el beneficio otorgado de forma condicional, además de enfrentar drásticos procedimientos judiciales y administrativos por presentar información falsa u obstruir con la investigación. Estas posibles consecuencias que podrían afrontar tanto CSAV como NYK, además de considerar que los funcionarios que ofrecieron sus declaraciones participaron directamente en las coordinaciones con las Investigadas, contribuye a considerar que sus testimonios resultan altamente fiables.

188. Finalmente, esta Comisión ha podido apreciar que, si bien las declaraciones realizadas por los funcionarios de CSAV y NYK revelan detalles de la existencia de las coordinaciones entre las Investigadas en el marco del sistema de respeto de cuentas, también se han evaluado diversos documentos como comunicaciones, cuaderno de notas, reportes, contratos y la información proporcionada por las propias empresas durante la tramitación del procedimiento, que han permitido respaldar las declaraciones o complementar detalles sobre la conducta bajo análisis.

Cabe resaltar que de la información que obra en el Expediente, no se ha encontrado otra evidencia que contradiga las declaraciones efectuadas a título de CSAV y NYK.

189. En ese sentido, esta Comisión ha podido observar que los medios probatorios aportados en el marco de solicitudes de beneficios por colaboración resultan fiables y que una evaluación conjunta de todos los medios probatorios que obran en el Expediente, permitirá aclarar o resaltar ciertos hechos que son materia de análisis del presente procedimiento. De esta forma, de descartarse las explicaciones alternativas y confirmar que la única hipótesis posible que explica los hechos probados es la conducta imputada, se acreditará la responsabilidad de las Investigadas.

## **6.2. El sistema internacional de respeto de cuentas del que participaron las Investigadas**

190. De la información obrante en el Expediente, así como de la información pública vinculada con investigaciones en otras jurisdicciones<sup>96</sup>, y en línea con las conclusiones de la Secretaría Técnica, esta Comisión ha podido observar la existencia de un sistema o entendimiento coordinado entre diversas líneas navieras a nivel internacional que tuvo por objeto, esencialmente, garantizar el respeto de cuentas (contratos para transportar carga rodante de determinado fabricante o consignatario en rutas específicas), de tal manera que se aseguraban no disputarse cuentas de «titularidad» ajena y exigir asimismo el respeto de las

---

<sup>96</sup> En la sección 6.3 se detallan las investigaciones realizadas en otras jurisdicciones sobre el cártel internacional de transporte de vehículos.

cuentas «propias», en las rutas de interés de cada línea naviera en diversas jurisdicciones.

191. Al respecto, el permanente contacto entre competidores, con ocasión de las constantes coordinaciones en el desarrollo de sus operaciones comerciales, facilitó que las navieras japonesas –inicialmente–, así como otras líneas navieras europeas, coreanas y sudamericanas –posteriormente–, llegasen a un entendimiento o acuerdo general que se tradujo en un sistema de «respeto» coordinado de cuentas, que se manifestaba en los procesos de selección (tenders) para la asignación de la carga rodante en relación con clientes (fabricante o consignatario) y rutas específicas.
192. En efecto, el señor Mauricio Garrido (CSAV)<sup>97</sup>, Subgerente de la división Car Carrier de CSAV entre 2004 y 2012<sup>98</sup>, confirmó que por lo menos desde fines de 1999 existía un acuerdo o entendimiento al que obedecía el respeto recíproco de las cuentas que cada naviera tenía con un fabricante o consignatario, respecto de una determinada ruta, origen y destino:

***Mauricio Garrido (CSAV): Cuando volví a Chile desde Europa [en 1999], y empecé a cumplir funciones interinas de Jefe de Tráfico, tuve acceso a un mayor nivel de información, que me permitió conocer cabalmente las conversaciones entre navieros en relación a cuentas, clientes y tarifas. Era una característica del mercado, que se da en la medida que existía confianza entre las navieras. A esta altura, me percaté cabalmente que en el mercado Ro-Ro se manejaba una suerte de acuerdos de respeto recíproco de las cuentas que cada naviera o carrier, tenían con determinado fabricante o consignatario y en una determinada ruta, origen y destino.***

[Énfasis agregado]

193. Esta declaración es coherente con aquella brindada por el señor Pablo Sepúlveda<sup>99</sup>, responsable del área de Car Carrier de CSAV en Estados Unidos entre 1999 y 2012<sup>100</sup>, quien confirmó que las Investigadas, por lo menos desde comienzos del 2000 habrían participado en este sistema de respeto de cuentas, coordinando la asignación de las licitaciones convocadas por los fabricantes o consignatarios de vehículos que requerían el servicio de transporte marítimo de vehículos para una ruta específica, definiendo de manera consensuada la forma de aproximarse a estos procesos:

---

<sup>97</sup> Bloque de Pruebas A, p. 5. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 5 de marzo de 2015.

<sup>98</sup> Mauricio Garrido empezó a trabajar en CSAV desde 1997. Inicialmente ocupó el puesto de asistente comercial de tráfico del área Car Carrier and Reefer Services. Luego, en 1998 fue enviado a la agencia de Hamburgo para ocupar el cargo de Trade Manager de dicha sucursal. En setiembre de 1999 regresó a Chile para ocupar el puesto de Jefe de Ventas. Desde 2003 hasta 2004, fue Jefe de Tráfico y luego fue nombrado como Sub Gerente de la división Car Carrier. Actualmente, se desempeña como Subgerente de Recursos Humanos.

<sup>99</sup> Bloque de Pruebas A, p. 3. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 12 de marzo de 2015.

<sup>100</sup> Desde 1995, el Señor Pablo Sepúlveda empezó a trabajar en CSAV. Inicialmente ocupó el cargo de encargado de resultados del Departamento de Reefer. Luego, a partir de 1999 hasta 2012 fue nombrado como representante del área de Car Carrier en Estados Unidos. Durante ese periodo, Pablo Sepúlveda reportaba directamente al Señor Mauricio Garrido, quien fue su superior jerárquico. Actualmente ocupa el cargo de Sub Gerente de Ventas y Marketing de la División Car Carrier.

**Pablo Sepúlveda (CSAV):** Durante mis primeros años en la compañía, no me tocó participar en muchas licitaciones, CSAV tampoco recibía muchas invitaciones a este tipo de procesos. Tiempo después, cuando ya me encontraba en EEUU, aproximadamente a finales de los 90 y principios del 2000, a propósito de mi función desempeñada en la oficina que manteníamos en conjunto con MOL, me enteré de que existía una suerte de acuerdos previamente establecidos entre las compañías navieras japonesas para respetar las cuentas de otras compañías. Ya para el año 2002, tenía conocimiento que existía una fluida interacción con los 3 carrier japoneses [K-Line, MOL y NYK], lo que implicaba coordinaciones entre los diversos procesos licitatorios a los que llamaban los fabricantes.

[Énfasis agregado]

194. También el señor Diego Ayala (CSAV)<sup>101</sup>, Trade Manager en la división de Car Carrier de CSAV desde el 2008<sup>102</sup>, ratificó la existencia de este sistema de respeto recíproco de cuentas entre empresas japonesas, europeas y coreanas (en la que también participaron las empresas chilenas), y la necesidad de respetar las cuentas de titularidad de otras líneas navieras, incluso de aquellas que no pertenecían a un mismo servicio conjunto:

**Diego Ayala (CSAV):** Existiría desde hace tiempo un entendimiento de respeto recíproco de cuentas entre empresas japonesas y coreanas (a lo menos Eukor<sup>103</sup>), así como también entre las navieras japonesas y Höegh<sup>104</sup>. De hecho, recuerdo que, en algunas oportunidades, cuando alguien pretendía cotizar por alguna carga que transportaba Eukor, NYK se oponía o hacía presente que lo anterior podría tener un impacto negativo sobre las cuentas japonesas. Asimismo, también recuerdo que algunas veces NYK sostenía conversaciones con otras navieras ajenas al S'Kai para coordinar algún respeto de cuentas.

[Énfasis agregado]

195. Finalmente, NYK también reconoció que durante un extenso período de tiempo y hasta setiembre de 2012, existieron coordinaciones entre competidores sobre distintos procesos de selección:

*[D]urante un periodo extenso de tiempo, cuyo inicio no es posible precisar pero que concluyó en septiembre de 2012, algunas compañías, entre ellas NYK, contactaban a, o eran contactadas por sus competidores en relación con determinados negocios o procesos de licitación<sup>105</sup>.*

[Énfasis agregado]

---

<sup>101</sup> Bloque de Pruebas A, p. 6. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 9 de marzo de 2015.

<sup>102</sup> A partir del 2000, el Señor Diego Ayala empezó a trabajar en CSAV y una empresa vinculada a esta (Vogt & Maguire Limited). Recién desde el 2008, ingresó al departamento de Car Carrier como Jefe de Gestión, cargo que a partir del 2010 se denominó Trade Manager. Durante este periodo, Diego Ayala reportaba directamente a Mauricio Garrido, quien fue su superior jerárquico.

<sup>103</sup> Como se ha señalado, Eukor ingresó a este mercado en 2002.

<sup>104</sup> Höegh Autoliners Holdings AS (en adelante, Höegh) es una empresa noruega no inscrita en los Registros Públicos de Lima, que se encuentra dedicada fundamentalmente al transporte de vehículos<sup>104</sup>. Hasta 2005 se denominó Höegh-Ugland Auto Liners (Hual): <http://www.hoeghautoliners.com/>

<sup>105</sup> Bloque de Pruebas B, p. 10. Escrito de NYK del 16 de mayo de 2016.

196. En línea con ello, en diversas jurisdicciones en que se iniciaron investigaciones e impusieron sanciones a diversas líneas navieras –incluyendo las Investigadas– por su participación en un acuerdo o entendimiento a nivel mundial para el respeto de cuentas en el mercado de transporte *car carrier*, con efectos en distintos puertos del mundo, la mayoría de tales empresas han confesado su participación en este sistema anticompetitivo y han colaborado o se encuentran colaborando con las autoridades correspondientes en el marco de programas de clemencia o acuerdos de admisión de culpabilidad (*plea agreements*).
197. De acuerdo con lo señalado por el señor Mauricio Garrido (CSAV)<sup>106</sup>, en una época NYK, K-Line y MOL habrían liderado el sistema de reparto de cuentas, en el que en su oportunidad también participaron Eukor, Höegh y Wallenius Wilhelmsen Logistics AS (en adelante, WWL)<sup>107</sup>:

***Mauricio Garrido (CSAV): En mi entendimiento, los carrier japoneses NYK, K-Line y MOL serían los que lideran estos acuerdos generales de reparto de mercado y tarifas, pero colaborarían activamente con los carriers coreanos, al menos Eukor, y europeos, Höegh Autoliners y Wallenius;***

[Énfasis agregado]

198. De acuerdo con los elementos de juicio analizados obrantes en el Expediente, el sistema de respeto coordinado descrito incluyó numerosas cuentas que tenían a Perú como destino. Al respecto, NYK confirmó que sus funcionarios coordinaron directamente con sus competidores su participación en distintos procesos de selección convocados por fabricantes y consignatarios de automóviles para la prestación del servicio de transporte marítimo de vehículos con destinos diversos, incluyendo el Perú<sup>108</sup>:

***[Nuestra empresa ha] determinado que funcionarios de NYK entablaron contacto directo con sus competidores respecto a determinados negocios o licitaciones convocadas por fabricantes y/o consignatarios de automóviles para la prestación de servicios de transporte marítimo de vehículos con destino a Perú.***

[Énfasis agregado]

199. La existencia de este sistema de respeto de cuentas se puede corroborar también en las comunicaciones que obran en el Expediente. Así, por ejemplo, una comunicación interna de 2001 entre funcionarios de CSAV, revela que por lo menos NYK, WWL y CSAV intercambiaban sus listas de clientes para mantener una forma definida de actuar frente a ellos<sup>109</sup>:

---

<sup>106</sup> Bloque de Pruebas A, p. 4. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 25 de octubre de 2012.

<sup>107</sup> WWL es una empresa escandinava formada en 1999 por Wallenius Lines AB y Wilh. Wilhelmsen ASA. Pertenece, por lo tanto, al mismo grupo económico que Eukor.

<sup>108</sup> Bloque de Pruebas B, p. 3. Escrito de NYK del 5 de febrero de 2016.

<sup>109</sup> Bloque de Pruebas A, p. 8. Comunicación del 15 de octubre de 2001, 10:59 p.m.

**De:** Pablo Sepulveda [CSAV]

**Enviado:** 10/15/2001 10:59 PM

**Para:** Mauricio Garrido/Chile/CSAV@CSAV\_VAP [CSAV]

**Cc:** Alberto Feres/Chile/CSAV@CSAV\_VAP, Santiago

Bielenberg/Chile/CSAV@CSAV\_VAP, Drago Radovic/Chile/CSAV@CSAV\_VAP, Millvoj

Milosevic/Chile/CSAV@CSAV\_VAP, Gonzalo Bravo/Chile/CSAV@CSAV\_VAP, Alejandro

Crichton/Chile/CSAV@CSAV\_VAP [funcionarios de CSAV]

**Asunto:** Reunion NYK/WWL

*Psi, sgte. resumen de reunión con NYK/WWL*

*Los principales tópicos discutidos fueron sobre los requerimientos de servicio de CSAV, **no agresión a cuentas existentes** y como mantener el nivel de mercado.*

*(...)*

*Mercado*

**Nos intercambiamos brevemente la lista de clientes (sin tarifas) para verificar que efectivamente teníamos clientes en común y las discusiones se basaron en 3 ítems:**

**Clientes Exclusivos: Cada compañía se comprometería a no tocar cuentas existentes.**

**Clientes Comunes:** *Discutimos 2 escenarios.*

*a) Como sería normal que a tarifas similares los clientes se quieran ir con el operador de la nave, **discutimos la posibilidad que NYK/WWL nos dejaran estos clientes a nosotros para así evitar una competencia/baja en las tarifas.***

*b) Llegar a un consenso con el cliente para repartir la carga. (...)*

*Saludos/PS*

*[Énfasis agregado]*

200. Como se puede apreciar en esta comunicación, las líneas navieras se comprometían a respetar los denominados «clientes exclusivos», es decir, no interferir en las relaciones comerciales existentes entre el fabricante o consignatario de la carga y el «titular» de la cuenta asignada. En este caso particular, se observa además que CSAV solicitó a otras líneas navieras que le permitieran asignarse a los denominados «clientes comunes» para evitar la competencia y, en consecuencia, una baja en las tarifas.
201. Asimismo, como se puede apreciar de la siguiente comunicación de 2004<sup>110</sup>, a propósito de una reunión comercial entre funcionarios de NYK, K-Line, CMC y CSAV, las líneas navieras ratificaron que las cuentas asignadas a cada una se mantendrían conforme lo convenido en una reunión de principales celebrada con este fin:

**De:** Paulino Alonso [CSAV]

**Enviado:** Viernes, julio 23 de 2004 5:56 A.M.

**Para:** [mgarrido@csav.com](mailto:mgarrido@csav.com) [CSAV]

**Asunto:** Reunión comercial SKAI

*Mauricio,*

---

<sup>110</sup> Bloque de Pruebas A, p. 108. Comunicación del 23 de julio de 2004, 5:56 a.m.

*Ya terminó la reunión comercial y no fue nada más que una reunión comercial, muy calmada y sin mayores sobresaltos.*

*Asistentes:*

*Nakajima- Suzuki NYK  
Yaseo - Takemoto KLine  
Chanes- Azuma CCNI  
Alonso - Fujita CSAV (...)*

*Marcas japonesas y coreanas de carros nuevos (...)*

***Las cuentas se mantuvieron de acuerdo a la reunión de principales, CSAV queda con el grupo Indumotora (Subaru, Kia, Sang Yong), CSAV/CCNI Honda, y los japoneses [NYK y K-LINE] con las otras marcas. (...)***

*Eso es todo por el momento, almorcé con “amigo” Okamura.*

*Saludos,*

*Paulino Alonso V.  
C.S.A.V./Car Carrier Service*

[Énfasis agregado]

202. La asignación de cuentas se sostuvo, en principio, en el respeto a las cuentas «históricas» vigentes de cada línea naviera y del respeto a las nuevas cuentas obtenidas de manera competitiva. Es decir, si alguna línea naviera hubiese sido adjudicataria de una determinada cuenta en el pasado, se trataba de cuentas que «históricamente» le «perteneían» y, en consecuencia, para futuras licitaciones sus competidores debían respetar esta especie de «derecho adquirido» de la línea naviera «titular» de la cuenta. Sobre el particular, los señores Diego Ayala (CSAV)<sup>111</sup> y Pablo Sepúlveda (CSAV)<sup>112</sup> han señalado lo siguiente:

***Diego Ayala (CSAV): Una vez que un carrier se adjudicaba la carga para una determinada ruta y cliente en particular, buscaba, en ciertas ocasiones y cuando había confianza, de que ésta le fuese respetada por los demás carriers en tenders futuros.***

***Pablo Sepúlveda (CSAV): Entre japoneses, los repartos dependían de si existía algún carrier que controlase la cuenta con anterioridad y que tuviese algún grado de confianza y diálogo con los competidores de la ruta que sería licitada.***

[Énfasis agregado]

203. A diferencia de las cuentas asignadas históricamente, cuando se licitaba una cuenta nueva, las líneas navieras se encontraban «autorizadas» a competir para asignarse dicha cuenta. Así, una vez que la naviera obtenía la buena pro de la cuenta nueva, esta era respetada por las demás líneas navieras en los subsiguientes procesos de selección.

---

<sup>111</sup> Bloque de Pruebas A, p. 6. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 9 de marzo de 2015.

<sup>112</sup> Bloque de Pruebas A, p. 3. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 12 de marzo de 2015.

En efecto, de acuerdo con las declaraciones recogidas en el Expediente<sup>113</sup>, la cooperación que existía entre las líneas navieras no necesariamente se extendía a las cuentas nuevas que aparecían periódicamente en diversas rutas. Sin embargo, una vez adjudicado un nuevo *tender*, se retomaba la cooperación para respetar la titularidad de tales cuentas:

**Pablo Sepúlveda (CSAV):** *Esta premisa de cooperación en la industria, no se extendía a las **cargas nuevas** que aparecen periódicamente en las diversas rutas. En estos casos, todas las empresas **podían libremente competir por la carga, pero una vez adjudicada la carga nueva para una ruta determinada, la empresa ganadora exigía a las demás empresas con las cuales tenía confianza respetar su cuenta.***

[Énfasis agregado]

204. Las Investigadas establecieron mecanismos coordinados para asegurar el sistema de respeto de cuentas. Los tenders, por lo general, se convocaban cada uno o dos años, cuando un fabricante o consignatario invitaba a las líneas navieras para presentarse a la licitación respectiva. Alternativamente, el fabricante o consignatario podrían solicitar cotizaciones a determinadas líneas sin realizar un proceso de selección abierto. En ambos casos, la línea «titular» de la cuenta coordinaba con sus posibles competidores, para que se abstuvieran de participar, ofreciesen cotizaciones más altas que la «titular» u ofertasen condiciones menos atractivas, en relación con las tarifas y condiciones que la «titular» comunicaba.
205. Como han reconocido los señores Diego Ayala (CSAV)<sup>114</sup> y Pablo Sepúlveda (CSAV)<sup>115</sup>, el abstenerse de participar, ofrecer cotizaciones más elevadas o condiciones menos atractivas eran los mecanismos que se utilizaban con mayor frecuencia entre las líneas navieras para garantizar el respeto mutuo de la titularidad de las cuentas:

**Diego Ayala (CSAV):** *En cuanto a la periodicidad de estos acuerdos puedo señalar que, para los casos en que existió interacción entre navieras y en las rutas en las cuales yo estuve involucrado, ocurrían cuando determinados fabricantes o consignatarios invitaban a participar en una licitación o proceso de adjudicación. **Recibida la invitación, se acordaba respetar la cuenta del carrier que se había adjudicado anteriormente dicho contrato, absteniéndose las demás navieras de cotizar o enviando cotizaciones deliberadamente más altas.***

**Pablo Sepúlveda (CSAV):** *En mi experiencia, las interacciones entre navieras, a lo menos, para aquellos casos en los que CSAV participó, se producían cuando algún cliente, ya sea un fabricante o consignatario, iniciaba un proceso de adjudicación. **Recibida la invitación por las navieras, algunas intentaban acordar que se respetase la cuenta del carrier incumbente absteniéndose las demás navieras de cotizar u ofertando ofertas deliberadamente más altas.***

[Énfasis agregado]

---

<sup>113</sup> Bloque de Pruebas A, p. 3. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 12 de marzo de 2015.

<sup>114</sup> Bloque de Pruebas A, p. 5. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 9 de marzo de 2015.

<sup>115</sup> Bloque de Pruebas A, p. 4. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 12 de marzo de 2015.

206. En la misma línea de CSAV, NYK también reconoció que los mecanismos utilizados con mayor frecuencia para asegurar el respeto de cuentas eran las coordinaciones entre la titular de una cuenta y las otras empresas para que se abstuvieran de participar u ofrecieran condiciones tarifarias más onerosas<sup>116</sup>:

*[Las] conversaciones tenían como objeto conocer la postura de los competidores en relación a tales negocios o licitaciones o, en algunos casos, **solicitar que se respetara a un cliente o negocio que el incumbente ya venía atendiendo.** En este último caso, cuando la respuesta a la solicitud de respeto era positiva, es decir, cuando existía un entendimiento mutuo de que el negocio pertenecía a una determinada línea, **la empresa contactada solía ofrecer una tarifa más alta a la que ofrecería la naviera incumbente o, en ocasiones, podía no participar en dicho negocio o licitación.***

[Énfasis agregado]

207. En distintas oportunidades, al abstenerse de participar en una licitación, las navieras invitadas se excusaban en su capacidad de espacio en el buque o motivos operacionales, a fin de mantener buenas relaciones comerciales con el fabricante o consignatario. De lo contrario, cuando se presentaban a los concursos, en distintos casos la «titular» de la cuenta señalaba expresamente a las demás líneas navieras la tarifa que debían ofrecer o un rango de tarifas que le asegurase a la «titular» obtener el contrato:

***Mauricio Garrido (CSAV):** Incluso, en algunas ocasiones, la naviera que manejaba la ruta con anterioridad, se contactaba con las demás navieras y les **señalaba expresamente las tarifas que pensaba ofrecer o el rango de posturas que debían postular sus competidores**<sup>117</sup>.*

[Énfasis agregado]

208. El sistema de respeto de cuentas se sostenía bajo la premisa de que no convenía a los intereses de ninguna de las líneas navieras competir por las cuentas, y que, en cambio, el respeto de las cuentas «ajenas» garantizaba o justificaba el respeto de las cuentas «propias», en beneficio de todas las líneas involucradas, lo cual garantizaba el equilibrio del sistema a nivel global. Esta lógica era compartida por los participantes en el mercado y trasladada a los funcionarios encargados de mantener el acuerdo:

***Diego Ayala (CSAV):** Me indicaron [funcionarios superiores] que no tenía sentido intentar competir por las cuentas japonesas, pues (i) los fabricantes japoneses siempre otorgan una suerte de *right of first refusal* a las navieras japonesas, por lo que una menor cotización de CSAV sería presentada y equiparada, (ii) NYK, CSAV, CCNI y K-Line comparten las utilidades que obtienen del tráfico del S'Kai, por lo que la competencia de cuentas solo redundaría en menores ingresos para todos, y (iii) **la agresividad comercial respecto a marcas japonesas podría afectar gravemente la confianza y relación con los carriers japoneses.** Por eso, cuando*

<sup>116</sup> Bloque de Pruebas B, p. 10. Escrito de NYK del 16 de mayo de 2016.

<sup>117</sup> Bloque de Pruebas A, p. 5. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 5 de marzo de 2015. También, la entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 12 de marzo de 2015 al señor Pablo Sepúlveda (p. 4).

**excepcionalmente nos llegaban tenders de compañías japonesas, las revisábamos superficialmente y ya teníamos interiorizado que no tenía sentido competir por ellas**<sup>118</sup>.

[Énfasis agregado]

209. Estos mecanismos permitían a las líneas navieras incrementar progresivamente sus tarifas, al tener garantizado el respeto de las demás líneas navieras a la titularidad de sus cuentas y la no interferencia en las relaciones comerciales que sostenían con sus clientes. Al respecto, el señor Pablo Sepúlveda (CSAV)<sup>119</sup> ha explicado que las líneas navieras utilizaban el término «window» para referirse a la «titular» de una cuenta que se aproximaría a un cliente determinado a fin de negociar un incremento de la tarifa:

**Pablo Sepúlveda (CSAV):** *Las líneas llaman el «Talking Window» a la compañía que iba a tener la aproximación con el cliente, es la compañía que iba a ir donde el cliente y le iba a decir «negociemos, tenemos que negociar las condiciones de mercado, digamos, han cambiado, el petróleo ha subido, los costos portuarios han subido y necesitamos hacer un ajuste de la tarifa». Esto se llama el «Talking Window», la compañía que iba a llevar la relación comercial, la que tiene más cercanía comercial con ese cliente.*

210. El señor Pablo Sepúlveda (CSAV) también relató la manera en la que se llevaban a cabo las coordinaciones entre dos o más representantes de las Investigadas<sup>120</sup> frente a licitaciones de cuentas que debían ser mutuamente respetadas:

**Pablo Sepúlveda (CSAV):** *Cuando las cuentas americanas como **General Motors, Ford y Chrysler** salían a tender, nosotros revisábamos interiormente en la compañía los tráficos nuestros, cuando veíamos que teníamos un tráfico que era nuestro y que nos interesaba mantenerlo, **yo recibía instrucciones de mi superior, «contacta a esta línea, esta línea», que las conocemos, para que ellos no liciten o que nos respeten la cuenta.** Y mi interacción era llamar por teléfono digamos, al representante que tenía en EEUU y decirles que nosotros tenemos esta cuenta. Nos van a respetar, digamos, la referencia que tiene CSAV comentaban sí o si no.*

[Énfasis agregado]

211. En síntesis, de acuerdo con los elementos de juicio que obran en el presente procedimiento, y en línea con las conclusiones esbozadas en el Informe Técnico por la Secretaría Técnica, esta Comisión considera acreditado que existió un sistema de respeto de cuentas de alcance mundial que operó hasta setiembre de 2012.

---

<sup>118</sup> Bloque de Pruebas A, p. 5. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 9 de marzo de 2015.

<sup>119</sup> Bloque de Pruebas A, p. 2. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 18 de marzo de 2012.

<sup>120</sup> Bloque de Pruebas A, p. 325. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 12 de marzo de 2015.

### 6.3. La persecución de la conducta investigada en otras jurisdicciones

212. Como se expuso en la Resolución de Inicio y el Informe Técnico, las investigaciones por conductas anticompetitivas en el mercado de transporte *car carrier* se han dado en distintas jurisdicciones. Así, el presente procedimiento se da en un contexto de investigaciones y sanciones impuestas a los agentes por su participación en acuerdos o entendimientos a nivel mundial por autoridades de diferentes países.

Incluso, varias de las imputadas y otros agentes que no tienen presencia en el Perú se han acogido a sistemas de delación o acuerdos de admisión de culpabilidad, confesando su participación en el sistema y colaborando con las autoridades en las investigaciones.

213. Si bien el resultado de las investigaciones realizadas por otras agencias no es vinculante para esta Comisión y el presente procedimiento, estas esbozan un contexto relevante, ello tomando en consideración que los centros de operación se encuentran en distintos países.

214. Finalmente, es importante notar que, en algunas jurisdicciones, como Estados Unidos y Australia, las infracciones a la libre competencia constituyen delitos penales, lo cual implica que esta infracción ha sido objeto de análisis bajo estándares probatorios sumamente rigurosos, bajo los cuales se ha acreditado plenamente la existencia de este cártel a nivel internacional<sup>121</sup>.

#### 6.3.1. Unión Europea

215. El 21 de febrero de 2018, la Comisión Europea<sup>122</sup> anunció la sanción a CSAV, K-Line, MOL (exonerada por clemencia), NYK y Eukor por su participación en un cártel que tuvo lugar entre el 2006 y 2012 en el mercado de transporte marítimo internacional de carga rodante en varias rutas entre Europa y otros continentes. De acuerdo con la Comisión Europea, las navieras sancionadas realizaron coordinaciones anticompetitivas para la fijación de tarifas, el reparto de mercado y el intercambio de información sensible. En particular, se acordó el respeto del *status quo* en el mercado y el respeto a los negocios tradicionales de cada uno de sus miembros.

216. La práctica se llevó a cabo a través de reuniones entre los directivos de ventas de las empresas sancionadas, quienes, además mantenían frecuentes conversaciones telefónicas. La investigación se inició con una solicitud de clemencia presentada por MOL, la cual dio a conocer la existencia del cártel.

217. Posteriormente, CSAV, K-Line, NYK y Eukor decidieron acogerse al programa de clemencia comunitario, teniendo como resultado reducciones de las multas desde 50% hasta 20%. La sanción total efectivamente impuesta ascendió a €395 millones.

---

<sup>121</sup> OECD, Prosecuting Cartels without direct evidence. 2006.

<sup>122</sup> Al respecto, véase la nota de prensa emitida por la Comisión Europea el 21 de febrero de 2018: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-18-962\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-962_en.htm)

### 6.3.2. Estados Unidos

218. En el año 2014, el Departamento de Justicia (*Department Of Justice* - DOJ) formuló cargos contra CSAV, Eukor, Höegh, K-Line, MOL, NYK, WWL y World Logistics Service (USA) Inc., por haber participado en una coordinación y conspiración, por lo menos entre 1997 y 2012, para suprimir y eliminar la competencia mediante la asignación de clientes y rutas, manipulación de licitaciones y la fijación de precios de los servicios internacionales de transporte marítimo de la carga transportada a través de embarcaciones Ro-Ro, tales como automóviles, camiones y maquinaria de construcción, desde y hacia los Estados Unidos<sup>123</sup>.
219. Entre los años 2015 y 2017, CSAV, K-Line, NYK, WWL y Höegh suscribieron *plea agreements*, en las cuales reconocieron la existencia de un sistema de acuerdos continuados, adoptados en el marco de reuniones y comunicaciones entre los agentes competidores en dicho mercado. Asimismo, detallaron que en dichas reuniones, se tomaban decisiones como: (i) la distribución de clientes y rutas; (ii) desistirse de participar en procesos de selección, o fijar los precios que serían ofrecidos; y, (iii) la discusión y fijación de precios, de forma que no compitan frente a determinados clientes<sup>124</sup>.

### 6.3.3. Japón

220. En 2014, la autoridad de competencia de Japón, la *Japan Fair Trade Commission* (JFTC), también emitió órdenes de cese y de pago de multas contra K-Line, NYK, Nissan Motor Car Carrier Co. y WWL por su participación en este cártel internacional de transporte marítimo de automóviles y camiones, transportados a través de las embarcaciones Ro-Ro, desde –por lo menos– enero de 2008 hasta setiembre de 2012 en diversas rutas, incluyendo las que conectaban los puertos de Japón con Norteamérica, Europa, Medio Oriente y Oceanía<sup>125</sup>.

---

<sup>123</sup> Al respecto, véase la denuncia por conspiración presentada en diciembre de 2009 y noticias relacionadas en: <https://www.justice.gov/file/189891/download> <http://cdn2.winston.com/images/content/1/0/v2/106202/Gardner-Maritime-Bulletin-First-Quarter-2015.pdf>

<sup>124</sup> CSAV aceptó pagar una multa penal de USD 8.9 millones. Al respecto, véase: <https://www.justice.gov/opa/pr/south-american-company-agrees-plead-guilty-price-fixing-ocean-shipping-services-cars-and>

K-Line aceptó pagar una multa penal de USD 67.7 millones. Al respecto, véase: <https://www.justice.gov/atr/case-document/file/500351/download>

NYK aceptó pagar una multa penal de USD 59.4 millones. Al respecto, véase: <https://www.justice.gov/opa/pr/third-company-agrees-plead-guilty-price-fixing-ocean-shipping-services-cars-and-trucks>

WWL aceptó pagar una multa penal por USD 98.9 millones. El *settlement* también concluyó la investigación en contra de Eukor. Al respecto, véase: <https://www.justice.gov/opa/pr/wwl-pay-989-million-fixing-prices-ocean-shipping-services-cars-and-trucks>

Höegh aceptó pagar una multa penal por USD 21 millones e implementar un programa de cumplimiento por 2 a 3 años. Al respecto, véase: <https://www.justice.gov/atr/case-document/file/1023246/download>

<sup>125</sup> Al respecto, véase la nota de prensa emitida por la JFTC el 18 de marzo de 2014: <http://www.jftc.go.jp/en/pressreleases/yearly-2014/March/140318.html>

221. Durante el desarrollo del procedimiento se demostró que las líneas navieras investigadas fijaron de manera concertada las tarifas de sus servicios y la forma de cotizar en las licitaciones, a efectos de que cada empresa pudiera mantener determinados clientes en cada ruta. De esta forma, se abstuvieron de competir en las licitaciones convocadas por clientes «ajenos», ya sea ofertando una tarifa menor a la ofrecida por el titular de la cuenta o absteniéndose de efectuar cotizaciones con el propósito de asegurar que las relaciones comerciales se mantengan de conformidad con lo acordado. Ello permitió a las líneas navieras aumentar o mantener los niveles de las tarifas por sus servicios.
222. Cabe resaltar que MOL también habría participado en dicho cártel. No obstante, se acogió al programa de clemencia de la autoridad japonesa, aportando pruebas que ayudaron a obtener sanciones efectivas. En consecuencia, la JFTC exoneró a MOL del pago de la multa. Por su parte, impuso a NYK, K-Line, WWL y Nissan Motor Car Carrier Co. multas ascendentes a USD 120 millones, USD 52 millones, USD 31 millones y USD 3 millones, respectivamente.

#### **6.3.4. México**

223. El 25 de mayo de 2017, la Comisión Federal de Competencia Económica, autoridad de competencia mexicana, sancionó a CSAV, K-Line, MOL, NYK y WWL por incurrir en prácticas anticompetitivas en el mercado de transporte internacional de carga rodante con efectos en puertos mexicanos. En consecuencia, la autoridad mexicana impuso multas entre USD 3'916,326 y USD 5'003,833 a las navieras, en base a diez acuerdos llevados a cabo entre el 2009 y 2015<sup>126</sup>.
224. Las coordinaciones se realizaban a través de reuniones presenciales y llamadas telefónicas y tenían por objeto mantener la participación de cada naviera en el mercado internacional, mediante el respeto de las cuentas históricamente asignadas a cada una.

#### **6.3.5. Chile**

225. En enero de 2015, FNE formuló cargos contra CMC (CCNI), CSAV, Eukor, K-Line, MOL y NYK por la presunta asignación coordinada de zonas o cuotas de mercado, a través del respeto de cuentas que contrataban los fabricantes o consignatarios de automóviles para la prestación del servicio de transporte marítimo *deep sea* de vehículos con destino a Chile desde la ruta Europa, América y Asia<sup>127</sup>. Este caso aún se encuentra en trámite y pendiente del pronunciamiento del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia.
226. De acuerdo con el requerimiento (imputación de cargos de la FNE), las líneas navieras investigadas habrían concertado que la naviera a la que se le hubiera

---

<sup>126</sup> Al respecto, véase: <http://cofece.mx/CFCResoluciones/docs/Asuntos%20Juridicos/V222/0/3830118.pdf>

<sup>127</sup> Al respecto, véase el Requerimiento formulado por la FNE el 27 de enero 2015: <http://www.fne.gob.cl/fne-pide-multas-de-us-75-millones-para-seis-navieras-que-integraron-cartel-del-transporte-maritimo-de-vehiculos-hacia-chile-2/>

asignado un cliente y una ruta, le fuese respetada la titularidad de esta cuenta en una nueva contratación, comprometiéndose las demás líneas navieras a ofertar más alto o abstenerse de participar. Estas coordinaciones se desarrollaron desde 2000 hasta 2012.

227. Cabe resaltar que CSAV y NYK se acogieron al programa de clemencia chileno, aportando pruebas y colaborando con la FNE en la acreditación del cártel y de la participación de las otras empresas imputadas.
228. Asimismo, es importante resaltar la importancia del caso en trámite ante la autoridad de competencia chilena en la medida que, muchas de las rutas de transporte internacional de vehículos por vía marítima que tenían por destino los puertos chilenos (en particular, San Antonio e Iquique) tenían también como puerto de destino al Perú (a través del Terminal Portuario del Callao).

### 6.3.6. China

229. En diciembre de 2015, la autoridad de competencia de China (*National Development and Reform Commission*) sancionó a Eukor, WWL, CSAV, CMC, NYK, K-Line y MOL, por haber participado entre 2008 y 2012 en este cártel internacional en el mercado de transporte marítimo de automóviles, camiones y maquinaria de construcción, transportados a través de embarcaciones Ro-Ro<sup>128</sup>.
230. De acuerdo con la autoridad china, las empresas mantuvieron frecuentes comunicaciones, en las cuales intercambiaron información sensible, negociaron precios y se repartieron clientes y rutas que tenían como inicio o destino a China.
231. Cabe resaltar que, en el procedimiento iniciado por la autoridad china, NYK, K-Line y MOL se acogieron al programa de clemencia, reconociendo su participación en el cártel y aportando pruebas que ayudaron a obtener sanciones efectivas. De esta manera, la autoridad china exoneró de la multa a NYK y redujo las correspondientes a MOL y K-Line, quienes pagaron USD 6 millones<sup>129</sup> y USD 3.7 millones, respectivamente. Por su parte, Eukor, CSAV y CMC fueron sancionadas con multas ascendentes a USD 44 millones<sup>130</sup>, USD 475,000<sup>131</sup> y USD 190,000<sup>132</sup>, respectivamente.

---

<sup>128</sup> Al respecto, véase el artículo de Global Competition Review del 5 de enero de 2016: <http://globalcompetitionreview.com/news/article/40233/china-fines-vehicle-shippers-price-fixing/>

<sup>129</sup> Al respecto, véase la nota de prensa publicada en la página web de MOL el 28 de diciembre de 2015: <http://www.mol.co.jp/en/pr/2015/15086.html>

<sup>130</sup> Al respecto, véase el artículo de Reuters del 28 de diciembre de 2018: <https://uk.reuters.com/article/uk-china-shipping-fines/china-fines-seven-shipping-firms-63-million-for-price-fixing-idUKKBN0UB0CE20151228>

<sup>131</sup> Al respecto, véase la nota de prensa publicada en la página web de CSAV el 28 de diciembre de 2015: <http://www.csav.com/special-services/en/InvestorRelations/Announcements/Documents/2015-12-28%20Fine%20in%20China%20and%20compliance%20commitments.pdf>

<sup>132</sup> Decisión Administrativa No. [2015] 8 de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma de la República Popular de China de fecha 15 de diciembre de 2015, que obra en el folio 1325 del Expediente.

### 6.3.7. Brasil

232. A finales de febrero de 2016, la autoridad de competencia de Brasil (CADE) inició un procedimiento administrativo sancionador contra CSAV, Eukor, Grimaldi Group SpA, Höegh, K-Line, MOL, NYK, Nissan Motor Car Carriers Co y WWL, por su presunta participación en este cártel internacional, en el mercado de transporte marítimo de automóviles a través de embarcaciones Ro-Ro, entre 2000 y 2012<sup>133</sup>.
233. De acuerdo con la autoridad de competencia brasileña, distintos elementos aportan a la existencia de este cártel desde 1978 por lo menos. No obstante, los más claros indicios de esta infracción se encuentran a partir del 2000, año en el que se habrían incrementado considerablemente las coordinaciones analizadas<sup>134</sup>.
234. Según el CADE, el cártel habría tenido como propósitos principales la asignación de los clientes para que cada línea naviera investigada pudiera mantener la posición establecida frente a sus clientes y para que pudieran mantener o aumentar las tarifas cobradas por la prestación de sus servicios. Las coordinaciones para concretar este último objetivo incluían la actuación «en bloque» de las líneas navieras para ejercer resistencia conjunta frente a las solicitudes de los clientes que requerían una reducción en las tarifas del servicio ofertado.
235. Este cártel habría involucrado, por lo menos, a ochenta (80) funcionarios de las empresas investigadas y, como se ha evidenciado en otras jurisdicciones, la materialización de este sistema de respeto de cuentas (clientes y rutas) se habría ejecutado a través de reuniones personales, llamadas telefónicas y correos electrónicos que permitieron mantener vigente el sistema de coordinaciones entre los miembros del cártel.
236. En noviembre de 2016, WWL y Eukor llegaron a un Compromiso de Cese con el CADE, por el cual estas empresas se comprometieron a colaborar con dicha autoridad en su investigación y pagar multas por cerca de USD 8.8 millones (BRL 28.6 millones)<sup>135</sup>.

### 6.3.8. Australia

237. En julio de 2016, la autoridad de competencia australiana (*Australian Competition & Consumer Commission - ACCC*) formalizó una denuncia contra NYK y K-Line por la participación en un cártel con otras líneas de transporte marítimo internacional de vehículos entre los años 2009 y 2012<sup>136</sup>.

---

<sup>133</sup> Al respecto, véase el portal del CADE:  
<http://www.cade.gov.br/>

<sup>134</sup> Al respecto, véase la nota publicada por CADE: <http://www.cade.gov.br/noticias/superintendencia-investiga-cartel-internacional-de-transporte-maritimo-de-automoveis>

<sup>135</sup> Al respecto, véase la nota publicada por CADE y las noticias relacionadas con ella:  
<http://www.cade.gov.br/noticias/cade-celebra-seis-acordos-em-investigacoes-de-cartel>  
<http://automotivelogistics.media/pt-br/noticias-pt-br/wwl-e-eukor-fixam-regulador-da-concorrenca-brasil>

<sup>136</sup> Al respecto, véanse las notas de prensa publicadas por la autoridad de competencia de Australia en julio y noviembre de 2016, disponibles en:

238. Ante la denuncia, NYK reconoció su participación y se declaró culpable ante la Corte Federal de Australia, la cual impuso una sanción de USD 25 millones<sup>137</sup>. La empresa sancionada se encuentra colaborando con las investigaciones por la participación de otros presuntos participantes en el cártel, el cual operó, por lo menos, desde 1997<sup>138</sup>.

### 6.3.9. Corea del Sur

239. La agencia de competencia de Corea del Sur (*Korea Fair Trade Comision - KFTC*) sancionó a nueve compañías navieras, entre ellas MOL, K-Line, NYK, Eukor y CSAV, por la comisión de conductas anticompetitivas consistentes en la concertación de precios y reparto de mercados en el transporte marítimo de carga rodante a través de naves Ro-Ro entre el 2002 y 2012<sup>139</sup>.

240. De acuerdo con la KFTC, las líneas navieras coadyuvaron al mantenimiento de un *status quo* a través del respeto de cuentas, absteniéndose de participar en las convocatorias a licitaciones o presentando ofertas no competitivas. La investigación se inició con la solicitud de clemencia de MOL y su subsidiaria, Nissan Motor Car Carrier Co., Ltd. (NMCC).

241. Como consecuencia, la autoridad impuso multas por un total de USD 40 millones, exonerando a MOL y NMCC por su colaboración durante el procedimiento. Por su parte, a NYK, Eukor, K-Line y CSAV se les impusieron multas aproximadas por USD 4.6 millones, USD 1.9 millones<sup>140</sup>, USD 11.5 millones<sup>141</sup> y USD 643 mil, respectivamente.

[La sección 6.4 continúa en la siguiente página]

---

<https://www.accc.gov.au/media-release/australia%E2%80%99s-first-criminal-cartel-charge-laid-against-nyk>  
<https://www.accc.gov.au/media-release/criminal-cartel-charges-laid-against-k-line>

<sup>137</sup> Al respecto, véase la nota de prensa publicada por la ACCC en julio de 2017, disponible en: <https://www.accc.gov.au/media-release/nyk-convicted-of-criminal-cartel-conduct-and-fined-25-million>

<sup>138</sup> Para mayores detalles, véase la siguiente noticia del 19 de julio de 2016: <http://seafarertimes.com/2015-16/node/2569>

<sup>139</sup> Al respecto, véase la nota de prensa publicada por la Comisión de Libre Comercio en agosto de 2017, disponible en: [http://www.ftc.go.kr/solution/skin/doc.html?fn=c87ca57e2135b386de0b6faab5bb3d67c149883828413b3447b87d3d7b750a81&rs=/fileupload/data/result/BBSMSTR\\_00000002402/](http://www.ftc.go.kr/solution/skin/doc.html?fn=c87ca57e2135b386de0b6faab5bb3d67c149883828413b3447b87d3d7b750a81&rs=/fileupload/data/result/BBSMSTR_00000002402/)

<sup>140</sup> Al respecto, véase la nota de prensa publicada en la página web de WWL el 21 de agosto de 2017, disponible en: <https://www.walleniuswilhelmsen.com/investor-relations/financial-news/2017/korean-authorities-conclude-investigation-into-car-carrier-industry/>

<sup>141</sup> Al respecto, véase la nota de prensa publicada en la página web de K-Line el 22 de agosto de 2017, disponible en: <https://www.kline.co.jp/en/news/other/other-5808027790739450009.html>

#### 6.4. Vigencia del sistema de respeto de cuentas con relación al Perú (2001 – 2012)

242. A continuación se presentará el análisis de esta Comisión sobre los elementos de juicio obrantes en el Expediente, que en esencia revelan comunicaciones de las Investigadas, a través de coordinaciones entre funcionarios de alta jerarquía que tuvieron por objeto asegurar la vigencia del sistema de respeto de cuentas en los procesos de licitación convocados por los fabricantes o consignatarios para el traslado de vehículos a través del transporte marítimo en rutas específicas, que incluyeron puertos peruanos como destino.
243. Se presentarán además las declaraciones brindadas por los señores Mauricio Garrido, Diego Ayala y Pablo Sepúlveda, respectivamente, ex Sub Gerente, ex Trade Manager y ex responsable del área de Car Carrier de CSAV; así como la transcripción de numerosas páginas del cuaderno de notas del señor Diego Ayala (CSAV), y anotaciones de los señores Hideki Nakai (NYK), Tadanoo Matsudaira (NYK) y Takashi Kawamura (NYK), que revelan detalles de las coordinaciones analizadas.

Cabe precisar que los señores Mauricio Garrido (CSAV), Diego Ayala (CSAV), Pablo Sepúlveda (CSAV), Hideki Nakai (NYK), Tadanoo Matsudaira (NYK) y Takashi Kawamura (NYK), participaron directamente en las coordinaciones realizadas para mantener vigente el sistema de respeto de cuentas. En ese sentido, en línea con lo señalado por la Secretaría Técnica, esta Comisión considera que las declaraciones que ofrecieron en relación con su participación y conocimiento del acuerdo de respeto de cuentas, resultan altamente confiables, no solo porque fueron testigos directos de los hechos, sino que, además, estas declaraciones realizadas a título de CSAV y NYK coinciden sustancialmente en describir expresamente la forma en la que operaron las Investigadas para mantener vigente el sistema de respeto de cuentas.

244. Adicionalmente, como se analizará en esta sección, si bien las declaraciones realizadas por los funcionarios de CSAV y NYK revelan la existencia de las coordinaciones que se realizaron entre las Investigadas en el marco del sistema de respeto de cuentas investigado, también se han evaluado diversos documentos como comunicaciones, cuaderno de notas, reportes, contratos (elaborados en la misma fecha de las coordinaciones) y la información proporcionada por las empresas sobre su participación en los diversos procesos de selección o solicitudes de cotización que, en conjunto, han permitido acreditar las coordinaciones realizadas por las Investigadas.
245. Bajo estas consideraciones, en la presente sección se detallan diversos *tenders* que fueron materia de coordinaciones entre las Investigadas, conforme a los términos en que operaba el sistema de respeto de cuentas. Si bien la Comisión analizará en todo momento una única conducta continuada, en línea con la Resolución de Inicio y el Informe Técnico, y únicamente con fines explicativos, ha considerado pertinente agrupar los episodios en tres rutas comerciales: (i) Europa – Perú, (ii) América – Perú y (iii) Asia – Perú.
246. Es importante tener presente que una cuenta comprende: (i) un fabricante o consignatario, y (ii) lugares de embarque y de destino específicos. Cabe añadir

que los términos comerciales para el transporte (*incoterms*) tenían relevancia para la determinación de la titularidad de una cuenta, de manera que si una cuenta tradicionalmente era transportada en términos FOB (*Free on Board*), una variación a términos CIF (*Cost, Insurance and Freight*) podría significar que se tratase de una nueva cuenta.

Las «cuentas» son la conformación de los elementos antes mencionados, siendo que la variación de alguno podría implicar la existencia de una nueva «cuenta».

247. En atención a ello, en los siguientes párrafos se describirá la forma en que las Investigadas se repartieron diversos clientes en relación con rutas con puertos peruanos como destino, es decir, «cuentas» con destino en Perú.

#### 6.4.1. Ruta América-Perú

248. A continuación, esta Comisión analizará la evidencia disponible en el Expediente acerca de las coordinaciones para el respeto de diversas cuentas desde distintos puertos en América hacia Perú, sobre las cuentas y periodos que se indican en el siguiente cuadro:

**Cuadro 3: Episodios de reparto América – Perú**

Cuentas	Periodo*	Respeto de cuentas
<b>Ford</b>	2001-2004	NYK y WWL <sup>142</sup> respetaron la cuenta Ford a CSAV.
	2004-2009	NYK respetó la cuenta Ford a CSAV
	2012-2015	CSAV respetó la cuenta Ford a NYK.
<b>Chrysler</b>	2001-2003	CSAV respetó la cuenta Chrysler a NYK y WWL <sup>143</sup> .
	2008-2009	CSAV respetó la cuenta Chrysler a NYK.
	2011-2015	NYK respetó la cuenta Chrysler a CSAV.
<b>Toyota</b>	2002-2008	CSAV respetó la cuenta Toyota a MOL.
<b>Nissan/Renault</b>	2005-2008	CMC y CSAV respetaron la cuenta Nissan/Renault a NYK.
<b>General Motors</b>	2006-2014	NYK respetó la cuenta General Motors a CSAV.
<b>Volkswagen</b>	2008-2010	CMC y CSAV respetaron la cuenta Volkswagen a NYK.
<b>Kaufmann</b>	2011-2012	NYK respetó la cuenta Kaufmann a CSAV.

\*Nota: el período señalado comprende tanto las coordinaciones realizadas como la vigencia de los contratos sobre cuentas que habrían sido objeto de respeto.

<sup>142</sup> En 2001, el episodio de coordinación hace referencia a NYKnos, asociación entre NYK y WWL. Estas empresas operaron conjuntamente hasta 2004 (si bien la marca NYKnos habría estado vigente hasta octubre de 2001). NYK habría mantenido las cuentas cuando WWL dejó de operar en esta ruta.

<sup>143</sup> Ídem.

▪ **Ford 2001 - 2015**

249. En 2001, CSAV y NYKnos (asociación entre NYK y WWL) coordinaron el respeto mutuo de la titularidad de sus cuentas. Como se observa a continuación, estas coordinaciones permitieron a CSAV mantener la titularidad de la cuenta de Ford en la ruta desde Estados Unidos de América hacia Perú, cliente suyo por lo menos desde 1999<sup>144</sup>.
250. En efecto, en las comunicaciones del 24<sup>145</sup> y 25<sup>146</sup> de octubre de 2001 entre CSAV y NYK, se observa que CSAV, NYK y WWL habrían llegado a un acuerdo tripartito, el cual versaría, entre otros temas, sobre los clientes exclusivos de las navieras mencionadas. Dichas comunicaciones serían coherentes con el reparto de cuentas existente entre las Investigadas que coordinaron respetar la titularidad de CSAV sobre la cuenta de Ford desde Estados Unidos de América hacia Perú.
251. Lo mencionado encuentra respaldo en el correo del 31 de octubre de 2001<sup>147</sup>, mediante el cual el señor Pablo Sepúlveda (CSAV) explicó al señor Mauricio Garrido (CSAV) los principales acuerdos entre CSAV, NYK y WWL:

**De:** CN=Pablo Sepulveda/OU=NewJersey/O=CSAV [CSAV]  
**Para:** CN=Mauricio Garrido/OU=Chile/O=CSAV@CSAV\_VAP [CSAV]  
**CC:** CN=Santiago Bielenberg/OU=Chile/O=CSA V@CSAV VAP [CSAV]; CN=Drago Radovic/OU=Chile/O=CSAV@CSAV\_VAP [CSAV]; CN=Alejandro Cortez/OU=Chile/O=CSAV@CSAV\_VAP [CSAV]; CN=Javier Benitez/OU=Chile/O=CSAV@CSAV\_VAP [CSAV]  
**Fecha:** 31 de Octubre, 2001 5:18 AM  
**Asunto:** Reunión WWL/NYK/CSAV

*Sgte. resumen de reunión con NYK/WWL.*

*Asistentes:*

*A. Kono (NYK)*

*S. Yanagisawa (NYK)*

*C. Davidson (WWL)*

*P. Sepúlveda (CSAV)*

***Clientes vehículos nuevos***

***Revisamos la lista de clientes del servicio y se acordó sgtes clientes exclusivos de CSAV: Subaru, GM, Ford y Freightliner. Este último fue tema de conflicto ya que WWL argumentó que habían embarcado un par de veces con ellos y que tenían algún derecho. Finalmente llegamos a acuerdo.***

***Clientes compartidos: MB (CSAV solo tiene carga desde Charleston/Miami a Callao), International. Mack Trucks y Komatsu. Estos clientes embarcarían según su preferencia con CSAV o WWL/NYK.***

---

<sup>144</sup> Una comunicación del 15 de junio de 1999, entre el señor Alberto Feres (CSAV) con el señor W.B. Carrigan (Ford Motor Company), en respuesta al requerimiento de la empresa automovilística, para indicar las condiciones bajo las cuales transportaría vehículos de Ford entre los años 2000 y 2004, da cuenta de la relación comercial entonces existente entre ambas compañías.

<sup>145</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 12-14. Comunicación del 24 de octubre de 2001, 1:19 p.m.

<sup>146</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 10-12. Comunicación del 25 de octubre de 2001, 5:25 p.m.

<sup>147</sup> Bloque de Pruebas A, p. 15-16. Comunicación del 31 de octubre de 2001, 5:18 p.m.

### **Clientes vehículos usados**

**CSAV definió su lista de clientes comprometiéndose a no tocar los clientes de WWL/NYK. En el caso de requerimientos spot de mercado las 3 líneas coordinarían tarifas/cotización.**

[Énfasis agregado]

252. Además, las declaraciones del señor Pablo Sepúlveda (CSAV)<sup>148</sup> corroboran lo descrito en los párrafos precedentes, pues NYK y WWL accedieron a respetar esta carga a favor de CSAV:

**Pablo Sepúlveda (CSAV):** *[E]n reuniones con otros funcionarios del área car carrier de CSAV, tomé conocimiento de que se esperaba una disminución de la carga entre la costa Este de Estados Unidos y destinos de la costa oeste de Sudamérica, entre ellos, Perú, en el puerto, principalmente, de Callao. (...) [E]l pronóstico de baja de volúmenes transportados en las rutas condujo a contactos entre CSAV y NYK y WWL, a fin de racionalizar el servicio. (...)*

*En virtud de dicha coordinación, NYK accedió a respetar que la carga que CSAV transportaba en virtud del Space Charter Agreement, siguiera bajo el contrato celebrado por los fabricantes [Ford] con CSAV, lo que también implicó una coordinación entre ambas compañías respecto a las posturas que realizarían en las futuras licitaciones.*

[Énfasis agregado]

253. Posteriormente, en 2004 Ford realizó una nueva convocatoria para el transporte de sus vehículos<sup>149</sup>. Considerando que dicha empresa estaba interesada en extender sus contratos de transporte o realizar licitaciones para diferentes rutas, la participación de CSAV y NYK en dichas negociaciones se habría realizado de manera coordinada. Esto se puede confirmar con la siguiente declaración del señor Pablo Sepúlveda (CSAV), en la cual se destaca que CSAV y NYK, en cumplimiento del sistema de reparto de cuentas, coordinaron que NYK debía respetar la cuenta de Ford a favor de CSAV:

**Pablo Sepúlveda (CSAV):** *[Con relación a la licitación Ford 2004] es probable que, por indicación de Mauricio Garrido, me haya contactado con Tadao Matsudaira, ejecutivo de NYK en New Jersey, solicitando que NYK respetara carga de origen costa Este de Estados Unidos, principalmente Newark, destinada a la costa oeste de Sudamérica, entre otros, Perú, transportada, hasta esa fecha, por CSAV. También es probable que, en estas conversaciones, hayamos solicitado a NYK respetar la carga Ford con origen en Newark, Estados Unidos, y destinos puertos de (...). Finalmente, CSAV se adjudicó esta carga. (...) El acuerdo habría consistido en que ofertaran más alto que CSAV para que así, nos adjudicáramos la carga. CSAV ganó estas rutas de la licitación, renovando el contrato<sup>150</sup>.*

[Énfasis agregado]

<sup>148</sup> Bloque de Pruebas A, p. 24. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 18 de octubre de 2012.

<sup>149</sup> Bloque de Pruebas A, p. 68. Carta de invitación de Ford del 16 de agosto de 2004.

<sup>150</sup> Bloque de Pruebas A, p. 69. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 18 de octubre de 2012.

254. Lo señalado resulta coherente con otros elementos de juicio que obran en el presente Expediente. En efecto, CSAV finalmente resultó ganadora y transportó los vehículos de Ford desde Newark (Estados Unidos) a Perú entre 2005 y 2006<sup>151</sup>. En ese sentido, a criterio de esta Comisión, conjuntamente con las comunicaciones entre CSAV y Ford<sup>152</sup>, esta evidencia permite corroborar que NYK respetó la cuenta asignada a CSAV, y que Ford renovó el contrato con CSAV, desde 2005 hasta 2006. Con ello, CSAV pudo mantener la titularidad de esta cuenta.
255. Antes de culminar este contrato con CSAV, Ford<sup>153</sup> convocó en 2006 la presentación de ofertas, nuevamente para el transporte de carga desde Estados Unidos hacia diversos destinos, incluyendo Perú.
256. De acuerdo con el señor Pablo Sepúlveda (CSAV), la cuenta de Ford proveniente de la costa este de Estados Unidos fue adjudicada a CSAV en 2007, como producto de las coordinaciones con NYK para que esta última no participe o para que se asegure de ser descalificada por la empresa convocante. Concretamente, el señor Pablo Sepúlveda (CSAV)<sup>154</sup> explicó las coordinaciones realizadas con el señor Tadanoo Matsudaira (NYK):

**Pablo Sepúlveda (CSAV):** *[En relación con Ford en 2006] CSAV se adjudicó nuevamente la carga. Hasta esa fecha, CSAV transportaba carga de la costa Este de Estados Unidos hacia la costa Oeste de Sudamérica, entre otros, Perú, a través del puerto chileno de Iquique y (...), a través del puerto de (...). Es probable que, por instrucción de Mauricio Garrido, me haya contactado con Tadanoo Matsudaira para solicitarle que respetara las rutas realizadas por CSAV, cotizando más alto que nosotros.*

*Finalmente, CSAV se adjudicó estas cargas, renovando el contrato con el cliente.*

[Énfasis agregado]

257. Como parte del acuerdo, CSAV se comprometió a respetar la carga de Ford hacia un destino distinto a Perú, de titularidad de NYK. En efecto, CSAV habría presentado una cotización más alta, en coordinación con NYK, de tal manera que dicha empresa resultó ganadora en esta otra ruta.
258. Estas declaraciones encuentran respaldo en una comunicación de julio de 2006, en la cual el señor Tadanoo Matsudaira (NYK), para lograr un incremento en las tarifas por arrendamiento de espacios, le recordó al señor Pablo Sepúlveda

---

<sup>151</sup> Bloque de Prueba A, pp. 62-66. En línea con la información reportada por CSAV, que obra en el folio 1074 del Expediente.

<sup>152</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 62-64. Comunicaciones cursadas entre Pablo Sepúlveda (CSAV) y Diane Dumbar (Ford) el 27 de setiembre de 2004.

<sup>153</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 119-123. Comunicación enviada por Ken Mazud (Ford) a diversas líneas navieras el 3 de octubre de 2006.

<sup>154</sup> Bloque de Pruebas A, p. 124. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 18 de octubre de 2012.

(CSAV) que NYK respetó la titularidad de CSAV sobre diversas cuentas desde USEC hacia Chile, incluyendo la de Ford<sup>155</sup>:

**De:** [tadanao.matsudaira@na.nykline.com](mailto:tadanao.matsudaira@na.nykline.com) [NYK]

**Para:** [psepulveda@csav.com](mailto:psepulveda@csav.com) [CSAV]

**CC:** [Eric.jaworski@na.nykline.com](mailto:Eric.jaworski@na.nykline.com) [NYK], [John.ronan@na.nykline.com](mailto:John.ronan@na.nykline.com) [NYK], [mgarrido@csav.com](mailto:mgarrido@csav.com) [CSAV], [tadashi.abe@na.nykline.com](mailto:tadashi.abe@na.nykline.com) [NYK], [tom.chinigo@na.nykline.com](mailto:tom.chinigo@na.nykline.com) [NYK]

**Fecha:** Lunes, Julio 24, 2006 11:21 PM

**Asunto:** Re: Fw: Incremento de tarifas para arrendamiento de espacio en 2007

Pablo,

*Como lo discutimos, no podemos aceptar tu propuesta anterior. Tu propuesta de incremento es muy baja.*

*Nos gustaría reiterar lo siguiente para que reconsideres nuestra propuesta de incremento de 30%.*

**-Nosotros, NYK, respetamos los negocios de CSAV, exportaciones desde USEC hacia Chile (GM/Ford/Subaru).**

*-Nosotros, NYK, entendemos que CSAV continuará comprometido con transportar las exportaciones desde USEC hacia Chile arrendando espacio en NYK.*

*(...)*

*Gracias y saludos,*

*Tony Matsudaira*

*Senior Trade Manager*

*NYK Linc (North America) Inc.*

*RoRo Division*

[Énfasis agregado]

Cabe señalar que, si bien en dicha comunicación se hace referencia únicamente a Chile, como se ha podido observar, la titularidad de CSAV sobre la cuenta de Ford involucraba también a Perú como destino.

259. Lo señalado resulta coherente con otros elementos de juicio que obran en el Expediente. Concretamente, CSAV resultó ganadora de este nuevo proceso y transportó los vehículos de Ford desde Jacksonville (Estados Unidos) a Perú entre 2007 y 2009<sup>156</sup>. En ese sentido, a criterio de esta Comisión, conjuntamente con las comunicaciones entre CSAV y Ford y las declaraciones efectuadas por el señor Pablo Sepúlveda (CSAV)<sup>157</sup>, esta evidencia permite confirmar que NYK habría respetado la cuenta asignada a CSAV, y que Ford celebró un nuevo contrato con CSAV para transportar vehículos desde 2007 hasta 2009.
260. Este mismo mecanismo habría continuado en ejecución por CSAV y NYK, incluso luego de la crisis financiera del 2008, que habría producido algunos desvíos del sistema de respeto de cuentas en esta ruta.

<sup>155</sup> Bloque de Pruebas A, p. 115. Comunicación del 24 de julio de 2006, 11:21 p.m.

<sup>156</sup> Información reportada por CSAV, que obra en el folio 1074 del Expediente.

<sup>157</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 62-64. Comunicaciones cursadas entre Pablo Sepúlveda (CSAV) y Diane Dumber (Ford) el 27 de setiembre de 2004.

261. En efecto, en el caso de Ford, en 2009 se produjo un cambio en la titularidad de dicha cuenta, pues como producto de la crisis, CSAV y NYK habrían competido por la carga de Ford, resultando ganadora NYK. De acuerdo con la información entregada por CSAV y NYK<sup>158</sup>, a pesar de que CSAV se presentó en el proceso de selección de esta cuenta, Ford decidió contratar con NYK para que se encargara de transportar sus vehículos entre 2010 y 2012.
262. Luego de este desvío temporal, CSAV y NYK retomaron las coordinaciones para mantener el respeto de la cuenta de Ford, esta vez, a favor de NYK<sup>159</sup>. Así, de acuerdo con las declaraciones del señor Pablo Sepúlveda (CSAV), durante el 2012 la coordinación entre las empresas fue más activa por las nuevas licitaciones importantes, entre las cuales se encontraba la de Ford, que incluía la ruta comercial desde Estados Unidos hacia Perú<sup>160</sup>.

***Pablo Sepúlveda (CSAV):** En el año 2012, la interacción ente las compañías fue bastante más activa, atendido que en el mismo año salieron a licitación las tres grandes compañías norteamericanas: **Ford**, General Motors y Chrysler.*

[Énfasis agregado]

263. Concretamente, de acuerdo con lo explicado por el señor Pablo Sepúlveda<sup>161</sup> (CSAV), CSAV se comprometió a respetar la carga de Ford a favor de NYK:

***Pablo Sepúlveda (CSAV):** En la licitación anterior [hacia 2009], NYK se adjudicó las rutas originadas en la Costa Este de Estados Unidos con destino Perú y otros países de Sudamérica. A su vez, CSAV se adjudicó alguna carga con origen en la Costa Este de Estados Unidos con destino a esta misma zona. **En las reuniones con [John] Grbic, a las que me referí previamente, realizada en Starbucks de Secaucus [New Jersey], NYK y CSAV acordaron respetarse, recíprocamente, estas cuentas.** En las mismas reuniones en Starbucks en Secaucus, le conté a Grbic, por instrucciones de mi supervisor, que CSAV no cotizaría en las rutas entre México y otros países de Sudamérica, estas rutas fueron ganadas por NYK, a costa de CSAV en la licitación del año 2009.*

[Énfasis agregado]

264. Al respecto, se ha acreditado que NYK resultó la línea naviera ganadora y transportó los vehículos de Ford desde Baltimore y Jacksonville hacia Perú entre 2013 y 2015<sup>162</sup>. En ese sentido, a criterio de esta Comisión, conjuntamente con las declaraciones realizadas por el señor Pablo Sepúlveda (CSAV), esta evidencia permite corroborar que CSAV habría respetado esta cuenta cuya nueva titularidad

---

<sup>158</sup> Información reportada por CSAV y NYK, que obra a folios 1074 y 1196 del Expediente, respectivamente.

<sup>159</sup> El episodio de «inversión» en la titularidad de la cuenta de Ford en 2009 se encuentra también recogido en el requerimiento de la FNE (p. 9).

<sup>160</sup> Bloque de Pruebas A, p. 363. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 18 de octubre de 2012.

<sup>161</sup> Ídem.

<sup>162</sup> Bloque de Prueba A, pp. 351-355. En línea con la información reportada por NYK, que obra en el folio 1196 del Expediente.

era de NYK, y que Ford celebró un contrato con dicha empresa para que transportara sus vehículos entre 2013 y 2015. Con ello, NYK mantuvo la titularidad de esta cuenta.

265. En síntesis, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio analizados permiten acreditar que NYK habría respetado la cuenta Ford desde Estados Unidos hacia Perú a favor de CSAV entre 2001 y 2009. Posteriormente, luego del cambio en la titularidad de las cuentas, CSAV habría respetado la cuenta de Ford desde Estados Unidos a Perú a favor de NYK entre 2012 y 2015.

▪ **Chrysler 2001 - 2015**

266. De manera similar a los episodios de coordinación sobre la cuenta de Ford desde los Estados Unidos de América hacia Perú, también la cuenta de Chrysler (antes Daimler Chrysler) fue objeto de coordinaciones por parte de CSAV, NYK y WWL, entre 2001 y 2012.

267. Al respecto, un episodio que cabe destacar ocurrió hacia 2001, cuando a pesar de que CSAV coordinó sus cotizaciones para respetar la titularidad de esta cuenta a favor de NYK, finalmente Chrysler decidió asignarle la carga a CSAV, para sorpresa de ambas empresas. Concretamente, la siguiente comunicación del 1 de mayo de 2001<sup>163</sup>, muestra a los señores Pablo Sepúlveda (CSAV) y Mauricio Garrido (CSAV) discutiendo la asignación de carga de Daimler Chrysler a favor de CSAV, a pesar del compromiso de respetar dicha cuenta a NYKnos (NYK y WWL):

*De: Pablo Sepúlveda [CSAV]*

*Para: Mauricio Garrido/Chile/CSAV@CSAV\_VAP [CSAV]*

*CC: Alberto Feres [CSAV]; Drago Radovic; Mauricio Garrido [CSAV]; Milivoj Milosevic*

*Fecha: 01 de mayo de 2001 09:58 a.m.*

*Asunto: DC/Miami-Perú*

*Para su información, DC Detroit [Daimler Chrysler] nos ha asignado la ruta desde Miami a Perú, app, 200 unidades por año. Esta cotización se presentó en Febrero y la coordinamos con Nyknos pero finalmente nos asignaron la carga a nosotros. Tarifa de usd 600/und autos pasajeros y usd 700/und suv.*

[Énfasis agregado]

268. Como respuesta al correo anterior, el señor Santiago Bielenberg (CSAV) solicitó al señor Pablo Sepúlveda (CSAV) que le explicase el motivo por el cual CSAV se adjudicó esta cuenta, cuando lo que correspondía era que se respetase la titularidad de NYKnos<sup>164</sup>. El señor Pablo Sepúlveda (CSAV) respondió que CSAV ofertó de acuerdo con lo sugerido por NYKnos. Sin embargo, dicha empresa no habría comunicado que incluiría una condición particular (*inducement* mínimo). Por esta razón, las condiciones de servicio ofrecidas por CSAV resultaron más atractivas para Chrysler<sup>165</sup>:

<sup>163</sup> Bloque de Pruebas A, p. 27. Comunicación del 1 de mayo de 2001, 9:58 a.m.

<sup>164</sup> Bloque de Pruebas A, p. 27. Comunicación del 2 de mayo de 2001, 3:55 p.m.

<sup>165</sup> Bloque de Pruebas A, p. 26. Comunicación del 2 de mayo de 2001, 7:21 p.m.

**De:** Pablo Sepulveda [CSAV]  
**Para:** Santiago Bielenberg [CSAV]  
**CC:** Alberto Feres [CSAV]; Drago Radovic; Mauricio Garrido [CSAV]; Milivoj Milosevic  
**Fecha:** 02 de mayo de 2001 7:21 PM  
**Asunto:** Re: DC/Miami-Perú

Santiago,

**Ellos esperaban tomar la carga.**

*Hablé con el representante de Nyknos y estaba molesto por la situación. **Le dejé claro que nuestra intención fue respetar su cliente por lo cual nos ajustamos a su sugerencia.** La diferencia fue que ellos pusieron mínimo inducement de 50 unds lo cual nunca me avisaron e hizo al cliente inclinarse por nuestra oferta a pesar de una tarifa más alta, servicio con transbordo y tt de 31 días.*

[Énfasis agregado]

269. A partir de esta comunicación, es posible concluir que CSAV y NYKnos (conformado por NYK y WWL) coordinaron las ofertas que presentarían a Chrysler desde Estados Unidos de América hacia Perú. Si bien se evidenció una situación anómala en el sistema de reparto, pues CSAV se adjudicó involuntariamente carga de titularidad de NYKnos, esta situación excepcional no impidió a CSAV dejar en claro que su objetivo había sido siempre «respetar» la titularidad de NYKnos (NYK y WWL) sobre Chrysler en la ruta antes señalada.
270. En 2008, Chrysler realizó un proceso de selección para el transporte de sus automóviles en diversas rutas, incluyendo la de Estados Unidos de América hacia Perú<sup>166</sup>. De acuerdo con las declaraciones del señor Pablo Sepúlveda<sup>167</sup> (CSAV), la oferta de CSAV para esta convocatoria de Chrysler fue producto de las coordinaciones entre CSAV y NYK, con el propósito de que se respetara esta cuenta a favor de NYK.

**Pablo Sepúlveda (CSAV):** *[En relación con la licitación de Chrysler 2008] es muy probable que John Ronan [Director de la División RoRo] de NYK se contactara conmigo en relación a la carga de Chrysler, que ellos transportaban desde Baltimore, Estados Unidos, a diversos destinos de la Costa Oeste de Sudamérica, incluyendo, entre otros, Callao, Perú. Considerando las altas tarifas que ofertaban en estas rutas, **es probable que CSAV haya accedido a respetar su cuenta. NYK conservó estas rutas al final de la licitación.***

[Énfasis agregado]

En esta línea, NYK ha reconocido que transportó vehículos de Chrysler desde Baltimore (Estados Unidos) hacia Perú hasta 2009<sup>168</sup>, con lo cual mantuvo la titularidad de esta cuenta, conforme a los términos en que operaba el sistema de respeto de cuentas.

---

<sup>166</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 151-152 Comunicación del 6 de marzo de 2008, 18:51 p.m. Si bien, el proceso de selección se realizó por el período de cuatro años, finalmente, solo se materializó durante el 2009.

<sup>167</sup> Bloque de Pruebas A, p. 153. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 18 de octubre de 2012.

<sup>168</sup> Información reportada por NYK, que obra en el folio 1196 del Expediente.

271. De la misma manera que el caso de Ford, como producto de la crisis financiera, en 2009, la cuenta de Chrysler fue objeto de un cambio en las titularidades. De esta forma, como producto del cambio de titularidades, CSAV se hizo con la titularidad de esta cuenta y NYK (que le había «arrebatado» a CSAV la cuenta de Ford) se comprometió a respetarla<sup>169</sup>.
272. De hecho, el respeto a estas titularidades se manifestó, según explicó el señor Pablo Sepúlveda (CSAV) en las licitaciones de Ford, General Motors y Chrysler desde Estados Unidos (los denominados «Tres grandes»). Producto de estas nuevas licitaciones, se intensificó la frecuencia de las coordinaciones entre *carriers*<sup>170</sup>:

**Pablo Sepúlveda (CSAV):** *En el año 2012, la interacción ente las compañías fue bastante más activa, atendiendo que en el mismo año salieron a licitación las tres grandes compañías norteamericanas: Ford, General Motors y Chrysler.*

[Énfasis agregado]

273. Concretamente, el señor Pablo Sepúlveda (CSAV) reveló que, con el propósito de evitar la competencia por la licitación de Chrysler, se comunicó con el señor John Grbic (NYK) solicitándole que se respete la cuenta de Chrysler a favor de CSAV<sup>171</sup>:

**Pablo Sepúlveda (CSAV):** *Licitación de Chrysler de los años 2011-2012. En relación a esta licitación, Mauricio Garrido solicitó que me contactara con NYK. En octubre del 2011 llamé a John Grbic de NYK en New Jersey, solicitándole que respetara la carga que era transportada por CSAV en rutas de USA y México a Perú y otros destinos de Sudamérica, NYK habría accedido. Durante mayo de este año [2012], volví a llamar a John Grbic, para consultarle si había recibido un feedback de Chrysler, en relación a su cotización. Grbic me respondió que no tenía feedback de este cliente, y que creía que, finalmente, no habían cotizado, indicándole al fabricante que no tenían espacio disponible en esa ruta<sup>172</sup>.*

[Énfasis agregado]

274. Lo señalado resulta coherente con otros elementos de juicio que obran en el Expediente. En efecto, CSAV resultó la línea naviera ganadora y transportó los vehículos de Chrysler desde Baltimore hacia Perú entre 2013 y 2015<sup>173</sup>. En ese sentido, a criterio de esta Comisión, se corrobora que NYK habría respetado esta cuenta cuya nueva titularidad era de CSAV, y que Chrysler celebró un contrato con dicha empresa para que transportara sus vehículos entre 2013 y 2015. Con ello, CSAV mantuvo la titularidad de esta cuenta.

---

<sup>169</sup> El episodio de «cambio» en la titularidad de la cuenta de Chrysler en 2009 se encuentra también recogido en el requerimiento de la FNE (p. 9).

<sup>170</sup> Bloque de Pruebas A, p. 363. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 18 de octubre de 2012.

<sup>171</sup> Bloque de Pruebas A, p. 325. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 18 de octubre de 2012.

<sup>172</sup> Esta declaración fue ratificada por el señor Pablo Sepúlveda (CSAV) en la entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 12 de marzo de 2015, que se encuentra en el bloque de pruebas A, p. 325: «**Pablo Sepúlveda:** *En relación a esta licitación [Chrysler 2011 -2012], Mauricio Garrido solicitó que me contactara con NYK en octubre del 2011 llamé a John Grbic de NYK New Jersey, solicitándole que respetara carga que era transportada por CSAV en las rutas desde USA y México a Perú y a otros destinos de Sudamérica. NYK habría accedido».*

<sup>173</sup> Información reportada por CSAV, que obra en el folio 1074 del Expediente.

275. También el señor Mauricio Garrido (CSAV) ha identificado a la cuenta de Chrysler como una que fue objeto de reparto entre CSAV y NYK que, además de involucrar puertos chilenos (lo cual recoge la FNE en su requerimiento), también incluyó puertos peruanos<sup>174</sup>:

**Secretaría Técnica:** En la página 9 [Tabla 2 del Requerimiento de la FNE de Chile<sup>175</sup>], ¿identifica alguna licitación que tenían como destino Perú?

**[Tabla N° 2 Acuerdos de respeto de cuentas en la Ruta América**

	Cuenta	Periodo	Requeridas implicadas
1	Ford	2001 - 2009	NYK respeta a CSAV
		2011 - 2014	CSAV respeta a NYK
2	GM	2000 - 2014	NYK respeta a CSAV
3	Chrysler	2008 - 2009	CSAV respeta a NYK
		2011 - 2014	NYK respeta a CSAV
4	Indumotora (Subaru)	2001 - 2013	NYK respeta a CSAV

Fuente: Requerimiento de la FNE (página 9)

**Mauricio Garrido (CSAV):** Yo no estoy seguro de los periodos. Lo que yo voy a decir es que recuerdo, Ford a Perú, General Motors a Perú, **Chrysler a Perú** (...).

[Énfasis agregado]

276. En síntesis, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio analizados permiten acreditar que CSAV respetó la cuenta Chrysler desde Estados Unidos hacia Perú a favor de NYK entre 2001 y 2003. Luego, otra instancia de coordinación se produjo en 2008, cuando CSAV volvió a respetar la cuenta de Chrysler a NYK, permitiéndole transportar los vehículos durante 2009. Finalmente, producto de la crisis, la titularidad de esta cuenta se habría invertido a favor de CSAV. Por ello, entre 2011 y 2012, NYK respetó la cuenta de Chrysler desde Estados Unidos a Perú a favor de CSAV, quien la mantuvo hasta 2015.

▪ **Toyota 2002-2008**

277. En opinión de la Secretaría Técnica, esta cuenta habría sido coordinada entre MOL y CSAV con la finalidad que MOL transportara los vehículos de Toyota desde Brasil y Argentina hacia Perú entre 2003 y 2008. Para sustentar tal afirmación, la Secretaría Técnica se basó en la comunicación del 29 de setiembre de 2002 remitida entre funcionarios de CSAV y MOL, la declaración del señor Mauricio Garrido (CSAV), la comunicación del 19 de julio de 2004 remitida entre funcionarios de CSAV y la información reportada por MOL sobre su participación en esta cuenta.

<sup>174</sup> Bloque de Pruebas A, p. 153. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 5 de marzo de 2015.

<sup>175</sup> Ver: <http://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2015/01/Requerimiento-contra-Interoceanica-y-otros.pdf>

278. Al respecto, esta Comisión ha observado que en 2002, Toyota solicitó cotizaciones para el transporte de vehículos Corolla desde Brasil hacia Perú a partir de 2003 e IMV<sup>176</sup> desde Argentina hacia Perú a partir de 2004<sup>177</sup>. Al tratarse de cuentas nuevas, esta carga podría ser objeto de algún nivel de competencia entre carriers japoneses<sup>178</sup>. Sin embargo, de acuerdo con lo señalado por el señor Mauricio Garrido (CSAV)<sup>179</sup>, CSAV y MOL, en el contexto de las coordinaciones de sus servicios conjuntos JSO (Joint Skyline Office) y Nasa, coordinaron que CSAV respetaría la carga a favor de MOL, siguiendo el criterio de reparto basado en la nacionalidad del fabricante:

**Mauricio Garrido (CSAV):** *El criterio de reparto era la nacionalidad del fabricante. La ruta correspondía a aquella que une Brasil con la Costa Oeste de Sudamérica y (...). Dicha ruta, CSAV la prestaba mediante el servicio conjunto Nasa con MOL. (...) Recuerdo que MOL transportaba carga con destino a Perú, por lo que es probable que estas licitaciones involucrasen puertos peruanos. Recuerdo que NYK y MOL habrían competido por la carga. Asimismo, recuerdo que MOL se la habría adjudicado<sup>180</sup>.*

279. Un primer acercamiento entre MOL y CSAV se produjo el 5 de setiembre de 2002, cuando el señor Shuji Konishi de MOL le manifestó al señor Pablo Sepúlveda de CSAV su interés por obtener la cuenta de Toyota que iniciaba a partir de 2003 y le solicitó expresamente que le indicara el nivel de tarifas que se manejaba desde Japón hacia WCSA (Chile y Perú) para que le sirviera de referencia en la postura que presentarían<sup>181</sup>.

**De:** [shuji.konishi@mail.mol.co.jp](mailto:shuji.konishi@mail.mol.co.jp) [MOL]  
**Para:** [psepulveda@csav.com](mailto:psepulveda@csav.com); [CSAV]  
**CC:** [Michael.Tomich@MOLAmerica.com](mailto:Michael.Tomich@MOLAmerica.com) [MOL]; [Mitsuoki.Moriya@MOLAmerica.com](mailto:Mitsuoki.Moriya@MOLAmerica.com) [MOL]; [Minoru.Ichikawa@MOLAmerica.com](mailto:Minoru.Ichikawa@MOLAmerica.com) [MOL]; [hideki.matsumoto@mail.mol.co.jp](mailto:hideki.matsumoto@mail.mol.co.jp) [MOL]  
**Fecha:** Jueves, 5 de setiembre de 2002 08:49 AM  
**Asunto:** Nivel de tarifas desde Japón hacia WCSA

*Estimado Pablo*

*Como ya sabes, estamos persiguiendo el negocio de **Toyota Corolla que se lanza desde 2003**. Innecesario es decir, que el nivel de las tarifas es uno de los factores importantes para la nominación.*

---

<sup>176</sup> Innovative International Multi-purpose vehicle.

<sup>177</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 40-42. Comunicación del 29 de setiembre de 2002, 20:11 p.m.

<sup>178</sup> Bloque de pruebas A, p. 60. En la entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 12 de marzo de 2015, el señor Pablo Sepúlveda señaló: «Creo que ese año [2004], o el anterior, empezaron a realizarse los primeros embarques de Toyota desde Brasil y Argentina a la WCSA (...), por lo que los carrier japoneses habrían salido a competir por esta carga».

<sup>179</sup> Bloque de Pruebas A, p. 60. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 5 de marzo de 2015.

<sup>180</sup> Puede observarse que, para esta ruta particular en este año, NYK habría mantenido una postura competitiva en relación con la carga de Toyota.

<sup>181</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 38-39. Comunicación del 2 de setiembre de 2002, 8:49 a.m.

***Si es posible, ¿podría amablemente indicar el nivel de tarifas desde Japón a WCSA solo para nuestra guía?***

*Saludos cordiales / S.Konishi*

[Énfasis agregado]

280. Como respuesta, el señor Mauricio Garrido (CSAV) le indicó al señor Pablo Sepúlveda que le comunicara al señor Mitsuoki Moriya (MOL) «de voquilla (no por escrito) que es de app. [aproximadamente] USD 80/cbm»<sup>182</sup>. Como se puede observar, esta Comunicación resulta bastante representativa pues muestra que tanto MOL como CSAV evitaban dejar evidencia documental de las coordinaciones que realizaban sobre sus participaciones en los diversos procesos de selección (o solicitudes de cotización) y, por el contrario, preferían que cualquier tipo de contacto en relación con estos temas fuese verbal ya sea personalmente o por teléfono.
281. Más adelante, la comunicación del 29 de setiembre de 2002 revela que luego de los acercamientos entre funcionarios de MOL y CSAV, finalmente concretaron que CSAV respetaría la cuenta de Toyota a favor de MOL<sup>183</sup>. Para ello, en caso que solicitaran a CSAV cotizar por esta cuenta, únicamente se remitiría a mostrar el servicio JSO que operaban conjuntamente CSAV y MOL, en línea con las estrategias diseñadas por MOL para adjudicarse diversas cargas de Toyota. MOL enfatizó en mantener en secreto las coordinaciones que contenían dicha comunicación para concretar lo planificado:

***De:*** [Hideki.matsumoto@mail.mol.co.jp](mailto:Hideki.matsumoto@mail.mol.co.jp) [MOL]  
***Para:*** [mgarrido@csav.com](mailto:mgarrido@csav.com); [sbielenberg@csav.com](mailto:sbielenberg@csav.com) [CSAV]  
***CC:*** [Mitsuoki.Moriya@MOLAmerica.com](mailto:Mitsuoki.Moriya@MOLAmerica.com) [MOL]; [shuji.konishi@mail.mol.co.jp](mailto:shuji.konishi@mail.mol.co.jp) [MOL],  
[takashi.kurauchi@mail.mol.co.jp](mailto:takashi.kurauchi@mail.mol.co.jp) [MOL]  
***Fecha:*** 29/09/2002 20:11  
***Asunto:*** Toyota corolla y proyecto imv **ESTRICTAMENTE CONFIDENCIAL**

*Estimados señores,  
Por favor considerar mi llamada telefónica de hoy.*

***1. Deseamos requerir a CSAV lo siguiente:  
Según lo acordado el periodo anterior, MOL será el principal contacto con Toyota y haremos nuestro mejor esfuerzo para recibir carga, toda vez que son japoneses.***

***En cuanto a Mitsui Co., si ellos solicitan a CSAV cotizar, por favor, solo mostrarles el actual servicio JSO y no den mayores detalles sobre lo que MOL está haciendo,***

***Asimismo, tampoco mencionen nada de lo aquí escrito.***

***H.Otras***

***Todo lo mencionado anteriormente es muy muy importante y nunca revelar algo a cualquier parte, ni a Mitsui ni a NYK.***

[Énfasis agregado]

---

<sup>182</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 39. Comunicación del 5 de setiembre de 2002, 6:45 p.m.

<sup>183</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 40-42. Comunicación del 29 de setiembre de 2002, 20:11 p.m.

En efecto, la comunicación anterior evidencia coordinaciones sobre las ofertas que CSAV y MOL presentarían para transportar la carga de Toyota. Como se puede observar, en este punto el respeto de cuentas tendría como factor esencial la nacionalidad del consignatario (al ser japonesa, la titularidad de la cuenta de Toyota correspondía a MOL).

282. Lo señalado resulta coherente con otros elementos de juicio que obran en el Expediente. En efecto, como producto de estas coordinaciones, MOL resultó ganadora de este nuevo proceso y transportó los vehículos de Toyota desde Brasil a Perú entre 2003 y 2005<sup>184</sup>. En ese sentido, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio que obran en el presente Expediente, permiten corroborar que CSAV habría respetado la cuenta asignada a MOL, quien resultó la línea naviera ganadora de este proceso y transportó los vehículos de Toyota entre 2003 y 2005, conforme a los términos en que operaba el sistema de respeto de cuentas.
283. Más adelante, el 19 de julio de 2004, como consecuencia de una nueva comunicación con MOL, el señor Pablo Sepúlveda (CSAV) envió un correo al señor Mauricio Garrido (CSAV) en el que se evidencia la importancia de mantener el respeto de la cuenta de Toyota a favor de MOL<sup>185</sup>:

*De: Pablo Sepúlveda/NewJersey/CSAV [CSAV]  
Para: Mauricio Garrido/ Chile/ CSAV@CSAV\_VAP [CSAV]  
Fecha: Lunes, 19 de julio de 2004 1:54 PM  
Asunto: Re: Acta de la Reunión de Principales*

*Mauricio,*

*Aquí está la minuta enviada por MOL.  
Al Nuevo Nasa se agregaría el sgte. comentario:*

***CSAV señaló la importancia para el servicio de que MOL mantenga el 100% de la carga de Toyota desde Brasil y Argentina hacia WCSA y (...) en el próximo proceso de selección. En tal sentido, si otro transportista consigue una parte de este tráfico, lo más probable es que ello conduzca a una guerra de tarifas con el correspondiente impacto negativo en nuestro p/l [balance de ganancias y pérdidas].***

*Saludos/PS*

*[Énfasis agregado]*

284. Esta comunicación resulta bastante gráfica acerca de las coordinaciones existentes entre CSAV y MOL, pues el señor Pablo Sepúlveda (CSAV) remarcó «la importancia para el servicio de que MOL mantenga el 100% de la carga de Toyota desde Brasil y Argentina hacia WCSA», entre cuyos destinos se incluía a Perú. Como explicó el funcionario de CSAV, mantener el respeto de cuentas entre las empresas mencionadas era fundamental, pues la competencia podría

---

<sup>184</sup> Información reportada por MOL, que obra en el folio 1136 del Expediente.

<sup>185</sup> Bloque de Pruebas A, p. 43. Comunicación del 19 de julio de 2004, 1:54 p.m.

conducirlas a una guerra de precios que hubiese redundado en menores ingresos para todas las líneas navieras.

285. Las coordinaciones en este nuevo episodio resultan coherentes con otros elementos de juicio que obran en el Expediente. En efecto, hacia 2004 MOL ofertó para transportar vehículos Toyota, modelos Corolla e IMV, desde Brasil y Argentina hacia Perú, resultando ganadora. Por tanto, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio que obran en el Expediente permiten corroborar que CSAV nuevamente respetó la cuenta asignada a MOL en el tender realizado por Toyota en 2004, resultando ganadora de este proceso y transportando los vehículos de dicha cuenta entre marzo de 2005 y marzo de 2008<sup>186</sup>, conforme a los términos en que operaba el sistema de respeto de cuentas.
286. En síntesis, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio analizados permiten acreditar que CSAV respetó la cuenta Toyota desde Brasil y Argentina hacia Perú a favor de MOL entre 2003 y 2008.

- Alegaciones específicas formuladas por MOL

287. MOL ha señalado que no habría participado en ningún evento de coordinación para adjudicarse esta cuenta pues del correo del 19 de julio de 2004 no se evidencia que MOL sea quien requiere la inclusión del comentario al que alude el señor Pablo Sepúlveda (CSAV)<sup>187</sup> acerca de mantener el 100% de la carga de Toyota a favor de MOL. Más aún, MOL indicó que en 2002 no transportaba carga de Toyota de Brasil o Argentina hacia Perú y, por tanto, no se podría sostener un evento de coordinación.
288. Al respecto, la Secretaría Técnica considera que la comunicación del 19 de julio de 2004 resulta bastante gráfica, en tanto permite evidenciar que resultaba fundamental para CSAV y MOL mantener el respeto de cuentas, pues la competencia podría conducirlas a una guerra de precios que hubiese redundado en menores ingresos para ellas. Además, indicó que conforme a dicha comunicación el comentario acerca de mantener el 100% de la carga de Toyota a favor de MOL fue consensuado entre CSAV y MOL y, por esta razón, sería incorporado en la minuta del servicio conjunto JSO.
289. Por otra parte, en relación con el argumento de que no se podría sostener un evento de coordinación en 2002, la Secretaría Técnica señaló que no afirmó en la Resolución de Inicio que MOL haya transportado carga de Toyota en esta ruta en 2002, sino que coordinó con CSAV el respeto de esta cuenta a su favor para transportar carga a partir de 2003, lo cual puede ser corroborado por la propia información proporcionada por MOL<sup>188</sup>, que fue la línea naviera encargada de

---

<sup>186</sup> Información reportada por MOL, que obra en el folio 1136 del Expediente.

<sup>187</sup> El texto es el siguiente: «CSAV señaló la importancia para el servicio de que MOL mantenga el 100% de la carga de Toyota desde Brasil y Argentina hacia WCSA y (...) en el próximo proceso de selección. En tal sentido, si otro transportista consigue una parte de este tráfico, lo más probable es que ello conduzca a una guerra de tarifas con el correspondiente impacto negativo en nuestro p/l [balance de ganancias y pérdidas]».

<sup>188</sup> Información reportada por MOL, que obra en el folio 1136 del Expediente.

transportar los vehículos de Toyota desde Brasil y Argentina hacia Perú entre 2003 y 2008, en línea con las coordinaciones efectuadas con CSAV.

290. Al respecto, esta Comisión coincide con la Secretaría Técnica pues efectivamente la comunicación del 19 de julio de 2004 resulta bastante gráfica para acreditar que CSAV y MOL velaban porque MOL mantenga el 100% de la carga de Toyota desde Brasil y Argentina hacia Perú, pues además de evitar una guerra de precios con otros potenciales competidores, mantenerla en el servicio conjunto impactaba en las ganancias que obtenían cada una de estas empresas. Además, no solo dicha comunicación sustenta este episodio de coordinación sino existen otras comunicaciones<sup>189</sup> que muestran claramente que MOL habría sido la línea naviera que promovió las coordinaciones para que CSAV respetara la cuenta que MOL quería manejarla directamente (comunicaciones de setiembre de 2002).
291. Asimismo, esta Comisión coincide con la Secretaría Técnica respecto a que debe considerarse que la información contenida en las comunicaciones analizadas fue producida durante la realización de los hechos investigados y de manera espontánea. Por ello, a diferencia de lo señalado por MOL, esta Comisión estima que el contenido de este tipo de documentos resulta altamente confiable y relevante para acreditar las coordinaciones anticompetitivas pues, como se ha explicado en el marco conceptual, no es posible alterar su contenido, el cual además ha logrado ser corroborado a través de otros medios probatorios que obran en el Expediente.
292. Finalmente, en relación con el argumento de que no se podría sostener un evento de coordinación en 2002, esta Comisión ha podido observar que efectivamente la Secretaría Técnica no afirmó en la Resolución de Inicio que MOL haya transportado carga de Toyota en esta ruta en 2002, sino que coordinó con CSAV el respeto de esta cuenta a su favor para transportar carga a partir de 2003. Lo cual además se respalda en las comunicaciones de setiembre de 2002, en las que el propio MOL reconoce que está interesado en adjudicarse la carga de Toyota que iniciaba desde 2003 y, como se ha observado, realiza las coordinaciones necesarias para asegurarse ganar dicha cuenta en 2002.

▪ **Nissan Renault 2005-2008**

293. En opinión de la Secretaría Técnica, esta cuenta habría sido coordinada entre CMC, CSAV y NYK con la finalidad que NYK transportara los vehículos de Nissan y Renault desde México hacia Perú entre 2005 y 2008. Para sustentar tal afirmación, la Secretaría Técnica se basó en las comunicaciones de mayo de 2005 remitidas entre funcionarios de CSAV, CMC y NYK, el acta de la Reunión de Principales del Carpac de septiembre de 2005 y la información reportada por NYK y CSAV sobre su participación en esta cuenta.
294. Al respecto esta Comisión ha observado que, en 2005, la sucursal de producción de Nissan en México (NISMEX)<sup>190</sup>, emprendió negociaciones con NYK con el fin

---

<sup>189</sup> La comunicación del 5 de setiembre de 2002 y del 19 de julio de 2004.

<sup>190</sup> De acuerdo con Automotive Intelligence. Disponible en:  
[http://www.autointell.com/asian\\_companies/nissan/nissan-facilities/nissan-mex-facilities.htm](http://www.autointell.com/asian_companies/nissan/nissan-facilities/nissan-mex-facilities.htm)

de celebrar un contrato de transporte de vehículos de marcas Renault y Nissan. Sin embargo, Nissan necesitaba confirmar que las tarifas ofrecidas por NYK eran competitivas, por lo que consultaría a otros *carriers*.

295. De acuerdo con la siguiente comunicación entre el señor John Ronan (NYK), Mauricio Garrido (CSAV) y Alberto Contreras (CMC), el representante de NYK solicitó a CSAV y a CMC que se abstengan de atender solicitudes de cotización de NISMEX para los vehículos de marca Nissan y Renault<sup>191</sup>:

**De:** [John.ronan@na.nykline.com](mailto:John.ronan@na.nykline.com) [NYK]  
**Para:** [mgarrido@csav.com](mailto:mgarrido@csav.com) [CSAV] [alberto.contreras@ccni.cl](mailto:alberto.contreras@ccni.cl) [CCNI]  
**CC:**  
**Fecha:** 09/05/2005 22:23  
**Asunto:** NISSAN MEXICANA ACTIVITIES; GRI & BAF

*Caballeros,  
(...)*

*Para su conocimiento, a través de las profundas discusiones de nuestros colegas en Tokyo con "RNPO"<sup>192</sup> (Renault Nissan), casi hemos asegurado un GRI entre 10 - 15%, incluyendo la porción del BAF. Sin embargo, **para verificar que están recibiendo los niveles actuales de "mercado", RNPO y NISMEX tienen la intención de verificar con el mercado.***

***Dado que NISMEX es un cliente histórico de NYK en el tráfico de CARPAC [que tiene como destino a Perú], les pedimos que CSAV & CCNI amablemente rechacen los requerimientos de NISMEX para ofrecer alguna tarifa.***

***Si, no obstante, ustedes no pudiesen rechazar tal pedido, les solicitamos que oferten por lo menos con un incremento de 10% con respecto a las actuales tarifas + BAF. Esto estaría en línea con el espíritu de cooperación entre viejos compañeros en el comercio.***

*Su ayuda en este asunto delicado es muy apreciada.*

*Gracias / Saludos*

*NYK LINE (N.A.) INC.  
RO/RO Division*

*[Énfasis agregado]*

296. Esta comunicación resulta bastante gráfica acerca de las coordinaciones existentes entre CSAV, CMC y NYK. En particular, permite apreciar la forma en que estas empresas contrarrestaban la posibilidad de que un cliente «histórico» descubriese que las tarifas que le ofrecía la naviera «titular» de su cuenta no eran competitivas. Para ello, CSAV y CMC debían abstenerse de cotizar o, de ser necesario presentar una oferta, esta debería ser bastante más elevada que la presentada por NYK. Además, NYK apeló a esta colaboración, haciendo énfasis

<sup>191</sup> Bloque de Pruebas A, p. 85. Comunicación del 9 de mayo de 2005, 22:23 p.m.

<sup>192</sup> Las siglas RNPO hacen referencia a la alianza entre Renault y Nissan para operaciones de compras, «Renault Nissan Purchasing Organization». Para mayor información véase: <http://www.annual-report.renault.com/en/alliance.html>

en que es «en línea con el espíritu de cooperación entre viejos compañeros en el comercio».

297. En respuesta a la comunicación citada, el 10 de mayo de 2005, el señor Mauricio Garrido (CSAV) confirmó al señor John Ronan (NYK) y al señor Alberto Contreras (CMC) que CSAV había aceptado la solicitud planteada por NYK y que, en caso de recibir una invitación a cotizar por parte de Renault y Nissan, ofrecerían un monto superior en 10% al ofrecido por NYK<sup>193</sup>:

*De: Mauricio Garrido [CSAV]*

*Para: [John.ronan@na.nykline.com](mailto:John.ronan@na.nykline.com) [NYK]*

*CC: [alberto.contreras@ccni.cl](mailto:alberto.contreras@ccni.cl) [CMC]; Jase Pedro Valdes; Pablo Sepulveda [CSAV]*

*Fecha: Martes, Mayo 10, 2005 1:18 PM*

*Asunto: RE: NISSAN MEXICANA ACTIVITIES; GRI & BAF*

*Hola John*

*Hemos revisado tu email y estamos de acuerdo.*

***Si recibimos un requerimiento para cotizar carga de RNPO ofreceremos, por lo menos, 10% por encima de tu oferta + baf.***

*Por favor, infórmanos sobre tu última oferta a Nissan.*

[Énfasis agregado]

298. El sentido de estas coordinaciones se complementa con la Reunión de Principales del servicio conjunto Carpac del 8 de septiembre del 2005. De acuerdo con el acta de dicha reunión, los funcionarios de CMC (José Luis Chanes y Alberto Contreras), CSAV (Mauricio Garrido y Pablo Sepúlveda) y NYK (Tsukushi Sato, Tadashi Abe, John Ronan y Antonio López) coordinaron, entre otros temas, la manera en la que iban a proceder ante la licitación convocada por Renault – Nissan<sup>194</sup>:

#### ***4.- Resultado de las negociaciones del GRI a Nissan***

***NYK, como línea principal de Nissan, informó y confirmó que, como NYK, las otras líneas estaban de acuerdo con este transportista, en las siguientes condiciones:***

- ***Un aumento de 10% para la carga hacia (...), Perú y (...).***

- ***Contrato de 3 años desde el 1 de julio de 2005 hasta finales de junio de 2008.***

***(...)***

[Énfasis agregado]

299. Las coordinaciones analizadas resultan coherentes con otros elementos de juicio que obran en el Expediente. En efecto, CSAV presentó una oferta que permitió a NYK resultar ganadora de esta cuenta<sup>195</sup>. En ese sentido, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio que obran en el Expediente permiten corroborar

<sup>193</sup> Bloque de Pruebas A, p. 85. Comunicación del 10 de mayo de 2005, 1:18 p.m.

<sup>194</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 86-91. Acta del 8 de septiembre de 2005.

<sup>195</sup> Información reportada por CSAV y NYK, que obra a folios 1074 y 1196 del Expediente, respectivamente.

que CSAV respetó la cuenta asignada a NYK, quien mantuvo esta cuenta y transportó vehículos de Nissan-Renault entre 2005 y 2008<sup>196</sup>, conforme a los términos en que operaba el sistema de respeto de cuentas.

300. En síntesis, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio analizados permiten acreditar que CMC y CSAV respetaron la cuenta Nissan-Renault desde México hacia Perú a favor de NYK entre 2005 y 2008.

- Alegaciones específicas formuladas por CMC

301. CMC ha señalado que la Secretaría Técnica ha considerado que su empresa ha participado en este episodio de coordinación únicamente por una comunicación remitida por John Ronan, funcionario de NYK, a CMC y CSAV. Sin embargo, a diferencia de CSAV, CMC indicó que no respondió esta comunicación y nunca se comprometió a respetar esta cuenta. Por ello, según CMC, la Secretaría Técnica erróneamente ha incluido a su empresa en este episodio a pesar que no existe ninguna prueba de que CMC haya asumido un compromiso frente a NYK, sino únicamente en base a conductas de terceros que no pueden ser imputadas a su empresa.

302. Al respecto, la Secretaría Técnica ha señalado que la comunicación remitida el 9 de mayo de 2005 resulta bastante representativa, pues manifiesta una solicitud expresa de la titular de esta cuenta (NYK) a CMC y CSAV para que se abstengan de participar en este proceso de selección, o en su defecto, coticen montos superiores a los ofrecidos por NYK. Según la Secretaría Técnica, solicitudes de esta naturaleza únicamente podrían presentarse en casos donde los participantes han adoptado la estrategia común de respetarse mutuamente cuentas, evitando realizar acciones independientes o competitivas.

303. CMC ha cuestionado esta afirmación, indicando que existen escenarios alternativos al propuesto por la Secretaría Técnica, como por ejemplo que NYK, al conocer que el cliente probablemente remitiría solicitudes de cotización a las demás empresas del servicio Carpac, les envíe una solicitud en los términos indicados en la comunicación del 9 de mayo de 2005, aun cuando no tuviese la certeza de que esta sería acogida por CSAV o CMC o, incluso podría explicarse en un escenario en el que si mediara un acuerdo o entendimiento sería únicamente con CSAV; por este motivo, esta empresa sería la única en manifestar su conformidad y presentar su oferta en los términos acordados. Según CMC, en ninguno de estos escenarios se puede concluir que su empresa participó de un acuerdo anticompetitivo macro de respeto de cuentas.

304. A criterio de esta Comisión, no resultan atendibles los escenarios alternativos propuestos por CMC pues una empresa que solicita a sus potenciales competidores que adopten una conducta concreta de «rechazar» o «cotizar más alto» ante la solicitud de un cliente, apelando además al «espíritu de cooperación entre viejos compañeros en el comercio», únicamente podría darse en un

---

<sup>196</sup> Bloque de Prueba A, p. 88. En línea con la información reportada por NYK, que obra en el folio 1196 del Expediente.

escenario en el que existe un acuerdo o entendimiento de cooperar mutuamente para evitar competir por las cuentas.

No es razonable que una empresa realice este tipo de pedidos a sus potenciales competidores (CSAV y CMC) que no conozcan o no participen de coordinaciones para evitar competir entre ellas, por el contrario, de existir un entendimiento o acuerdo para no competir, es de esperarse que se trate de mantener en secreto las coordinaciones únicamente entre las líneas navieras que se adhieren a este entendimiento y no incluir a otras líneas navieras ajenas a las estrategias anticompetitivas, más aún, si las comunicaciones revelan información sensible que podría ser utilizada en perjuicio de las propias líneas navieras que participan en las coordinaciones.

Además, este tipo de comunicaciones no hace más que corroborar que la confianza entre las líneas navieras por las permanentes reuniones en el marco de los servicios conjuntos facilitó que, de forma paralela y aprovechando este «espíritu de colaboración», efectuaran coordinaciones anticompetitivas con la finalidad de garantizar el respeto de cuentas que finalmente también impactaba en los ingresos que percibían por su participación en los servicios conjuntos.

305. Por otro lado, la Secretaría Técnica ha señalado que CMC no ha desvirtuado su participación en estas coordinaciones, acreditando que se opusiese o cuestionara las solicitudes de NYK sobre esta cuenta sino que, por el contrario, tenía pleno conocimiento de tales coordinaciones anticompetitivas y, a pesar de ello, no adoptó ninguna conducta que evidencie que se apartó de ellas o que las rechazó. Además de ello, al compartir el servicio Carpac, las tres empresas se beneficiaban de este tipo de restricciones por los mayores ingresos de los servicios conjuntos y el consecuente incremento en las ganancias que percibía cada uno de sus miembros.
306. Sobre el particular, CMC ha manifestado que no tiene la carga de probar que no participó en un acuerdo de respeto de cuentas y que, incluso si hubiese realizado una acción para oponerse a estas coordinaciones, no habría tenido ningún efecto en el manejo de esta cuenta pues, al no recibir una solicitud de cotización por parte de NISMEX, no estaba en la capacidad de ofrecer una tarifa más atractiva que la formulada por NYK. Además, no le corresponde analizar la legalidad de las coordinaciones entre terceros, sino solo apartarse de aquellas coordinaciones que no considere conveniente a sus intereses, como efectivamente hizo.
307. A criterio de esta Comisión, en línea con la Secretaría Técnica y con la jurisprudencia a nivel comparado<sup>197</sup>, se considera que una empresa participa en un cártel cuando toma conocimiento de las coordinaciones realizadas entre sus competidores e intenta contribuir con su comportamiento a conseguir los objetivos comunes perseguidos por los participantes del cártel. Ofrecer una propuesta de

<sup>197</sup>

De acuerdo con la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Sexta) de 8 de Julio de 1999 (C-49/92 P, numeral 87), «cuando se trata, como en el caso de autos, de acuerdos y de prácticas concertadas con un objetivo contrario a la competencia, la Comisión debe probar, en particular, que la empresa intentó contribuir con su propio comportamiento a la consecución de los objetivos comunes perseguidos por el conjunto de los participantes y que tuvo conocimiento de los comportamientos materiales previstos o ejecutados por otras empresas en la consecución de los mismos objetivos o que pudo de forma razonable haberlos previsto y que estaba dispuesta a asumir el riesgo».

cortesía o abstenerse de emitir una oferta pueden contribuir a lograr el objetivo común, pero no se limita únicamente a tales conductas, sino que incluso no interferir en las relaciones comerciales entre el titular de una cuenta y su cliente (adoptando una actitud competitiva) o no cuestionar u oponerse a las coordinaciones también contribuyen a lograr el objetivo común perseguido por los participantes del cártel, pues de esta forma se conseguirá que una determinada empresa pueda adjudicarse una cuenta y mantenerla bajo su titularidad.

308. Cabe precisar que, el hecho de que una empresa deba sustentar los argumentos de defensa que plantea frente a los elementos de juicio que acreditan que ha participado de una infracción, no constituye una inversión de la carga de la prueba. Por el contrario, una vez que la Secretaría Técnica ha introducido y sustentado una hipótesis anticompetitiva, es parte del ejercicio del derecho de defensa rebatir dichas conclusiones, para la cual debe cumplirse con la regla procesal de que quien alega un determinado hecho tiene la carga de probarlo.
309. En ese sentido, esta Comisión considera que CMC participó de las coordinaciones realizadas sobre esta cuenta, no solo porque tuvo pleno conocimiento del comportamiento que debía asumir en caso que NISMEX le solicitara cotizar por esta cuenta (abstenerse u ofrecer una tarifa superior) para conseguir que NYK mantuviese dicha cuenta, sino también porque contribuyó con su comportamiento al objetivo común. CMC no ha introducido evidencia de que hubiese intentado interferir en las relaciones comerciales entre NYK y su cliente (adoptando una actitud competitiva) o se hubiese opuesto o apartado de las coordinaciones anticompetitivas observadas.
310. Finalmente, a diferencia de lo señalado por CMC, cabe precisar que esta Comisión no solo ha analizado comunicaciones sino también otros medios probatorios (actas e información aportada por las empresas) que, en conjunto, permiten acreditar que CMC y CSAV habrían respetado la cuenta asignada a NYK.

▪ **General Motors 2006 - 2014**

311. En 2006, General Motors inició un proceso de selección para contratar el transporte de vehículos desde diversos orígenes y hacia diversos destinos entre 2007 y 2008. Esta licitación incluyó entre sus rutas aquella que va desde el puerto de Newark, en Estados Unidos de América, hacia Perú<sup>198</sup>. De acuerdo con las declaraciones del señor Pablo Sepúlveda (CSAV)<sup>199</sup>, NYK respetó esta cuenta a favor de CSAV, comprometiéndose a «auto eliminarse» en la licitación mencionada, presentando cotizaciones más elevadas que las de CSAV:

***Pablo Sepúlveda (CSAV):** También es probable que, por instrucción de Mauricio Garrido, me contactara con Tadanao Matsudaira, ejecutivo de NYK en New Jersey, en esa época y es posible que nos hayamos reunido en su oficina, ubicada en Secaucus, New Jersey, aunque no descarto que la conversación se realizara por teléfono. El objetivo del contacto habría sido solicitarle que respetaran carga que CSAV transportaba desde Newark, Estados Unidos, hacia diversos destinos de la*

---

<sup>198</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 127 a 129. Carta remitida por General Motors a CSAV.

<sup>199</sup> Bloque de Pruebas A, p. 130. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 18 de octubre de 2012.

*costa Oeste de Sudamérica, entre otros, (...) y el puerto del Callao en Perú. **El acuerdo habría consistido en que NYK cotizara más alto que CSAV. Al final de la licitación, CSAV conservó estas rutas.***

[Énfasis agregado]

312. Estas declaraciones encuentran respaldo en una comunicación de 24 de julio de 2006<sup>200</sup>, en la cual el señor Tadao Matsudaira (NYK), para lograr un incremento en las tarifas por arrendamiento de espacios, le recordó al señor Pablo Sepúlveda (CSAV) que NYK respetó la titularidad de CSAV sobre diversas cuentas desde USEC hacia Chile, incluyendo la de General Motors:

*De: [tadanao.matsudaira@na.nykline.com](mailto:tadanao.matsudaira@na.nykline.com) [NYK]*

*Para: [psepulveda@csav.com](mailto:psepulveda@csav.com) [CSAV]*

*CC: [Eric.jaworski@na.nykline.com](mailto:Eric.jaworski@na.nykline.com) [NYK], [John.ronan@na.nykline.com](mailto:John.ronan@na.nykline.com) [NYK],*

*[mgarrido@csav.com](mailto:mgarrido@csav.com) [CSAV], [tadashi.abe@na.nykline.com](mailto:tadashi.abe@na.nykline.com) [NYK],*

*[tom.chinigo@na.nykline.com](mailto:tom.chinigo@na.nykline.com) [NYK]*

*Fecha: Lunes, Julio 24, 2006 11:21 PM*

*Asunto: Re: Fw: Incremento de tarifas para arrendamiento de espacio en 2007*

*Pablo,*

*(...)*

*Nos gustaría reiterar lo siguiente para que reconsideres nuestra propuesta de incremento de 30%.*

***-Nosotros, NYK, respetamos los negocios de CSAV, exportaciones desde USEC hacia Chile (GM/Ford/Subaru).***

[Énfasis agregado]

Cabe señalar que, si bien en dicha comunicación se hace referencia únicamente a Chile, como en otras cuentas bajo el servicio Carpac, la titularidad de la cuenta de General Motors de CSAV involucraba también a Perú como puerto destino.

313. Las coordinaciones analizadas resultan coherentes con otros elementos de juicio que obran en el Expediente. En efecto, en línea con lo coordinado, CSAV ofertó para transportar vehículos de General Motors desde Newark (Estados Unidos) hacia Perú, resultando ganadora de esta cuenta<sup>201</sup>. En ese sentido, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio que obran en el Expediente, permiten corroborar que NYK respetó la cuenta asignada a CSAV, quien se adjudicó la cuenta desde Newark (Estados Unidos) hacia Perú y transportó los vehículos de General Motors entre julio de 2007 y junio de 2008<sup>202</sup>, conforme a los términos en que operaba el sistema de respeto de cuentas.
314. En 2008, antes del vencimiento del contrato que había obtenido CSAV, General Motors convocó a una nueva licitación para 2009 y 2010. De acuerdo con la declaración del señor Pablo Sepúlveda (CSAV), las ofertas de CSAV y NYK fueron

<sup>200</sup> Bloque de Pruebas A, p. 115. Comunicación del 24 de julio de 2006, 11:21 p.m

<sup>201</sup> Información reportada por CSAV, que obra en el folio 1074 del Expediente.

<sup>202</sup> Esta Comisión ha observado que, por lo general, los contratos de General Motors tienen una duración promedio de dos años, lo cual se condice con la información reportada por CSAV, que obra en el folio 1074 del Expediente.

previamente coordinadas por funcionarios de ambas empresas, a efectos de que NYK presentase cotizaciones más altas que las de CSAV<sup>203</sup>:

**Pablo Sepúlveda (CSAV):** *En relación a la ruta de USA, y específicamente respecto al tender conducido por General Motors durante el año 2008, es probable que, por instrucciones de Mauricio Garrido, me haya contactado telefónicamente con la gente de NYK en Secaucus, New Jersey, específicamente, John Ronan o John Grbic, solicitándoles que respetaran esta cuenta de CSAV, por la vía de cotizar más alto que nosotros. Es probable que este acuerdo haya producido efectos, ya que CSAV se adjudicó la carga para el periodo 2009-2010.*

[Énfasis agregado]

315. Las coordinaciones analizadas resultan coherentes con otros elementos de juicio que obran en el Expediente. En efecto, en línea con lo coordinado, NYK presentó una oferta que permitió que CSAV resultase ganadora de esta cuenta<sup>204</sup>. En ese sentido, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio que obran en el Expediente permiten corroborar que NYK habría respetado esta cuenta asignada a CSAV, quien volvió a adjudicarse la cuenta desde Newark (Estados Unidos) hacia Perú y transportó vehículos de General Motors entre 2009 y 2010<sup>205</sup>, conforme a los términos en que operaba el sistema de respeto de cuentas.
316. Posteriormente, en 2010, General Motors inició un nuevo proceso de licitación para 2011 y 2012<sup>206</sup>. En este contexto, NYK nuevamente presentó una oferta de resguardo con la finalidad que CSAV conservara la titularidad de la cuenta desde Newark y Jacksonville (Estados Unidos) hacia Perú, entre 2011 y 2012, como se aprecia en el contrato para el transporte de vehículos suscrito entre CSAV y General Motors<sup>207</sup>.
317. En 2012, antes del vencimiento del nuevo contrato que había obtenido CSAV, General Motors convocó a un nuevo proceso de licitación para 2013 y 2014 en diversas rutas, incluyendo aquella desde Jacksonville (Estados Unidos) hacia Perú<sup>208</sup>. Al respecto, de acuerdo con las declaraciones del señor Pablo Sepúlveda (CSAV)<sup>209</sup>, durante el 2012 la coordinación entre las empresas fue más activa por las nuevas licitaciones importantes, entre las cuales se encontraba la de General Motors, que incluía la ruta comercial desde Estados Unidos hacia Perú:

---

<sup>203</sup> Bloque de Pruebas A, p. 198. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 12 de marzo de 2015.

<sup>204</sup> Información reportada por CSAV y NYK, que obra a folios 1074 y 1196 del Expediente, respectivamente.

<sup>205</sup> Bloque de Prueba A, pp. 171 y 198. En línea con la información reportada por CSAV, que obra en el folio 1074 del Expediente.

<sup>206</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 270 y 271. Comunicación del 20 de mayo de 2010, 3:47 p.m.

<sup>207</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 275-299. Contrato entre General Motors y CSAV en 2010 (Proyecto). En la misma línea CSAV reportó que la duración del contrato fue entre 2011 y 2012, información que obra en el folio 1074 del Expediente.

<sup>208</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 369-372. Comunicaciones cursadas entre General Motors y CSAV el 25 de mayo y 14 de junio de 2012.

<sup>209</sup> Bloque de Pruebas A, p. 381. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 18 de octubre de 2012.

**Pablo Sepúlveda (CSAV): En el año 2012, la interacción ente las compañías fue bastante más activa, atendiendo a que en el mismo año salieron a licitación las tres grandes compañías norteamericanas: Ford, General Motors y Chrysler.**

[Énfasis agregado]

318. Concretamente, el señor Pablo Sepúlveda (CSAV) reveló a la Secretaría Técnica que se comunicó con el señor John Grbic (NYK) solicitándole que respetase la cuenta de General Motors a favor de CSAV<sup>210</sup>:

**Pablo Sepúlveda (CSAV): [En relación con General Motors 2012] en la misma reunión, en Starbucks de Secaucus, mencionada anteriormente –a propósito de la licitación de Ford del año 2012– y por instrucciones de mi supervisor [Mauricio Garrido], conversé con el señor John Grbic en relación a este tender. En esa oportunidad, NYK acordó que respetaría la carga transportada por CSAV desde la costa Este de Estados Unidos a Perú, y otros destinos de Sudamérica, así como desde Europa con destino a Sudamérica distinto a Perú.**

[Énfasis agregado]

319. Las coordinaciones analizadas resultan coherentes con otros elementos de juicio que obran en el Expediente. En efecto, en este nuevo proceso de selección, CSAV ofertó para transportar vehículos de General Motors desde Jacksonville (Estados Unidos) hacia Perú, resultando ganadora de esta cuenta<sup>211</sup>. En ese sentido, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio que obran en el Expediente permiten corroborar que NYK habría respetado la cuenta asignada a CSAV, quien resultó la línea naviera ganadora de este proceso y transportó los vehículos de General Motors entre 2013 y 2014<sup>212</sup>, conforme a los términos en que operaba el sistema de respeto de cuentas.
320. Como se puede observar, las coordinaciones entre CSAV y NYK, que tuvieron lugar por lo menos desde 2006, habrían continuado hasta 2012, para mantener el respeto a la titularidad de CSAV sobre la cuenta de General Motors, desde Estados Unidos de América hacia Perú. De hecho, CSAV obtuvo embarques de General Motors hasta diciembre de 2014<sup>213 214</sup>.
321. En síntesis, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio analizados permiten acreditar que NYK respetó la cuenta General Motors desde Estados Unidos de América hacia Perú a favor de CSAV entre 2006 y 2014.

---

<sup>210</sup> Bloque de Pruebas, A p. 381. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 12 de marzo de 2015.

<sup>211</sup> Información reportada por CSAV y NYK, que obra a folios 1074 y 1196 del Expediente, respectivamente.

<sup>212</sup> Bloque de Prueba A, pp. 369 y 380. En línea con la información reportada por CSAV, que obra en el folio 1074 del Expediente.

<sup>213</sup> Bloque de Pruebas A, p. 369. Comunicación del 14 de mayo de 2012, 12:05 p.m.

<sup>214</sup> Bloque de Pruebas A, p. 380. Carta remitida por General Motors a CSAV el 9 de octubre de 2012. Según informó el señor Pablo Sepúlveda (p. 369) a otros funcionarios de CSAV, el contrato con General Motors estaría vigente por dos años (a partir del 1 de enero de 2013).

▪ **Volkswagen 2008-2010**

322. En opinión de la Secretaría Técnica, esta cuenta habría sido coordinada entre CMC, CSAV y NYK con la finalidad que NYK transportara los camiones (trucks) de Volkswagen desde México hacia Perú entre 2008 y 2010. Para sustentar tal afirmación, la Secretaría Técnica se basó en las comunicaciones de junio de 2008 remitida entre funcionarios de CSAV, CMC y NYK y el registro de embarques del Carpac.
323. Al respecto esta Comisión ha observado que el correo del 24 de junio de 2008 evidencia que el señor Jorge Valle Bascopé (CSAV) reclamó al señor John Ronan y otros funcionarios de NYK, por las bajas cotizaciones que NYK había presentado a Volkswagen para el transporte de carga de sus camiones desde México hacia Perú<sup>215</sup>:

**De:** [jvalle@csav.com](mailto:jvalle@csav.com) [<mailto:jvalle@csav.com>] [CSAV]  
**Fecha:** Martes, 24 de Junio de 2008 15:51  
**Para:** [John.ronan@na.nykline.com](mailto:John.ronan@na.nykline.com) [NYK]; [jvalle@csav.com](mailto:jvalle@csav.com) [CSAV]; Contreras, Alberto [CMC]  
**CC:** [ai.takagi@na.nykline.com](mailto:ai.takagi@na.nykline.com) [NYK]; [David.Colin@mx.nykline.com](mailto:David.Colin@mx.nykline.com) [NYK]; [gary.hurley@na.nykline.com](mailto:gary.hurley@na.nykline.com) [NYK]; Chanes, Jose [CMC]; [Jose.Rodriguez@mx.nykline.com](mailto:Jose.Rodriguez@mx.nykline.com) [NYK]; [Lidia.castellanos@mx.nykline.com](mailto:Lidia.castellanos@mx.nykline.com) [NYK]; Garrido, Mauricio [CSAV]; [Nohemi.lucero@mx.nykline.com](mailto:Nohemi.lucero@mx.nykline.com) [NYK]; [sylvia.ly@na.nykline.com](mailto:sylvia.ly@na.nykline.com) [NYK]; [tadanao.matsudaira@na.nykline.com](mailto:tadanao.matsudaira@na.nykline.com) [NYK]; [yusuke.sasada@na.nykline.com](mailto:yusuke.sasada@na.nykline.com) [NYK]; [psepulveda@csav.com](mailto:psepulveda@csav.com) [CSAV]  
**Asunto:** VW Camiones de México a Perú

Estimados miembros de Carpac,

**Como miembros hemos acordado trabajar buscando ganancias para nuestros servicios y trabajar para beneficiarnos los unos a los otros.**

Hemos escuchado que NYK está cerrando [contratos sobre] algunos Camiones de Volkswagen, **desde México hacia Perú**, en [USD] 40/cbm todo incluido.

**NOSOTROS RECHAZAMOS ESTA COTIZACIÓN, Y NO ACEPTAMOS LLEVAR CARGA EN NAVES DEL CARPAC O TONELAJE DISPONIBLE**

Debido a:

- 1) En este nuevo escenario, con un nivel más alto en costo de combustible, nosotros no aceptamos una cotización sin BAF.
- 2) Esta cotización, está recortada en aproximadamente 50%

Las tarifas deberían ser:

OFR [Tarifa de transporte marítimo]: 55/cbm  
BAF [Recargo de combustible]: 12.51/cbm  
(...)

Saludos  
Jorge Valle Bascopé

[Énfasis agregado]

<sup>215</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 202-203. Comunicación del 24 de junio de 2008, 15:51 p.m.

Esta comunicación también resulta relevante debido a que una vez más se observa que las coordinaciones para garantizar el respeto de cuentas beneficiaban a los integrantes de un servicio conjunto pues impactaban en mayores ganancias y, en consecuencia, en un mayor beneficio para cada una de las líneas navieras. Por ello, la colaboración permanente para conseguir que la línea naviera titular de una cuenta continúe manteniéndola incluía desde no interferir en las relaciones comerciales entre el cliente y el titular de la cuenta hasta adoptar una conducta concreta solicitada por el titular de la cuenta.

324. Respaldo la posición de CSAV, el señor Alberto Contreras (CMC) solicitó a NYK que, o bien incremente la tarifa a Volkswagen en esta ruta, con el objetivo de no perjudicarla en sus cuentas para el transporte de camiones con International, Volkswagen y Freightliner; o bien, que se abstenga de cotizar sus servicios a Volkswagen y que permita que CSAV o CMC se adjudiquen la carga<sup>216</sup>:

**De:** Alberto Contreras

**Para:** jvalle; John.ronan

**CC:** ai.takagi, David.Colin, Gary.hurley, "Chanes, Jose", Jose.Rodriguez, Lidia.Castellanos, "Garrido, Mauricio", Nohemi.Lucero, Sylvia.ly, tadanao.matsudaira, yusuke.sasada, psepúlveda

**Fecha:** 24-06-2008 16:01

**Asunto:** Re: VW Camiones de México a Perú

Estimado Jorge,

**En línea con tus comentarios, concordamos con tu posición, es decir, *no es posible aceptar este tipo de cotización que destruiría nuestras actuales tarifas con International, Volkswagen y también Freightliner*, en otras palabras, perderíamos el mercado de camiones, por lo cual por medio del presente y en beneficio de nuestro servicio *quisiéramos solicitar a NYK que desista de su cotización dejando a CSAV o a CCNI tratar con este cliente quien normalmente mantiene contacto con nosotros.***

**No es necesario reiterarle a NYK sobre la necesidad de mantener una buena y directa comunicación especialmente en este tipo de asuntos relacionados a tarifas, como hacemos nosotros actualmente.**

Saludos atentos,

Alberto Contreras

CCNI PCTC Manager

[Énfasis agregado]

Lo que buscaban CMC, CSAV y NYK era colaborar mutuamente entre ellas para evitar competir por sus cuentas propias, pero también interferir en la determinación de las tarifas cuando estas podrían perjudicar o afectar sus relaciones comerciales con otros clientes. Concretamente, CMC y CSAV mostraron su preocupación en relación con la tarifa ofrecida por NYK para el transporte de camiones de Volkswagen de México a Perú pues podría impactar negativamente en las tarifas que manejaban con International, Volkswagen y Freightliner.

<sup>216</sup> Bloque de Pruebas A, p. 202. Comunicación del 24 de junio de 2008, 16:01 p.m.

325. Este escenario podría perjudicar a CMC y CSAV por lo que sus «reclamos» tuvieron éxito pues, en el registro de embarques del Carpac aportado por CSAV<sup>217</sup>, se puede observar que, finalmente, NYK incrementó las tarifas cobradas a Volkswagen por su servicio de transporte de camiones en la ruta desde México hacia Perú.
326. En síntesis, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio permiten acreditar que CMC y CSAV respetaron la cuenta Volkswagen desde México hacia Perú a favor de NYK durante el periodo comprendido entre 2008 y 2010<sup>218</sup>.

- Alegaciones específicas formuladas por CMC

327. CMC ha señalado que el material probatorio que obra en el Expediente sobre este episodio no acredita que CMC le haya pedido a NYK que le respete una cuenta, sino únicamente permite apreciar de que CSAV y CMC, como socios comerciales de NYK, estaban preocupados por cómo estaba manejando el negocio, pues ponía en riesgo el buen desarrollo y sostenibilidad de los intereses comunes en el servicio conjunto. De acuerdo con CMC, su empresa ofreció a NYK como alternativa –si no estaba interesada en el negocio– que le permita atender la cuenta, mas no le exigió que se le respete.
328. Contrariamente a lo alegado, la Secretaría Técnica consideró que las comunicaciones analizadas resultan suficientemente claras para acreditar que CMC, NYK y CSAV no cotizaron de forma independiente ante los requerimientos de Volkswagen, sino que tuvieron una actuación coordinada o subordinada entre sí, llegando incluso a sugerir las tarifas que debían cotizarse para «beneficiarse los unos a los otros».
329. Sobre el particular, CMC ha indicado que ninguna de las comunicaciones está referida a un supuesto acuerdo anticompetitivo de respeto de cuentas, tratándose únicamente de conversaciones de carácter comercial en relación con la prestación del servicio conjunto. Solo NYK fue invitada a cotizar, situación de la cual CSAV habría tomado conocimiento cuando NYK ya se encontraba cerrando los contratos, y fue luego de ello que la situación fue comunicada a CMC. Por ello, no cabe hablar de respeto de cuentas, cuando CMC no estaba en posición de participar en dicho negocio. El único supuesto en el cual CMC hubiera podido participar de dicho negocio es si NYK hubiese desistido e hubiera informado al cliente que CMC (o CSAV) podrían atenderlo, como ello no ocurrió, la Secretaría Técnica debió excluir esta cuenta de su análisis.
330. A criterio de esta Comisión, debe considerarse que las empresas que pertenecían a un servicio conjunto eran invitadas a los procesos de forma individual (y no como una unidad económica o un consorcio). Por ello, no resulta razonable que potenciales competidores coordinen sobre temas sensibles como son las tarifas que ofertarán o que realicen pedidos como «quisiéramos solicitar a NYK que

---

<sup>217</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 204 - 206. Registro de embarques del Carpac.

<sup>218</sup> Como se explicará en el Anexo, en defecto de información específica sobre la duración de este contrato, y en línea con el Informe Técnico, esta Comisión considera la duración de dos años.

desista de su cotización dejando a CSAV o a CMC tratar con este cliente quien normalmente mantiene contacto con nosotros». En un escenario de competencia, normalmente cada empresa define sus propias tarifas sin la injerencia de sus potenciales competidores, además de no solicitar una autorización a su competidor para intervenir en las relaciones comerciales con un cliente.

Solicitar a NYK que se desista de la tarifa ofrecida a Volkswagen y que permita a CSAV o CMC manejar esta cuenta, no hace más que confirmar el respeto que tenían ambas empresas por la titularidad de NYK. Tanto así que recién cuando CSAV y CMC se percataron que la tarifa ofrecida por NYK podría impactar en los negocios que también estas manejaban (además de las ganancias del servicio conjunto), es que realizan este pedido que no es propio de una relación de competencia sino más bien de un contexto en que se velaba por un respeto de cuentas que permita el equilibrio para mantener las participaciones de estas empresas.

331. En ese sentido, a criterio de esta Comisión, no resultan atendibles los argumentos formulados por CMC pues, de una valoración coherente de los medios probatorios que obran en el Expediente, se ha acreditado que CMC y CSAV respetaron la cuenta asignada a NYK.

▪ **Kaufmann 2011-2012**

332. En noviembre de 2011, CSAV recibió una invitación de Kaufmann para participar en una licitación para transportar camiones y automóviles durante 2012<sup>219</sup> en diferentes rutas. Una de las cuentas involucradas en esta licitación fue el transporte de camiones desde México hacia Perú.

333. Según las declaraciones del señor Pablo Sepúlveda<sup>220</sup> (CSAV), esta cuenta era de titularidad de CSAV, lo cual puede observarse en el Resumen de Compras del Grupo Kaufmann de 2011<sup>221</sup>. Asimismo, considerando que las licitaciones de Kaufmann se realizaban anualmente, NYK aceptó respetar la titularidad de CSAV sobre esta cuenta de Kaufmann también para el 2012:

***Pablo Sepúlveda (CSAV): El grupo Kaufmann renegocia el transporte marítimo año a año, aunque tradicionalmente trabaja con CSAV. Recuerdo que el año 2011, Kaufmann habría invitado a varias navieras a realizar cotizaciones en ciertas rutas que eran servidas por CSAV, entre ellas, Alemania y México con destino a Perú. Recuerdo que aproximadamente a fines del 2011, por instrucciones de mi supervisor, me contacté telefónicamente con John Grbic de NYK para que respetaran esta cuenta de CSAV. NYK accedió a este requerimiento.***

[Énfasis agregado]

334. Las coordinaciones analizadas resultan coherentes con otros elementos de juicio que obran en el Expediente. En efecto, el Resumen de Compras del Grupo

---

<sup>219</sup> Kaufmann opera en Perú a través de Divemotor S.A. y Diveimport S.A.

<sup>220</sup> Declaración del señor Pablo Sepúlveda (CSAV) del 8 de julio de 2016.

<sup>221</sup> Bloque de Pruebas A, p. 316. Resumen de Compras del Grupo Kaufmann de 2011.

Kaufmann de 2012<sup>222</sup> muestra que CSAV pudo mantener la titularidad de esta cuenta durante dicho año.

335. En síntesis, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio analizados permiten acreditar que NYK respetó la cuenta Kaufmann desde México hacia Perú a favor de CSAV, durante 2012.

### 6.3.3. Ruta Europa-Perú

336. A continuación, esta Comisión analizará la evidencia disponible en el Expediente *acerca* de las coordinaciones para el respeto de diversas cuentas desde distintos puertos en Europa hacia Perú, sobre las cuentas y periodos que se indican en el siguiente cuadro:

**Cuadro 4: Episodios de reparto Europa – Perú**

Cuentas	Periodo*	Respeto de cuentas
Renault/Nissan	2001-2003	MOL respetó la cuenta CAT (Renault/Nissan) a CSAV.
	2004-2008	MOL respetó la cuenta Renault a CSAV. CSAV respetó la cuenta Nissan a MOL.
	2011-2013	MOL respetó la cuenta Renault a NYK. NYK respetó la cuenta Nissan a MOL.
Toyota	2003-2005	MOL respetó la cuenta Toyota a CSAV.
Toyota Motor Europa (TME)	2010-2013	NYK respetó la cuenta TME a MOL.
Kaufmann/Daimler	2011-2012	NYK respetó la cuenta Kaufmann/Daimler a CSAV.

\*Nota: el período señalado comprende tanto las coordinaciones realizadas como la vigencia de los contratos que habrían sido objeto de respeto.

#### ▪ **Renault-Nissan 2001-2013**

337. En opinión de la Secretaría Técnica, esta cuenta habría sido coordinada entre MOL, NYK y CSAV con la finalidad que MOL transportara los vehículos de Nissan y CSAV los vehículos de Renault desde Europa a Perú. Para sustentar tal afirmación, la Secretaría Técnica se basó en comunicaciones de octubre de 2001 y abril y junio de 2004 remitidas entre funcionarios de CSAV y MOL, la declaración de NYK, el cuaderno de notas del señor Nakai (NYK) y la información reportada por MOL y CSAV sobre su participación en esta cuenta.
338. Al respecto, esta Comisión ha observado que, en 2001, CAT (*Compagnie d’Affrètement et Transport*) –operador logístico de Renault–, inició un proceso de selección para contratar el transporte de vehículos desde diversos orígenes y hacia diversos destinos entre 2001 y 2003. De acuerdo con la comunicación del 18 de octubre de 2001, el señor Shuji Konishi (MOL) se dirigió al señor Mauricio Garrido (CSAV) para *indicarle* que, conforme con lo coordinado, MOL se abstendría de participar en el proceso de selección convocado por CAT (Renault)<sup>223</sup>, bajo el entendido de que CSAV respetaría la cuenta de MOL hacia un destino distinto a Perú, ya sea absteniéndose u ofreciendo una tarifa superior:

<sup>222</sup> Resumen de Compras del Grupo Kaufmann de 2012 presentado por CSAV en su escrito del 6 de octubre de 2016.

<sup>223</sup> Bloque de Pruebas A, p. 29. Comunicación del 18 de octubre de 2001, 10:31 p.m.

**[De:]** [shuji.konishi@mail.mol.co.jp](mailto:shuji.konishi@mail.mol.co.jp) **[MOL]**  
**[Fecha:]** 18/10/2001 10:31 pm  
**Para:** CSAV – Sr. Garrido **[CSAV]**  
**CC:** [hideki.matsumoto@mail.mol.co.jp](mailto:hideki.matsumoto@mail.mol.co.jp) **[MOL]**, [Mitsuoki.Moriva@mitsuiOSK.com](mailto:Mitsuoki.Moriva@mitsuiOSK.com)  
**[MOL]**, [Tsuyoshi.Okura@mitsuiOSK.com](mailto:Tsuyoshi.Okura@mitsuiOSK.com) **[MOL]**  
**Asunto:** CAT Tender 2001

Con relación al asunto de la referencia, deseamos sugerir lo siguiente:

1. **MOL no cotizará para Perú (...) para respetar la participación de CSAV.**
2. Quisiéramos **requerirle que no oferte una tarifa hacia (...)**  
*Si desea ofertar para revelar su presencia. Le pedimos amablemente que oferten según nuestro requerimiento. (...)*
3. Con respecto a (...) y (...), **le requerimos que respete nuestra participación.**  
*Si desea ofertar para revelar su presencia en este tráfico. Le pedimos amablemente que oferten según nuestro requerimiento. (...)*

Gracias y atentamente.

[Énfasis agregado]

339. Esta comunicación resulta sumamente gráfica acerca de las coordinaciones entre MOL y CSAV. En particular, permite apreciar la estrecha colaboración entre las empresas para no competir por sus cuentas y mantener estables sus participaciones en el mercado. Por ello, MOL aseguró de manera enfática que no competiría por la cuenta de CAT en la ruta con destino a Perú para respetar la titularidad de CSAV. A cambio de ello, CSAV debía respetar las cuentas de titularidad de MOL en otras jurisdicciones<sup>224</sup>.
340. Las coordinaciones analizadas resultan coherentes con otros elementos de juicio que obran en el Expediente. En efecto, en este proceso de selección, CSAV ofertó para transportar vehículos de CAT (Renault) desde Le Havre y Zeebrugge (Francia y Bélgica) hacia Perú, resultando ganadora de esta cuenta, mientras que MOL se abstuvo de presentar una oferta<sup>225</sup>. En ese sentido, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio que obran en el Expediente, analizados de manera conjunta, permiten corroborar que MOL respetó la cuenta asignada a CSAV, quien transportó los vehículos de CAT (Renault) entre 2002 y 2003<sup>226</sup>, beneficiándose así del sistema de respeto de cuentas.
341. Hacia 2004, se pueden observar nuevas coordinaciones entre CSAV y MOL<sup>227</sup> para el respeto mutuo de sus cuentas. En dicha ocasión, surgió una duda en

---

<sup>224</sup> De acuerdo con lo señalado en dicha comunicación, MOL solicita que se respete sus cuentas en otras tres jurisdicciones distintas a Perú.

<sup>225</sup> Información reportada por CSAV y MOL, que obra a folios 1074 y 1136 del Expediente.

<sup>226</sup> Como se explicará en el Anexo, en defecto de información específica sobre la duración de este contrato, esta Comisión considera la duración de dos años. Esta afirmación se encuentra en línea con la información reportada por CSAV sobre la duración de este contrato, la cual obra en el folio 1074 del Expediente.

<sup>227</sup> El destinatario del correo es el señor Katsumi Nagata cuyo correo electrónico es [Katsumi.Nagata@mobsel.com](mailto:Katsumi.Nagata@mobsel.com). Al respecto, Mobsel es la sigla de Mitsui OSK Bulk Shipping Europe Ltd. (MOL en Europa). Ver: <http://marbnet.com/directory/listing/mitsui-osk-bulk-shipping-europe-ltd-mobsel>

relación con la titularidad de la cuenta de Renault hacia puertos de Sudamérica (que incluye a Perú) debido a que, a partir de 2004, Renault empezó a operar parcialmente a través de Nissan (RNPO)<sup>228</sup>, cuya titularidad era de MOL. El siguiente correo del 1 de abril de 2004 revela la intención de CSAV de que, a pesar de este cambio, MOL siga respetando dicha cuenta a su favor<sup>229</sup>:

**De:** [psepulveda@csav.com](mailto:psepulveda@csav.com) [CSAV]  
**Para:** [Katsumi.Nagata@mobsel.com](mailto:Katsumi.Nagata@mobsel.com) [MOL]  
**Fecha:** 01/04/2004 04:53  
**Asunto:** MEGANE CLASSIC / (...)

*Estimado señor Nagata,*  
*Según nuestra información, este negocio será manejado por CAT puesto que tienen un acuerdo con Renault por dos años más. **Vamos a cotizar y solicitamos a MOL que respete nuestra posición [de titular] sobre la carga con destino en Sudamérica.***

*Saludos*

*Pablo*

[Énfasis agregado]

342. Este «problema de titularidades» habría sido resuelto, en esta ocasión, acordando cotizar exactamente el mismo monto al cliente<sup>230</sup>. En contraste, en la siguiente comunicación del 7 de junio de 2004, se observa que el problema de titularidades fue resuelto acordando respetarse las cuentas «históricas» de Renault (CSAV) y Nissan (MOL) para todo tipo de vehículos<sup>231</sup>:

**[Fecha:]** 07/06/2004 03:38 AM  
**[De:]** Mauricio Garrido [CSAV]  
**Para:** [hideki.matsumoto@mail.mol.co.jp](mailto:hideki.matsumoto@mail.mol.co.jp) [MOL]  
**Asunto:** Re: Fw: [Nissan] PCC Cotización tarifas desde Brasil a Mid. América (Prg. Col y Els)

*Estimado Matsumoto,*

*- Primero, no podemos rechazar ninguna cotización de RNPO debido a que están tratando de centralizar ambas marcas (Renault y Nissan).*

*Por lo tanto, en esta oportunidad **vamos a cotizar un porcentaje muy alto para que ustedes mantengan su excelente posición con Nissan y CSAV con Renault, es nuestro trato con ustedes y lo vamos a respetar (Nissan es su cuenta y Renault es nuestra, pero no significa que no podamos cotizar cuando nos lo piden o invitan. El principal punto es nuestra coordinación. Esta es la razón por la cual les informamos acerca del requerimiento de Nissan).***

*- Segundo, ya tenemos un acuerdo con Renault hacia diferentes destinos para autos de pasajeros livianos.*

---

<sup>228</sup> RNPO, siglas de Renault Nissan Purchase Organization.

<sup>229</sup> Bloque de Pruebas A, p.75. Comunicación del 1 de abril de 2004, 4:53 p.m.

<sup>230</sup> Bloque de pruebas, pp.74 y 75. Comunicaciones del 1 (6:28 a.m.) y 5 de abril de 2004 (00:24 a.m.).

<sup>231</sup> Bloque de Pruebas A, p.81. Comunicación del 7 de junio de 2004, 3:38 a.m.

*RNPO está requiriendo cotizaciones para vehículos pick up de la marca Nissan. Por lo tanto, las cotizaciones que presentarán ustedes para obtener su preferencia serán totalmente de cortesía y nosotros [mantendremos] la actual preferencia de Renault. (...)*

*Saludos,  
MGG*

[Énfasis agregado]

343. Esta comunicación refleja claramente el nivel de coordinación entre las Investigadas para cargas con destino a Sudamérica (incluido Perú) pues revela la estrategia de CSAV de formular una oferta de cortesía con la finalidad de que MOL mantuviera la cuenta de Nissan y, a su vez, asegurarse de que MOL presente cotizaciones de reguardo para que CSAV se asigne la cuenta de Renault. Ambas empresas reconocieron expresamente que «el principal punto es [la] coordinación» para mantener sus respectivas titularidades sobre dichas cuentas.
344. Las coordinaciones analizadas resultan coherentes con otros elementos de juicio que obran en el Expediente. En efecto, en esta ocasión, CSAV ofertó para transportar vehículos de Renault desde Bélgica, Francia y España hacia Perú, resultando ganadora de esta cuenta<sup>232</sup> mientras que MOL presentó ofertas para transportar vehículos de Nissan desde Europa hacia Perú, resultando también ganadora de dicha cuenta. En ese sentido, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio que obran en el Expediente, analizados de manera conjunta, permiten corroborar que CSAV y MOL se respetaron mutuamente las cuentas Renault y Nissan. Ello le habría permitido transportar a CSAV vehículos de Renault entre 2004 y 2005<sup>233</sup> y a MOL los vehículos de Nissan entre 2006 y 2008<sup>234</sup>, beneficiándose así del sistema de respeto de cuentas.
345. Una situación particular se produjo en 2010, a raíz de cambio de titularidad de las cuentas Nissan y Renault. Motivada por la crisis financiera precedente, NYK habría competido con CSAV y MOL por tales cargas, resultando ganadora, en ambas cuentas. Luego de dicho año, de acuerdo con la información presentada por NYK<sup>235</sup>, NYK y MOL retomaron las coordinaciones acordando que NYK mantendría la titularidad de Renault y que MOL retomarí­a la titularidad de Nissan<sup>236</sup>.
346. Concretamente, a fines del 2011 e inicios de 2012, el señor Hideki Nakai (NYK) y los señores Noda y Oda (MOL) se contactaron por teléfono para asegurarse de que Renault desde Zeebrugge (Bélgica) hacia Chile fuese adjudicado a NYK y

---

<sup>232</sup> Información reportada por CSAV y MOL, que obra a folios 1074 y 1136 del Expediente.

<sup>233</sup> Bloque de Pruebas B, p. 74. La duración de este contrato va en línea con la información reportada por CSAV, que obra en el folio 1074 del Expediente.

<sup>234</sup> Información reportada por MOL, que obra en el folio 1136 del Expediente.

<sup>235</sup> Bloque de Pruebas B, pp. 10-11. Escrito de NYK del 16 de mayo de 2016.

<sup>236</sup> Este incidente sobre la cuenta Nissan y Renault en 2010 se encuentra también recogido en el requerimiento de la FNE (p. 7).

Nissan desde el Reino Unido y España hacia Perú y Chile fuese adjudicado a MOL<sup>237</sup>. Para ello, conforme con lo señalado por NYK<sup>238</sup>, MOL respetaría la cuenta Renault a favor de NYK, ofreciendo una tarifa más alta que la indicada por esta empresa. A su vez, NYK respetaría la cuenta de Nissan a favor de MOL, también ofreciendo una tarifa mayor.

347. En particular, en el Cuaderno de Notas del señor Nakai (NYK), se pueden observar las tarifas para el transporte de vehículos de Nissan desde Reino Unido hacia Perú<sup>239</sup>. NYK ofrecería una tarifa de USD 800/unidad, superior a la que MOL presentaría (incluso MOL habría sugerido USD 860/unidad), con lo cual NYK se aseguró de «perder» en dicha licitación. A cambio de esta postura «de cortesía» de NYK hacia Perú, MOL se comprometió a cotizar más alto para Renault desde distintos puertos de Europa hacia San Antonio, Chile. Producto de estas coordinaciones, ambas empresas pudieron obtener las cuentas de las cuales eran «titulares»: NYK obtuvo la carga de Renault desde Europa hacia Chile y MOL obtuvo la carga de Nissan desde Europa hacia Perú.
348. Las coordinaciones analizadas resultan coherentes con otros elementos de juicio que obran en el Expediente. En efecto, en este proceso de selección, MOL ofertó para transportar vehículos de Nissan desde Europa hacia Perú, resultando ganadora de esta cuenta. En ese sentido, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio que obran en el Expediente, permiten corroborar que NYK habría respetado la cuenta asignada a MOL, quien resultó la línea naviera ganadora de este proceso y transportó los vehículos de Nissan durante 2012 y 2013<sup>240</sup>, beneficiándose así del sistema de respeto de cuentas.
349. En síntesis, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio analizados permiten acreditar que CSAV y MOL coordinaron el respeto de la cuenta de CAT (Renault) desde Europa a Perú a favor de CSAV, entre 2001 y 2003. Más adelante, CSAV y MOL coordinaron el respeto mutuo de las cuentas Renault (CSAV) y Nissan (MOL) desde Europa a Perú hasta 2008. Finalmente, NYK y MOL coordinaron el respeto de la titularidad de la cuenta de Nissan desde Europa hacia Perú a favor de MOL, lo cual le habría permitido a esta empresa mantener embarques de Nissan hasta 2013<sup>241</sup>.

#### Alegaciones específicas formuladas por MOL

350. MOL ha alegado que las abstenciones a licitar para la cuenta CAT descritas líneas arriba, no guardarían relación con un acuerdo anticompetitivo, sino que se realizó en cumplimiento del acuerdo comercial Nasa, en el cual se buscó generar eficiencia a través de las sinergias de las líneas navieras. Asimismo, con relación

---

<sup>237</sup> Bloque de Pruebas B, p. 11. Escrito de NYK del 16 de mayo de 2016.

<sup>238</sup> Bloque de Pruebas B, pp. 11-12. Escrito de NYK del 16 de mayo de 2016.

<sup>239</sup> Bloque de Pruebas B, p. 204-205. Cuaderno de Notas del señor Hideki Nakai (NYK).

<sup>240</sup> Información reportada por MOL, que obra en el folio 1136 del Expediente.

<sup>241</sup> Bloque de Pruebas B, p. 5. Escrito de NYK del 5 de febrero de 2015. Información reportada por MOL, que obra a folios 1136 del Expediente (Award List 2012).

al respeto de titularidades entre NYK y MOL, ha manifestado que los medios probatorios analizados no evidencian la existencia de la llamada telefónica señalada por NYK, razón por la cual no puede ser inferida por la Secretaría Técnica.

351. La Secretaría Técnica consideró que las comunicaciones analizadas resultan suficientemente claras para acreditar que MOL se abstuvo de presentarse en las licitaciones mencionadas con el único objeto de respetar la titularidad de la cuenta a CSAV y asegurarse, a su vez, el respeto de las cuentas «propias». Además, que no resulta posible sostener que a través de estas coordinaciones MOL buscará introducir eficiencias para el cumplimiento del acuerdo comercial Nasa, sino únicamente segmentar el mercado y encarecer el servicio a sus clientes, quienes ciertamente tenían una expectativa de actuación independiente de estas empresas.
352. A criterio de esta Comisión, debe considerarse que las empresas que pertenecían a un servicio conjunto eran invitadas a los procesos de forma individual (y no como una unidad económica o un consorcio). Ahora bien, en las comunicaciones que sustentan este episodio ni si quiera se hace referencia al servicio conjunto Nasa como alega MOL, por lo que no resultan atendibles los argumentos formulados en relación con este fundamento. Además, claramente existió una restricción a la competencia, pues comunicaciones en las que MOL garantiza a CSAV que le respetaría sus cuentas y le solicita que ofrezca una tarifa superior o se abstenga de participar en las cuentas en las que MOL estaba interesada, únicamente se explican por las coordinaciones anticompetitivas entre ambas empresas para mantener el respeto de cuentas.
353. Finalmente, con respecto a la existencia de la llamada telefónica entre los señores Nakai (NYK) y Noda y Oda (MOL), esta Comisión ha cotejado que esta información ha sido proporcionada por la propia NYK, participante en la referida comunicación. Además, esta declaración resulta plenamente coherente con la evidencia que existe en el Expediente sobre el tipo de coordinaciones anticompetitivas existentes entre las Investigadas, y permite explicar las anotaciones realizadas por el señor Nakai (NYK) en el momento en que ocurrieron los hechos, las cuales únicamente podrían haberse registrado para asegurar los términos de la estrategia anticompetitiva analizada.

▪ **Toyota 2003-2005**

354. En opinión de la Secretaría Técnica, esta cuenta habría sido coordinada entre MOL y CSAV con la finalidad que CSAV transportara los vehículos de Toyota desde Europa hacia Perú entre 2003 y 2005. Para sustentar tal afirmación, la Secretaría Técnica se basó en comunicaciones de setiembre de 2003 y agosto y octubre 2004 remitidas entre funcionarios de CSAV y MOL y la información reportada por MOL y CSAV sobre su participación en esta cuenta.
355. Al respecto, esta Comisión ha observado que, de acuerdo con la comunicación del 24 de setiembre de 2003, CSAV y MOL coordinaron para permitir a CSAV mantener la cuenta de Toyota en la ruta de Southampton (Inglaterra) a Perú<sup>242</sup>:

<sup>242</sup>

Bloque de Pruebas A, p. 52. Comunicación del 24 de setiembre de 2003, 8:03 p.m.

**De:** Pablo Sepúlveda [CSAV]  
**Para:** [koji.wada@mail.mol.co.jp](mailto:koji.wada@mail.mol.co.jp) [MOL]  
**Fecha:** 24/09/2003 08:03  
**Asunto:** Carga Toyota

Estimado señor [Koji] Wada,

Como fue explicado por el señor [Mauricio] Garrido, **deseamos mantener nuestras relaciones con Toyota para Perú y (...), así que por favor ofrezcan un flete más alto que el de CSAV (por lo menos USD 50/unidad).**

Nuestras condiciones actuales son las siguientes:

**POL: Southampton [Inglaterra]**  
Servicio vía t/s en Le Havre  
**POD: Callao**  
Tarifa: USD 575/unidad + thc (pol)

[Énfasis agregado]

356. Como se puede apreciar, esta comunicación resulta claramente representativa pues revela que el señor Pablo Sepúlveda (CSAV) le comunica al señor Koji Wada (MOL) que desean continuar sus relaciones comerciales con Toyota. Por ello, le informan que ofrecerían USD 575/unidad y le piden que oferte un flete mayor por lo menos en USD 50/unidad para asegurar su titularidad sobre esta cuenta. Esta comunicación en la que potenciales competidores, además de revelar previamente sus posturas que ofrecerán por esta cuenta, también uno de ellos manifiesta su interés por «mantener [sus] relaciones con Toyota para Perú», únicamente puede ser explicada porque existían coordinaciones para mantener el respeto de cuentas.
357. Las coordinaciones analizadas resultan coherentes con otros elementos de juicio que obran en el Expediente. En efecto, CSAV se presentó en este proceso de selección y mantuvo la cuenta de vehículos de Toyota desde Southampton (Inglaterra) hacia Perú<sup>243</sup>. En ese sentido, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio que obran en el Expediente permiten corroborar que MOL habría respetado la cuenta asignada a CSAV, quien resultó la línea naviera ganadora de este proceso y transportó los vehículos de Toyota durante 2004<sup>244</sup>, beneficiándose así del sistema de respeto de cuentas investigado.
358. Las coordinaciones para el respeto de esta cuenta continuaron durante los siguientes años. Esto se puede observar en una comunicación del 30 de agosto de 2004, en la cual MOL consultó a CSAV la posibilidad de permitirle obtener la cuenta de Toyota Europa en la licitación de 2005<sup>245</sup>:

---

<sup>243</sup> Información reportada por CSAV, que obra en el folio 1074 del Expediente.

<sup>244</sup> Ídem.

<sup>245</sup> Bloque de Pruebas A, p.55. Comunicación del 30 de agosto de 2004. 2:42 a.m.

**De:** [koji.wada@mail.mol.co.jp](mailto:koji.wada@mail.mol.co.jp) [MOL]  
**Para:** [psepulveda@csav.com](mailto:psepulveda@csav.com) [CSAV], [mgarrido@csav.com](mailto:mgarrido@csav.com) [CSAV]  
**CC:** [Yutaka.Ikeda@molamerica.com](mailto:Yutaka.Ikeda@molamerica.com) [MOL]  
**Fecha:** 30/08/2004 02:42  
**Asunto:** Licitación Toyota Southampton – [...] + Perú

Estimado señor Garrido,  
Estimado señor Pablo [Sepúlveda],

**Toyota Europa (TMME) nos invita a la licitación para 2005 desde Southampton hacia varios países.**

**Respecto a [...] y Perú, sabemos que actualmente [la carga] es transportada por naves NASA bajo B/L [conocimientos de embarque] de CSAV. Aunque es un pequeño volumen, ¿Podrían evaluar el cambio de B/L para MOL? por las siguientes razones.**

1) Toyota Corolla se ha cargado de las embarcaciones de NASA desde Santos [Brasil], y además ahora se espera cargar Toyota IMV en la misma línea comercial si todo va bien.

Nos gustaría mejorar nuestra presencia llevando carga desde Europa y ECSA [costa este de Sudamérica] a los mismos destinos por embarcaciones de NASA. Será una gran ventaja para nosotros atraer al consignatario de Toyota si llevamos 100% bajo B/L de MOL.

**Dividir B/L entre CSAV y MOL (y NYK?) no es una buena situación para atraer al consignatario.**

2) Hemos retenido otros fabricantes japoneses Nissan bajo B/L de MOL.

Apreciamos su respuesta afirmativa.  
Saludos,  
**[Koji] Wada**

[Énfasis agregado]

359. Sin embargo, frente a este pedido, CSAV respondió de manera enfática que la cuenta Toyota desde Europa hacia Perú continuaría siendo de su titularidad<sup>246</sup>:

**De:** Mauricio Garrido [CSAV]  
**Para:** Pablo Sepulveda/New Jersey/CSAV@CSAV\_VAP [CSAV]  
**Enviado:** 30/08/2004 09:55 AM  
**Asunto:** Licitación Toyota Southampton – [...] + Perú

Pablo, fvr contestar no

- **Nosotros tenemos esta cuenta por muchos años y así seguirá.**
- Conociéndolos, hoy hacemos feeder. MOL presionará a recalada directa sin justificación.

MGG

[Énfasis agregado]

---

<sup>246</sup> Bloque de Pruebas A, p.55. Comunicación del 30 de agosto de 2004. 9:55 a.m.

360. Además de rechazar la propuesta de MOL, el señor Pablo Sepúlveda (CSAV), al igual que en otras oportunidades, le indicó al señor Koji Wada (MOL) que debían «cotizar 20% más alto» que CSAV para permitirle asegurar la cuenta<sup>247</sup>:

**De:** CN=Pablo Sepúlveda/OU=New Jersey/O=CSAV [CSAV]  
**Enviado:** Lunes 6 de setiembre, 2004 10:31 PM  
**To:** [koji.wada@mail.mol.co.jp](mailto:koji.wada@mail.mol.co.jp) [MOL]  
**CC:** [mgarrido@csav.com](mailto:mgarrido@csav.com) [CSAV], [Yutaka.lkeda@molamerica.com](mailto:Yutaka.lkeda@molamerica.com) [CSAV]  
**Asunto:** Fw: Licitación Toyota Southampton – [...] + Perú  
**Adjunto:** BAFNasa(Table).xls; ToyotaShipping tender 2005\_GEX.xls

*Estimado señor Wada [MOL],*

*Esta es nuestra cotización para Toyota Europa.  
Por favor, **coticen 20% más alto.**  
Gracias.*

*Saludos  
Pablo*

[Énfasis agregado]

361. Las coordinaciones analizadas resultan coherentes con otros elementos de juicio que obran en el Expediente. En efecto, en esta cuenta MOL optó por abstenerse de ofrecer una tarifa<sup>248</sup>, permitiendo a CSAV retener esta cuenta durante 2005<sup>249</sup>. En ese sentido, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio que obran en el Expediente, permiten corroborar que MOL respetó la cuenta asignada a CSAV, quien se adjudicó nuevamente la cuenta desde Southampton (Inglaterra) hacia Perú y transportó los vehículos de Toyota en 2005, beneficiándose así del sistema de respeto de cuentas.
362. En síntesis, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio analizados permiten acreditar que, CSAV y MOL coordinaron el respeto de la cuenta de Toyota desde Europa hacia Perú a favor de CSAV, permitiéndole transportar carga de esta cuenta entre 2004 y 2005.

#### Alegaciones específicas formuladas por MOL

363. MOL ha señalado que las coordinaciones entre CSAV y su empresa analizadas podrían entenderse como parte de los términos y condiciones de funcionamiento del servicio conjunto Nasa, el cual es legal. De acuerdo con MOL, de estas coordinaciones no se desprende la intención de distribuirse clientes sino únicamente una estrategia comercial que permite negociar con diferentes clientes.
364. La Secretaría Técnica consideró que las comunicaciones analizadas claramente demuestran las coordinaciones entre MOL y CSAV para asegurar el respeto de la cuenta de Toyota y no una estrategia de negociación con clientes inherente al funcionamiento del servicio conjunto Nasa. Además, precisó que no se cuestiona

<sup>247</sup> Bloque de Pruebas A, p.56. Comunicación del 6 de setiembre de 2004, 10:31 p.m.

<sup>248</sup> Información reportada por CSAV y MOL, que obra a folios 1074 y 1136 del Expediente.

<sup>249</sup> Ídem.

la legalidad de los servicios conjuntos existentes entre las Investigadas, pero ello no significa que las coordinaciones anticompetitivas entre ellas se encuentren justificadas.

365. Al respecto, esta Comisión coincide con la Secretaría Técnica en que las comunicaciones de setiembre de 2003 y agosto y setiembre de 2004 resultan representativas para acreditar que CSAV y MOL coordinaron el respeto de esta cuenta a favor de CSAV. Estas comunicaciones presentan elementos comunes pues tanto MOL como CSAV reconocen que CSAV tenía esta cuenta desde hace años atrás y para velar por esta continuidad, coordinan previamente las tarifas que ofrecerían cada una a título individual (y no como servicio conjunto) a Toyota. De esta forma, en un primer momento (2003) CSAV le solicita a MOL que ofrezca una tarifa mayor «por lo menos en USD 50/unidad» y, en otra oportunidad (2004), «cotizar 20% más alto».

Evidentemente, se tratan de comunicaciones que revelan las coordinaciones anticompetitivas entre CSAV y MOL cada vez que Toyota iniciaba un nuevo proceso de selección, con la expectativa de recibir propuestas competitivas, mientras que estas empresas, de manera expresa, coordinaban sus posturas para asegurar que CSAV continuara manteniendo su titularidad sobre esta cuenta.

366. Estas comunicaciones no podrían entenderse como parte de los términos y condiciones de funcionamiento del servicio conjunto Nasa, pues a pesar de que MOL y CSAV pudieran coincidir como miembros de un servicio conjunto, ciertamente podían competir entre ellas por adjudicarse la carga de las diferentes cuentas. Por ello, resulta injustificado que, aprovechando las reuniones de los servicios conjuntos y los contactos generados por la confianza existente entre ellas, coordinaran adicionalmente sus posturas frente a sus clientes, evitando competir entre sí para mantener un equilibrio anticompetitivo ajeno o independientes a los servicios conjuntos.
367. En tal sentido, esta Comisión coincide con la Secretaría Técnica en que no es posible asimilar las coordinaciones en el contexto de un servicio conjunto – generalmente vinculadas al mejor aprovechamiento de espacios e itinerarios– con un acuerdo directo y desnudo para respetarse cuentas ante procesos de selección o cotizaciones solicitadas por fabricantes o consignatarios.

▪ **Toyota Motor Europe 2010-2013**

368. En opinión de la Secretaría Técnica, esta cuenta habría sido coordinada entre MOL y NYK con la finalidad que MOL transportara los vehículos de Toyota Motor Europe (en adelante, TME) desde Europa hacia Perú entre 2010 y 2013. Para sustentar tal afirmación, la Secretaría Técnica se basó en comunicaciones de octubre de 2010 y noviembre de 2011 y la información reportada por MOL y NYK sobre su participación en esta cuenta.
369. Al respecto, esta Comisión ha observado que, las comunicaciones internas de NYK de octubre de 2010<sup>250</sup> revelan que, frente al pedido de TME, NYK ofreció

---

<sup>250</sup> Bloque de Pruebas B, p.157. Comunicación del 7 de octubre de 2010, 5:37 p.m.

tarifas superiores para Perú en comparación con las ofrecidas para Chile, a pesar de que se trataban de destinos cuyas tarifas eran –por lo general– similares:

*De:* Hugues Daban/LINE/NE\_@NYK [NYK]

*Enviado:* 2010/10/07 05:37

*Para:* Ryosuke Yoshioka/BULK/NE\_@NYK [NYK], Shuji Aoki/NYK-TYO@NYK\_JP [NYK]

*Cc:* Hiroyuki Kitagawa@NYK\_JP [NYK], Tomotaka Aso/RORO/NE\_@NYK [NYK], Tomo Moriya/NYK\_TYO@NYK\_JP [NYK], Takashi Kawamura/NYK\_TYO@NYK\_JP [NYK], Phill O'Reilly/BULK/NE\_@NYK [NYK], Jaime Boreham/BULK/NE\_@NYK [NYK], Sven de Meester/LINE/NE\_@NYK [NYK], Pierre Delatre/RORO/NE\_@NYK [NYK], Christoph Paul/LINE/NE\_@NYK [NYK]

*Asunto:* Visita TME –Exportación tender 2011

*Estimados todos*

*Hoy, el señor Yoshioka (NYK) y yo nos encontramos con TME (...) y el tema principal consistía en dos partes, presentar al señor Moriwaki y discutir el tender de 2011. (...)*

*3. **Sudamérica** (Chile 198 unidades por año- **Perú** 102 unidades por año)*

***Las tarifas de NYK no son competitivas para Sudamérica y TME estaba sorprendido por el incremento (+20% Chile +50% Perú).***

*(...)*

*Hugues Daban*

*NYK Group Europe LTD*

[Énfasis agregado]

Como se puede observar, NYK reconoció que la tarifa propuesta para Perú no era competitiva, pues la diferencia en los incrementos en las tarifas hacia Chile (+20%) y Perú (+50%) carecía de justificación, lo cual había provocado una gran «sorpresa» en la empresa convocante.

370. Esta estrategia que adoptó NYK tenía por finalidad garantizar el respeto de la titularidad de la cuenta de MOL hacia Perú y, de esta forma, también asegurar que MOL respetase su cuenta hacia Chile. En efecto, en la comunicación del 1 de noviembre de 2010<sup>251</sup>, se puede verificar que la estrategia asumida por NYK tuvo éxito, pues provocó finalmente que MOL obtuviera la carga desde Europa hacia Perú, mientras que NYK ganó la licitación para transportar vehículos desde Europa hacia Chile.

*De:* Hugues Daban/LINE/NE\_@NYK [NYK]

*Enviado:* 2010/11/1 07:30

*Para:* Ryosuke Yoshioka/BULK/NE\_@NYK [NYK]

*Cc:* Shuji Aoki/NYK-TYO@NYK\_JP [NYK]

*Asunto:* Re: Fw: TME/NYK Japan (Tahara) tender 2011

*Estimado Yosioka (...)*

***Se me ha dicho verbalmente que NYK será nominado para los negocios Chile y MOL para el Perú en el año 2011. (...)***

*Hugues Daban*

*NYK Group Europe LTD.*

[Énfasis agregado]

<sup>251</sup> Bloque de Pruebas B, p.159. Comunicación del 1 de noviembre de 2010, 7:30 p.m.

De esta forma, el respeto concertado de la titularidad de sus respectivas cuentas, permitió a NYK y MOL incrementar las tarifas por las cargas obtenidas de TME, para distintas rutas, durante 2011<sup>252</sup>.

Las coordinaciones analizadas resultan coherentes con otros elementos de juicio que obran en el Expediente. En efecto, en este proceso de selección, MOL ofertó para transportar vehículos de TME desde Reino Unido hacia Perú, resultando ganadora de esta cuenta<sup>253</sup>.

371. El respeto mutuo entre NYK y MOL sobre las cuentas de TME y el proceso de selección objeto de reparto en 2010 fue incluso informado a los funcionarios de NYK que entraban a hacerse cargo de dicho tráfico<sup>254</sup>. Así, el señor Tadao Matsudaira (NYK), durante una reunión llevada a cabo el 4 de abril de 2011, registró en su Cuaderno de Notas que fue informado por el señor Hiroshi Kawamura (NYK) que MOL y NYK habían acordado que «las cargas de Toyota desde Europa a Perú debían ser manejadas por MOL, y que aquellas desde Europa a Chile debían ser manejadas por NYK»,<sup>255</sup>:

**Cuaderno de Notas – señor Tadao Matsudaira (NYK)**

[4-Abr-2011]

*New USCX*

**TME** ↗ **Perú MOL 100%**  
**(UK)** ↘ **Chile NYK 100%**

*Avensis*

Turkey *Auris Corolla Hybrid*      *CY 2011 300 units*  
France *Corolla Auris*  
          *Yaris*  
Czech Republic *Aygo*

372. Más adelante, a propósito de la renovación del contrato de TME para 2012, el señor Tadao Matsudaira (NYK) se comunicó –en julio de 2011– con el señor Noda (MOL) para ratificar «el respeto del negocio de MOL para el transporte al Perú y el negocio de NYK para el transporte a Chile»,<sup>256</sup>:

<sup>252</sup> Bloque de Pruebas B, pp. 12 y 158. Cuaderno de Notas del señor Tadao Matsudaira (NYK) y la invitación para participar en el proceso de selección realizado por TME.

<sup>253</sup> Información reportada por MOL, que obra en el folio 1136 del Expediente.

<sup>254</sup> Bloque de Pruebas B, p.12. Escrito de NYK del 16 de mayo de 2016. Sobre el particular, NYK ha señalado lo siguiente «En el mes de abril de 2011, el Sr. Tadao Matsudaira fue trasladado desde el America Team a su nuevo cargo como Subgerente del Cross Trade Team. De conformidad con sus notas, el 4 de abril de 2011, el Sr. Matsudaira (...) fue informado por el Sr. Takashi Kawamura acerca de las directrices acordadas por MOL y NYK para el transporte de cargas de Toyota desde Europa a Chile y Perú durante las licitaciones de TME del año 2010, para los servicios a ser provistos durante el año 2011. El Sr. Matsudaira fue informado en esa reunión que el acuerdo adoptado era que las cargas de Toyota desde Europa a Perú deberían ser manejadas por MOL, y que aquellas de Toyota desde Europa a Chile deberían ser manejadas por NYK, que fue la forma en la cual el proceso de licitación de TME fue adjudicado para el servicio a ser provisto durante el año 2011».

<sup>255</sup> Bloque de Pruebas B, pp. 164-165. Cuaderno de Notas del señor Tadao Matsudaira (NYK).

<sup>256</sup> Bloque de Pruebas B, pp. 188-189. Cuaderno de Notas del señor Tadao Matsudaira (NYK).

**Cuaderno de Notas – señor Tadanao Matsudaira (NYK)**

[15-jul-2011]

**TME/ Tarifas para los embarques con dirección a Chile y Perú para 2012 (1era ronda)**

**A Chile NYK tiene el 100% de participación.**

(...)

**Estamos planeando ofrecer un incremento en la tarifa (equivalente al incremento en el precio del combustible de \$[...] a \$[...]).**

**El nivel del incremento será del 10% y se ofrecerá \$[...]/unidad.**

*De manera similar, hemos recibido una solicitud para cotizar carga a Perú.*

**MOL tienen el 100% de participación en los embarques a Perú.**

*Actualmente cobra \$870/unidad o un monto ligeramente menor*

*La última vez, NYK ofreció \$970/unidad y perdió.*

*Asumimos que habrá un incremento del 10% en la tarifa como en los embarques a Chile, y nosotros ofreceremos \$1080/unidad.*

[Énfasis agregado]

Como se puede observar, con la garantía de que ambas empresas respetarían sus respectivas cuentas, NYK y MOL acordaron incrementar sus tarifas en un 10%, beneficiándose de estas coordinaciones. En efecto, de acuerdo con los elementos de juicio que obran en el Expediente, MOL habría renovado el contrato celebrado con TME y habría transportado sus vehículos hasta 2012<sup>257</sup>.

373. El siguiente año, en julio de 2012, TME inició un nuevo proceso de selección para el transporte durante 2013 de distintos modelos –entre ellos, Avensis, Auris y Yaris– desde Europa y Reino Unido hacia distintos destinos, incluyendo Perú y Chile<sup>258</sup>. Ello generó que, hacia agosto de 2012, las coordinaciones entre las líneas navieras fueran más activas. De hecho, el señor Hideki Nakai (NYK) ha reconocido que se comunicó con el señor Ohtsu (WWL), el señor Ikeda (MOL) y el señor Mathiesen (Höegh) para discutir sobre la participación de las distintas empresas en este proceso de selección<sup>259</sup>:

**NYK:** *Con respecto a esta licitación del año 2012, el señor Nakai [NYK] recuerda haber tenido conversaciones telefónicas con MOL, Wallenius Wilhelmsem Logistics (WWL), Höegh Autoliners (HÖEGH) y K-LINE.*

Las conversaciones entre el señor Hideki Nakai (NYK) y los funcionarios de WWL, MOL y Höegh tienen respaldo en el registro de llamadas del número del teléfono celular «Blackberry» del señor Hideki Nakai (NYK) de agosto de 2012<sup>260</sup>.

374. También en agosto de 2012, el señor Hideki Nakai (NYK) se contactó por teléfono con el señor Noda (MOL) y el señor Ikeda (MOL) para intercambiar información

<sup>257</sup> Información reportada por MOL, que obra en el folio 1136 del Expediente.

<sup>258</sup> Bloque de Pruebas B, p.13. Escrito de NYK del 16 de mayo de 2016.

<sup>259</sup> Ídem.

<sup>260</sup> Bloque de Pruebas B, p.218. Registro de llamadas, agosto de 2012.

relevante sobre las tarifas que ofrecerían a TME. Concretamente, según el Cuaderno de Notas del señor Hideki Nakai (NYK)<sup>261</sup>, MOL solicitó a NYK cotizar más alto que USD 950 por unidad para embarques hacia el puerto del Callao y NYK solicitó a MOL presentar ofertas por encima de aquellas que NYK presentaría para embarques hacia el puerto de San Antonio en Chile. De esta forma, ambas empresas, una vez más, ratificaron el respeto mutuo sobre la titularidad de sus cuentas asignadas históricamente:

<b>Cuaderno de Notas – señor Hideki Nakai (NYK)</b>		
<i>Perú/Callao</i>	<i>950/unidad</i>	<i>MOL</i>
<i>Chile/San Antonio</i>	<i>(...)/unidad</i>	<i>NYK</i>

375. Como se ha señalado, en el mismo mes de agosto, WWL se comunicó con NYK. En esta reunión, el señor Hideki Nakai (NYK) informó a WWL que NYK estaría interesado en mantener las embarcaciones hacia Chile, mientras que el señor Ohtsu (WWL) le informó que WWL únicamente estaría interesado en la ruta a Reunión (Francia) y que no participaría en otras rutas. Asimismo, el señor Ohtsu (WWL) le informó al señor Hideki Nakai (NYK) que MOL ofrecería una tarifa de USD 775/unidad desde Bristol (Reino Unido) hacia Perú para Toyota<sup>262</sup>:

<b>Cuaderno de Notas – señor Hideki Nakai (NYK)</b>	
<i>Bristol – Perú</i>	<i>€500/unidad + BAF</i> <i>= \$775/unidad</i>

De hecho, esta misma tarifa a ser ofertada por MOL para la ruta desde Bristol hacia Perú fue también recogida por el señor Tadanao Matsudaira (NYK) como una anotación en un cuadro que preparó conjuntamente con el señor Hideki Nakai (NYK) para efectos del análisis de esta licitación<sup>263</sup>.

376. En respeto de la titularidad de la cuenta de MOL, NYK presentó a TME una oferta por €715 o USD 850/unidad para la ruta desde Bristol hacia Perú<sup>264</sup>, es decir, una oferta por encima de los €500 o USD 775/unidad que presentó MOL. Si bien la oferta definitiva de NYK fue inferior a la solicitada por MOL (USD 950/unidad), era suficientemente elevada para ser rechazada, con toda seguridad, por TME.
377. Como puede observarse, las licitaciones convocadas por TME entre los años 2010 a 2012, que comprendían el transporte de carga rodante hacia distintos destinos en Sudamérica, incluyendo a Perú y Chile, también fueron objeto del acuerdo de respeto de cuentas entre NYK y MOL.

<sup>261</sup> Bloque de Pruebas B, p.219. Cuaderno del señor Hideki Nakai (NYK).

<sup>262</sup> Bloque de Pruebas B, pp. 220-221. Cuaderno del señor Hideki Nakai (NYK).

<sup>263</sup> Bloque de Pruebas B, p. 226. Cuadro preparado para la licitación de Toyota (2013).

<sup>264</sup> Información reportada por NYK, que obra en el folio 1196 del Expediente.

378. En síntesis, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio permiten acreditar que MOL y NYK coordinaron el respeto de las cuentas de TME desde Europa hacia Perú a favor de MOL entre 2010 y 2012, con el objetivo de que MOL mantuviera la titularidad de la cuenta hacia Perú inclusive durante 2013.

Alegaciones específicas formuladas por MOL

379. MOL ha señalado que existen inconsistencias en el análisis realizado por la Secretaría Técnica. En primer lugar, se ha afirmado que, para asegurarse de mantener la cuenta de TME hacia Perú, MOL solicitó a NYK que presente una tarifa por encima de USD 950/unidad; sin embargo, en los hechos, NYK presentó una tarifa menor, lo que indica que habría competido en el proceso. En segundo lugar, alega que la Secretaría Técnica excluyó del episodio a Höegh y WWL de forma inexplicable, viciando las conclusiones de la Resolución de Inicio.
380. Con relación al primer punto, esta Comisión coincide con la Secretaría Técnica en que, si bien NYK ofertó una tarifa de USD 850/unidad para la ruta desde Bristol hacia Perú, inferior a los USD 950 por unidad solicitados por MOL, ello no desvirtúa la hipótesis colusoria, pues en los medios probatorios analizados se observa que MOL había confirmado a NYK que su tarifa sería de USD 775/unidad<sup>265</sup>, con lo cual la cotización de NYK resultó suficientemente elevada para asegurarse que MOL obtenga el contrato, lo cual efectivamente pudo lograr.
381. Finalmente, con relación a la exclusión de Höegh y WWL, esta Comisión ha podido observar que, si bien NYK ha descrito que tuvo contacto con dichas empresas, este contacto se relaciona de manera general con las diversas rutas involucradas en el proceso de selección convocado por TME hacia julio de 2012 y no específicamente con rutas hacia Perú. Asimismo, los intercambios entre el señor Nakai (NYK) y el señor Ohtsu (WWL) giran en torno a la eventual participación de esta última empresa en la carga con destino hacia Chile.

Además, la inclusión o no de determinadas empresas, no está en capacidad de afectar los intereses de MOL o sus derechos en su calidad de empresa imputada en el presente procedimiento.

▪ **Kaufmann/Daimler 2011-2012**

382. Según indicó NYK, a mediados de 2011, el señor Mauricio Garrido (CSAV) y el señor Takashi Kawamura (NYK) coordinaron las tarifas que ofrecerían en el proceso de selección convocado por Daimler AG (en adelante, Daimler) para el transporte de camiones o furgones en distintas rutas, incluyendo Europa hacia la Costa Oeste de América del Sur (considerando puertos peruanos) hasta el 2012. Como puede observarse en el Resumen de Compras del Grupo Kaufmann<sup>266</sup>, esta cuenta era de titularidad de CSAV por lo menos desde 2011.

---

<sup>265</sup> Bloque de pruebas B, pp. 120-121. Cuaderno de Notas del señor Hideki Nakai (NYK).

<sup>266</sup> Bloque de Pruebas A, p. 316. Resumen de Compras del Grupo Kaufmann de 2011.

383. Las coordinaciones entre NYK y CSAV se realizaron por teléfono y tuvieron por objeto que NYK respetase dicha cuenta a favor de CSAV. De acuerdo con las notas tomadas por el señor Takashi Kawamura (NYK) durante la conversación telefónica sostenida con el señor Mauricio Garrido (CSAV), CSAV ofrecería para Perú una tarifa de USD 2000/unidad mientras que NYK ofrecería USD 2400/unidad y USD 4500/unidad:

Cuaderno de Notas - señor Takashi Kawamura (NYK) <sup>267</sup>		
PERU	4500	
<b>EURO TO WCSA</b>	2400	2000 (CSAV)
CHILE	4500	
	2400	
	3500 (VAN)	3000 CSAV

**NYK:** La nota del Sr. Takashi Kawamura tomada durante la conversación telefónica con CSAV indica en la parte inferior de la página a mano derecha, la tarifa que CSAV y NYK cotizarán para camiones o furgones (las notas "CSAV 2000" Y "CSAV 3000" indican el precio de oferta de CSAV)<sup>268</sup>.

384. Como se puede apreciar, las coordinaciones que se realizaron entre NYK y CSAV involucraban tanto a Chile como a Perú como destinos y, en ambos casos, NYK se comprometió a ofertar una tarifa mayor a la que ofrecería CSAV con la finalidad de que esta última se adjudicara la cuenta de Daimler.
385. En noviembre de 2011, CSAV recibió la invitación de Kaufmann (concesionaria exclusiva de Daimler) para cotizar por el transporte de camiones Daimler desde Alemania hacia Perú durante 2012<sup>269</sup>. En ese sentido, en línea con las coordinaciones realizadas entre NYK y CSAV unos meses antes, según la declaración del señor Pablo Sepúlveda (CSAV)<sup>270</sup>, NYK respetó la titularidad de CSAV sobre esta cuenta también para 2012.

**Pablo Sepúlveda (CSAV):** El grupo Kaufmann renegocia el transporte marítimo año a año, aunque tradicionalmente trabaja con CSAV. Recuerdo que **el año 2011, Kaufmann habría invitado a varias navieras a realizar cotizaciones en ciertas rutas que eran servidas por CSAV, entre ellas, Alemania y México con destino a Perú.** Recuerdo que aproximadamente a fines del 2011, por instrucciones de mi supervisor, **me contacté telefónicamente con John Grbic de NYK para que respetaran esta cuenta de CSAV. NYK accedió a este requerimiento.**

[Énfasis agregado]

386. Las coordinaciones analizadas resultan coherentes con otros elementos de juicio que obran en el Expediente. En efecto, el Resumen de Compras del Grupo

<sup>267</sup> Bloque de Pruebas B, pp. 183-184. Cuaderno de Notas del señor Takashi Kawamura (NYK).

<sup>268</sup> Bloque de Pruebas B, p. 17. Escrito de NYK del 16 de mayo de 2016.

<sup>269</sup> Kaufmann opera en Perú a través de Divemotor S.A. y Diveimport S.A.

<sup>270</sup> Declaración del señor Pablo Sepúlveda (CSAV) del 8 de julio de 2016.

Kaufmann de 2012<sup>271</sup> muestra que, con la contribución de NYK, CSAV pudo mantener la titularidad de esta cuenta durante dicho año.

387. En síntesis, a criterio de esta Comisión, los elementos analizados permiten acreditar, que NYK respetó la cuenta Kaufmann (Daimler) desde Europa hacia Perú a favor de CSAV durante 2012, obteniendo así beneficios del sistema de respeto de cuentas.

#### 6.3.4. Ruta Asia-Perú

388. A continuación, esta Comisión analizará la evidencia disponible en el Expediente acerca de las coordinaciones para el respeto de diversas cuentas desde distintos puertos en Asia hacia Perú, sobre las cuentas y periodos que se indican en el siguiente cuadro:

**Cuadro 5: Episodios de reparto Asia – Perú**

Cuentas	Periodo*	Respeto de cuentas
<b>Ssanyong</b>	2002-2004	CSAV, CMC, K-Line y NYK respetaron la cuenta Ssanyong a Höegh.
<b>Indumotora</b>	2004-2012	CCNI, Eukor, K-Line y NYK respetaron la cuenta Indumotora a CSAV.
<b>General Motors</b>	2008-2014	2008-2010: CMC, CSAV y NYK respetaron la cuenta General Motors (Isuzu) a K-Line (Japón-Perú).
		2010: K-Line y NYK respetaron la cuenta General Motors a CSAV (China-Perú). 2012-2014: CSAV respetó la cuenta General Motors a Eukor (China-Perú).
<b>Maruti (Suzuki)</b>	2008-2011	Eukor y CSAV respetaron la cuenta Maruti a NYK.
<b>Mazda</b>	2009-2011	CMC, CSAV y Eukor respetaron la cuenta Mazda a NYK y K-Line.
<b>AAT (Mazda y Ford)</b>	2009-2011	CSAV y NYK respetaron la cuenta AAT a K-Line.
<b>Hino (Toyota)</b>	2009-2011	CSAV respetó la cuenta Hino a K-Line (CIF) K-Line respetó la cuenta Hino a CSAV (FOB)
<b>Iveco</b>	2011-2012	Eukor respetó la cuenta Iveco a CSAV.

\*Nota: el período señalado comprende tanto las coordinaciones realizadas como la vigencia de los contratos que fueron objeto de respeto.

#### ▪ **Ssanyong 2002-2004**

389. En opinión de la Secretaría Técnica, esta cuenta habría sido coordinada entre CSAV, CMC, K-Line, NYK y Höegh con la finalidad que Höegh transportara los vehículos de Ssanyong desde Corea del Sur a Perú entre 2002 y 2004. Para sustentar tal afirmación, la Secretaría Técnica se basó en comunicaciones de octubre y noviembre de 2002 entre funcionarios de CSAV, CMC, K-Line y NYK y la declaración del señor Mauricio Garrido (CSAV).

<sup>271</sup> Resumen de Compras del Grupo Kaufmann de 2012 presentado por CSAV en su escrito del 6 de octubre de 2016.

390. Al respecto, esta Comisión ha observado que en 2002, debido a la mala experiencia con Höegh (en ese entonces Hual)<sup>272</sup>, Daewoo Logistics Corp. se aproximó a K-Line para solicitar sus servicios para el transporte de vehículos Ssanyong, modelos «Rexton», «Musso» y «Korando», desde Corea del Sur hacia puertos peruanos. No obstante, considerando que Ssanyong era una cuenta de titularidad de Höegh, el señor Taki Masahiko (K-Line) decidió discutir el problema con los otros miembros del S'kai (CSAV, NYK y CMC)<sup>273</sup>:

**De:** "Taki Masahiko (KL.CAR)" [K-Line]  
**Para:** [gbravo@csav.com](mailto:gbravo@csav.com) [CSAV], "Flores, Edgardo" [Edgardo.Flores@ccni.cl](mailto:Edgardo.Flores@ccni.cl) [CMC], [taki.masahiko@jp](mailto:taki.masahiko@jp) [K-Line], [Koichi Nakajima/NYK\\_TYO@NYK\\_JP](mailto:Koichi.Nakajima@nyk.com) [NYK], [Tomohiro Nomura/NYK\\_TYO@NYK\\_JP](mailto:Tomohiro.Nomura@nyk.com) [kline.com](http://www.kline.com) [NYK]  
**Cc:** "KL CAM" [kljtyocaml@jp.kline.com](mailto:kljtyocaml@jp.kline.com) [K-Line], Toshiya Kozawa/NYK\_TYO@NYK\_JP [NYK]  
**Asunto:** Cuenta DAEWOO LOGISTICS, marca de autos SSYONG para Perú (...)  
**[Fecha:]** 30/10/02 19:24

*Para los miembros del S'kai*  
*Nuestra oficina de Corea ha recibido una **invitación de SSYONG** a través de la cuenta Daewoo Logistics.*  
***Molestos por el itinerario poco fiable de HUAL, están dispuestos a transportar su carga con nuestro servicio S'kai.***  
*Lo más temprano que podemos conseguir la reserva es en el embarque de noviembre.*

*Queremos llamar la atención de nuestros miembros para esta situación.*

*Para su orientación, su carga será de un volumen por mes de cerca de 60-70 unidades (**Callao: 15 unidades [...]**) **sus modelos serán principalmente "Rexton" y el resto será Musso y/o Korando.***

*Saludos cordiales*  
*M Taki*

[Énfasis agregado]

391. A pesar del interés de las empresas de recibir la carga de Daewoo Logistics, resultaba claro que dicha carga era de titularidad de Höegh (Hual). En consecuencia, las demás líneas navieras entendían que debían abstenerse de participar o, en todo caso, ofertar más alto que la titular. Sin embargo, excepcionalmente podrían haber aceptado llevar esta carga siempre que, a pesar de haber cotizado más alto, Daewoo Logistics decidía contratar con uno de los miembros del S'Kai, indicando a Höegh (Hual) que ello era consecuencia de la poca fiabilidad de su servicio<sup>274</sup>:

<sup>272</sup> En 1970, Hoegh inició un joint venture Umland denominado Hoegh-Umland Auto Liners (Hual) y se convirtió en uno de los primeros operadores a nivel mundial en el transporte marítimo de vehículos. Posteriormente, en el 2000, Leif Höegh & Co adquirió una importante participación sobre Hual y en el 2005 se cambió la denominación social a Höegh Autoliners. Al respecto, véase: [http://www.hoegh.com/ikbViewer/page/hoeghcom/hoegh?p\\_dimension\\_id=56751](http://www.hoegh.com/ikbViewer/page/hoeghcom/hoegh?p_dimension_id=56751)

<sup>273</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 34-35. Comunicación del 30 de octubre de 2002, 19:24 p.m.

<sup>274</sup> Bloque de Pruebas A, p.34. Comunicación del 30 de octubre de 2002, 13:08 p.m.

De: Koichi\_Nakajima@jp.nykline.com (KL.CAR)" [NYK]  
Para: "Taki Masahiko [taki.masahiko@jp.kline.com](mailto:taki.masahiko@jp.kline.com) [K-Line] 30/10/02 13:08  
Cc: "Flores, Edgardo" [Edgardo.Flores@ccni.cl](mailto:Edgardo.Flores@ccni.cl) [CMC], [gbravo@csav.com](mailto:gbravo@csav.com) [CSAV], "KL CAM" [kljtyocaml@jp.kline.com](mailto:kljtyocaml@jp.kline.com) [K-Line], [Tomohiro\\_Nomura@jp.nykline.com](mailto:Tomohiro_Nomura@jp.nykline.com) [NYK], [Toshiya\\_Kozawa@jp.nykline.com](mailto:Toshiya_Kozawa@jp.nykline.com) [NYK], [mgarrido@csav.com](mailto:mgarrido@csav.com) [CSAV]  
Asunto: Re Cuenta DAEWOO LOGISTICS, marca de autos SSSYONG para Perú (...)

Estimado Taki y amigos,

Por favor, podrían asegurarse si se trata de envíos irregulares [spot] o envíos regulares. Debido a que la cotización del flete variaría dependiendo de ello.

Mientras tanto, **nos gustaría llamar su atención a una posible respuesta negativa de HUAL. Es realmente importante no generar en HUAL la impresión de que el Shin Nanseikai le quitará la cuenta de Daewoo Logistics a HUAL. Por lo tanto, en primer lugar, debemos ofrecer una tarifa superior a la de HUAL. En segundo lugar, también es importante que consigamos que Daewoo Logistics le diga a HUAL que ellos quieren enviar carga desesperadamente con el Shin Nanseikai debido a mala experiencia o la pobre calidad del servicio ofrecido por HUAL y no por el flete.**

Si todos los miembros pueden aceptar estos dos puntos anteriores, no tendremos objeción para tomar la cuenta Daewoo Logistics.

Gracias/saludos  
Koichi Nakajima  
NYKLine, Tokio

[Énfasis agregado]

392. Como se puede apreciar, existió consenso entre los miembros del S'Kai (CMC, CSAV, K-Line y NYK) para respetar la cuenta Ssanyong a favor de Höegh (Hual). Incluso, el respeto de cuentas existente entre las líneas navieras era tal que, con la finalidad de evitar conflictos, CSAV se ofreció como vínculo entre los miembros del S'Kai y Höegh (Hual) para coordinar su forma de actuar frente a esta cuenta y evitar a toda costa iniciar una «pelea», es decir, competir con dicha empresa<sup>275</sup>:

De: [gbravo@csav.com](mailto:gbravo@csav.com) [CSAV]  
Para: Koichi\_Nakajima/NYK\_TYO@NYK\_JP [NYK] 31/10/02 07:11  
Cc: "Flores, Edgardo" [Edgardo.Flores@ccni.cl](mailto:Edgardo.Flores@ccni.cl) [CMC], "KL CAM" [kljtyocaml@jp.kline.com](mailto:kljtyocaml@jp.kline.com) [K-Line], [mgarrido@csav.com](mailto:mgarrido@csav.com) [CSAV], "Taki Masahiko (KL.CAR)" [taki.masahiko@jp.kline.com](mailto:taki.masahiko@jp.kline.com) [K-Line], Tomohiro\_Nomura/NYK\_TYO@NYK\_JP [NYK], Toshiya\_Kozawa/NYK\_TYO@NYK\_JP [NYK]  
Asunto: Re: Cuenta DAEWOO LOGISTICS, marca de autos SSSYONG para Perú (...)

Caballeros

**Nosotros no queremos comenzar una pelea con Hual por esta cuenta, tenemos que discutir abiertamente este tema con Hual y obtener un consenso mutuo antes de cotizar estos envíos de acuerdo con lo solicitado por el embarcador.**

<sup>275</sup> Bloque de Pruebas A, p. 33. Comunicación del 31 de octubre de 2002, 7:11 a.m.

Nosotros **nos ofrecemos como contacto con la oficina de Hual en Oslo** para discutir este asunto, si no hay alguna objeción.

Esperamos recibir sus comentarios,

Gonzalo Bravo G  
CSAV/Car Carrier Service

[Énfasis agregado]

393. Como puede observarse, para los miembros del S’Kai (CMC, CSAV, K-Line y NYK) resultaba fundamental que Höegh (Hual) entendiera que una posible preferencia por el servicio S’Kai no sería resultado de una mejor tarifa –es decir, de la competencia–, sino de la imposibilidad del cliente de aceptar las condiciones del servicio ofrecido por Höegh (Hual). Por ello, consideraron que la comprensión de Höegh (Hual) era un requisito esencial para seguir adelante con una eventual contratación con Daewoo Logistics<sup>276</sup>:

**De:** [Koichi Nakajima@jp.nykline.com](mailto:Koichi.Nakajima@jp.nykline.com) [NYK]

**Para:** [gbravo@csav.com](mailto:gbravo@csav.com) 06/11/02 [CSAV] 06:12

**Cc:** "Flores, Edgardo" [Edgardo.Flores@ccni.cl](mailto:Edgardo.Flores@ccni.cl) [CMC], "KL CAM" [kljtyocaml@jp.kline.com](mailto:kljtyocaml@jp.kline.com) [K-Line], [mgarrido@csav.com](mailto:mgarrido@csav.com) [CSAV], "Taki Masahiko (KL.CAR)" [taki.masahiko@jp.kline.com](mailto:taki.masahiko@jp.kline.com) [K-Line], [Tomohiro Nomura@jp.nykline.com](mailto:Tomohiro.Nomura@jp.nykline.com) [NYK], [Toshiya Kozawa@jp.nykline.com](mailto:Toshiya.Kozawa@jp.nykline.com) [NYK]

**Asunto:** Re: Cuenta DAEWOO LOGISTICS, marca de autos SSSYONG para Perú (...)

Querido Gonzalo,  
(...)

Nuestra posición sobre Daewoo Logistics se mantiene sin cambios. **En tanto nosotros podemos obtener esta carga para el Shin Nanseikai a una tarifa más alta que Hual** (nuestra cotización es de USD 60[cbm] mínimo pero podría ser un poco más) **y lo más importante, si Daewoo señala claramente que la razón por la que quiere utilizar el servicio del Shin Nanseikai no es el flete sino la poca fiabilidad del servicio ofrecido por Hual. De lo contrario, no podremos seguir adelante.**

Mientras tanto, no tenemos objeción en que ustedes se pongan en contacto con Hual para sondear su intención, mostrando nuestra buena voluntad.

Gracias/saludos,

Koichi Nakajima  
NYK Line, Tokio

[Énfasis agregado]

394. Habiendo conversado con Höegh (Hual), CSAV les informó a los miembros del S’Kai que dicha empresa ya había sido contratada por Ssanyong hasta fines de noviembre<sup>277</sup>. Bajo esta circunstancia, CSAV precisó que, si bien no podían declinar en cotizar por esta cuenta, ofrecerían una tarifa más alta. Concretamente, de la siguiente comunicación se desprende que Höegh (Hual) cotizaría alrededor

<sup>276</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 32-33. Comunicación del 6 de noviembre de 2002, 6:11 a.m.

<sup>277</sup> Bloque de Pruebas A, p. 32. Comunicación del 6 de noviembre de 2002, 22:16 p.m.

de USD 60 cbm y les solicitó expresamente a los otros miembros del S'Kai (CMC, K-Line y NYK) que cotizaran USD 65/cbm. Más aún, Höegh (Hual) se había llevado una buena impresión de los miembros del S'Kai, apreciando que le hayan consultado antes de cotizar por la cuenta que «históricamente» le correspondía<sup>278</sup>:

**De:** Gonzalo Bravo [CSAV]

**Enviado:** Thursday, November 07, 2002 1:26 PM

**Para:** Koichi Nakajima@jp.nykline.com [NYK]

**Cc:** "Flores, Edgardo" Edgardo.Flores@ccni.cl [CMC]; "KL CAM" kljlyocaml@jp.kline.com [K-Line]; mgarrido@csav.com [CSAV]; "Taki Masahiko (KL.CAR)" laki.masahiko@jp.kline.com [K-Line]; Tomohiro Nomura@jp.nykline.com [NYK]; Toshiya Kozawa@jp.nykline.com [NYK]

**Asunto:** Re: Cuenta DAEWOO LOGISTICS, marca de autos SSSYONG para Perú (...)

Estimado Nakajima [NYK]

La reacción [de Hual] fue muy positiva con el Skai, **ellos apreciaron mucho nuestra actitud de preguntarles antes de cotizar en una cuenta que es administrada regularmente por ellos.**

Teniendo en cuenta que su nivel de tarifas está cerca a los USD 60 cbm, **nos solicitaron que cotizáramos USD 65 cbm, nivel que parece razonable para nosotros.**

Estamos de acuerdo en cotizar USD 65 cbm.

GONZALO BRAVO G  
CSAV/Car Carrier Service

[Énfasis agregado]

395. Estas comunicaciones demuestran claramente el respeto mutuo que primaba entre las empresas navieras para distintas rutas, incluyendo diversas cuentas con destino a Perú. Ello ha sido confirmado por el señor Mauricio Garrido (CSAV)<sup>279</sup>, quien ha señalado que los miembros del S'Kai (CSAV, CMC, NYK, K-Line) aceptaron respetar la cuenta asignada a Höegh (Hual):

**Mauricio Garrido (CSAV):** De la lectura del correo [Asunto: Cuenta DAEWOO LOGISTICS, marca de autos SSSYONG para Perú] y **considerando que se trataba de una marca coreana, puede que el respeto de esta cuenta haya sido porque Höegh transportaba esta carga con anterioridad.** (...) De la lectura del correo entiendo que la solicitud de cotización involucraba puertos peruanos.

[Énfasis agregado]

396. En síntesis, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio analizados permiten acreditar que CMC, CSAV, K-Line y NYK<sup>280</sup> coordinaron el respeto de la

<sup>278</sup> Bloque de Pruebas A, p. 31. Comunicación del 7 de noviembre de 2002, 1:26 p.m.

<sup>279</sup> Bloque de Pruebas A, p. 36. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 5 de marzo de 2015.

<sup>280</sup> Cabe observar que Höegh (Hual) no fue imputada en la Resolución de Inicio y, por lo tanto, esta Comisión no puede pronunciarse sobre la responsabilidad de dicha empresa. A criterio de esta Comisión, es posible inferir que esta circunstancia responde a que Höegh, a diferencia de las Investigadas, únicamente tiene participación

titularidad de la cuenta de Ssanyong desde Corea del Sur hacia Perú, durante 2002 y 2004<sup>281</sup>.

#### Alegaciones específicas formuladas por CMC

397. En relación con esta cuenta, CMC ha señalado que si bien CSAV se habría presentado ante Höegh (Hual) como representante del servicio S’Kai, en ningún momento su empresa manifestó su conformidad con lo propuesto por CSAV, ni mucho menos le brindó autorización para actuar en su representación en las coordinaciones efectuadas con Höegh (Hual). Además, indicó que, CMC no realizó ninguna conducta para asegurar el respeto de esta cuenta a favor de Höegh (Hual), sino que incluso le brindó a Ssanyong el servicio de transporte marítimo internacional a través de containers, a título individual.
398. La Secretaría Técnica consideró que las comunicaciones que sustentan este episodio resultan bastante representativas, pues manifiestan las coordinaciones entre CMC, CSAV, K-Line y NYK para respetar la cuenta de Ssanyong a su titular, incluso fijando una postura de cortesía dirigida a garantizar que Höegh (Hual) mantenga la carga de esta cuenta. Además, según la Secretaría Técnica, CMC tenía pleno conocimiento de tales coordinaciones y no desvirtuó su participación, acreditando que se opusiese, cuestionara o se apartara de las solicitudes de Höegh o las acciones propuestas por CSAV o K-Line.
399. Sobre el particular, CMC ha indicado que la Secretaría Técnica erróneamente ha señalado que su empresa habría participado en las coordinaciones sobre esta cuenta por el solo hecho de que uno de sus funcionarios estuvo copiado en las coordinaciones entre NYK y CSAV. Reiterando que su empresa en ningún momento manifestó su conformidad con contactar con Höegh (Hual) ni mucho menos presentó una oferta a Ssanyong sobre la base de dichas coordinaciones.
400. Al respecto, esta Comisión, en línea con lo señalado por la Secretaría Técnica, considera que CMC participó de las coordinaciones realizadas sobre esta cuenta debido a que se ha acreditado que, además de tener pleno conocimiento del comportamiento que debía asumir en caso que Ssanyong le solicitara cotizar por esta cuenta (ofrecer una tarifa superior) para conseguir que Höegh (Hual) mantuviese dicha cuenta, también se ha observado que CMC contribuyó con su comportamiento al objetivo común pues no existe evidencia que se hubiese opuesto o se apartara de las coordinaciones anticompetitivas formuladas por Höegh, CSAV o K-Line.
401. De hecho, como la propia CMC ha reconocido, uno de sus funcionarios fue copiado en todas las comunicaciones en las que se realizaron las coordinaciones anticompetitivas sobre esta cuenta. La inclusión de CMC en todas las comunicaciones, a criterio de esta Comisión, refuerza que esta empresa participó de las coordinaciones efectuadas con los otros miembros del S’Kai para respetar

---

en este episodio de 2002, con lo cual su conducta no podría constituir una infracción a la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, aprobada en junio de 2008.

<sup>281</sup> Como se explicará en el Anexo, en defecto de información específica sobre la duración de este contrato, se considera la duración promedio de dos años.

la cuenta de Höegh (Hual) pues una empresa que toma conocimiento de la tarifa que ofrecerá su potencial competidor y además recibe la solicitud de cotizar más alto ante el requerimiento de un cliente, únicamente podría darse en un escenario en el que existe un acuerdo o entendimiento de cooperar para evitar competir por las cuentas.

No es razonable que una empresa realice este tipo de pedidos a sus potenciales competidores (CMC, NYK y K-Line) que no conozcan o no participen de coordinaciones para evitar competir entre ellas, por el contrario, de existir un entendimiento o acuerdo para no competir, es de esperarse que se trate de mantener en secreto las coordinaciones únicamente entre las líneas navieras que se adhieren a este entendimiento y no incluir a otras líneas navieras ajenas a las estrategias anticompetitivas, más aún, si las comunicaciones revelan información sensible (como las tarifas) que podría ser utilizada en perjuicio de las propias líneas navieras que participan en las coordinaciones.

402. Finalmente, en relación con el argumento de CMC según el cual una prueba de que no habría cumplido con las coordinaciones sobre esta cuenta es que finalmente prestó servicios de transporte de vehículos de Ssanyong a través de containers, esta Comisión coincide con la Secretaría Técnica, en que, más allá de una simple afirmación, dicha empresa no ha acreditado o respaldado este alegato. Además, como se desprenden de las comunicaciones, el servicio al cual hace referencia CMC podría tratarse de una carga *spot* y no ser el resultado de haber ganado la cuenta materia de las coordinaciones, más aún si se considera que – según la propia CMC– el transporte de estos vehículos (camionetas) se habría dado a través de containers y no de naves Ro-Ro.
403. En ese sentido, a criterio de esta Comisión, no resultan atendibles los argumentos formulados por CMC pues, de una valoración coherente de los medios probatorios que obran en el Expediente, se ha acreditado que los miembros del S’Kai (CMC, CSAV, K-Line y NYK) coordinaron el respeto de la cuenta de Ssanyong a favor de Höegh (Hual).

▪ **Indumotora 2004 – 2012**

404. En opinión de la Secretaría Técnica, esta cuenta habría sido coordinada entre los miembros del S’Kai (CMC, CSAV, K-Line y NYK) así como Eukor con la finalidad que CSAV transportara los vehículos de Indumotora desde Japón hacia Perú. Para sustentar tal afirmación, la Secretaría Técnica se basó en actas de la Reunión de Principales del S’Kai, la declaración del señor Pablo Sepúlveda (CSAV), comunicaciones remitidas entre funcionarios de CSAV y la información proporcionada por CSAV sobre su participación en esta cuenta.
405. Al respecto, esta Comisión ha observado que, las discusiones entre CMC, CSAV, K-Line y NYK (miembros del S’Kai) en relación con la cuenta de Indumotora (Subaru) desde Japón hacia Perú, muestran nuevamente que dichas empresas no solo habrían coordinado el respeto de cuentas, sino también el incremento de las tarifas por los servicios que prestaban a las empresas de su titularidad. En efecto, en el acta de la Reunión de Principales del S’Kai del 1 de junio de 2004, se dejó constancia del esfuerzo coordinado para el incremento de las tarifas

aplicables a los clientes del servicio, en la cual cada empresa debía convencer a sus respectivos clientes «históricos»<sup>282</sup>:

### **Acta de la Reunión de Principales del Servicio S'kai**

Tokio, 1 de junio de 2004

**[Asistentes: NYK, K Line, CCNI, CSAV]**

(...)

#### **3. Política de incremento de tarifas 2004**

(...)

*K Line propuso que los clientes que actualmente gozan de tarifas inferiores como Subaru [Indumotora], Mitsubishi, Nissan y Honda deberían ser objeto de un incremento de tarifas, puesto que sus demandas en términos de espacio han sido siempre satisfechas y, por otro lado, los costos del servicio S'kai se han incrementado. Como resultado, los miembros acordaron perseguir un incremento en las tarifas para vehículos nuevos sin compromisos asumidos. Los «talking window» serán los siguientes:*

**Subaru: CSAV**

**Daihatsu: CSAV**

**Mitsubishi: NYK**

**Nissan: K Line**

**Honda: CSAV/CCNI**

[Énfasis agregado]

Como puede observarse, en el marco de las reuniones del servicio conjunto S'Kai, CMC, CSAV, K-Line y NYK (miembros del S'Kai) utilizaron el sistema de respeto de cuentas para negociar de manera coordinada tarifas más altas para sus respectivos clientes. De esta manera, CSAV se comunicaría con Subaru y Daihatsu, NYK con Mitsubishi, K-Line con Nissan y CSAV y CMC (CCNI) con Honda, como cliente compartido, para impulsar el incremento de tarifas. El acercamiento exclusivo a estos clientes y la ausencia de propuestas alternativas, inclinaba a los clientes a renovar contratos con la misma empresa, facilitando a las líneas navieras el monitoreo de las tarifas coordinadas.

406. Como se ha señalado, el término «talking window» era utilizado en las coordinaciones de los miembros de S'Kai para hacer referencia al encargado de la cuenta y la negociación del incremento<sup>283</sup>:

**Pablo Sepúlveda (CSAV):** *El «Talking Window» [es] la compañía que iba a llevar la relación comercial, la que tiene más cercanía comercial con ese cliente, en el caso nuestro, **Subaru**, que justamente nosotros somos muy cercanos a consignatarios en (...), que hay **Indumotora**, y por eso **tenemos esa cuenta**, eso significa que **CSAV tiene que ir a Indumotora** y tiene el desafío que le puso el servicio que **le tiene que subir la cuenta a los autos Subaru desde Japón a (...) y de Japón a Perú.***

[Énfasis agregado]

<sup>282</sup> Bloque de Pruebas A, pp.104-107. Acta del S'Kai del 1 de junio de 2004.

<sup>283</sup> Bloque de pruebas A, p. 2. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 18 de octubre de 2012.

407. El correo del 23 de julio de 2004 confirma que CMC, CSAV, NYK y K-Line se reunieron en el marco del S'Kai para coordinar la distribución y el alza de la tarifa que iba a ser cobrada a sus respectivos clientes, de manera que la distribución de cuentas que mantenían hasta entonces permanecería invariable. En particular, precisaron que CSAV seguiría a cargo del transporte del grupo de vehículos de Indumotora<sup>284</sup>, mientras que NYK y K-Line se quedarían con las otras marcas japonesas<sup>285</sup>:

**De:** Paulino Alonso [CSAV]  
**Enviado:** Viernes, 23 de julio, 2004 5:56 AM  
**Para:** mgarrido@csav.com [CSAV]  
**Asunto:** Reunión comercial SKAI

Mauricio,  
Ya terminó la reunión comercial y no fue nada más que una reunión comercial, muy calmada y sin mayores sobresaltos.

Asistentes:  
Nakajima – Suzuki NYK  
Yaseo – Takemoto Kline  
Chanes – Azuma CCNI  
Alonso – Fujita CSAV  
(...)

### **3.- Incremento de tarifas**

(...)

Autos nuevos japoneses y coreanos

**Se acordó un alza de tarifa, el cual debería comenzar a partir del 1 de abril del año 2005, la idea es realizar acercamiento a los clientes durante los meses de diciembre y enero, sin embargo, si se puede hacer algo, quedó abierta la posibilidad de realizarlo.**

**Las cuentas se mantuvieron de acuerdo a la reunión de principales, CSAV queda con el grupo de Indumotora (Subaru, Kia, Daihatsu, SangYong), CSAV/CCNI Honda, y los japoneses con las otras marcas [Toyota, Nissan y Mitsubishi, entre otras].**

[Énfasis agregado]

Esta comunicación es sumamente explícita en relación con el respeto de las cuentas de titularidad de los distintos miembros del S'Kai. Además, puede observarse que las empresas coordinaron su estrategia para lograr incrementar las tarifas a sus respectivos clientes a partir del 1 abril de 2005, con la suscripción de nuevos contratos asignados según lo coordinado, «CSAV con el grupo de Indumotora (Subaru, Kia, Daihatsu, SangYong), CSAV/CCNI Honda, y los japoneses con las otras marcas [Toyota, Nissan y Mitsubishi]».

408. Más adelante, en 2005, en línea con las coordinaciones entre los miembros del S'Kai, CSAV intentó incrementar la tarifa por sus servicios al menos en un 5%,

<sup>284</sup> De acuerdo con los elementos de juicio a los que ha tenido acceso esta Comisión, CSAV ostentaba la titularidad de la cuenta para los vehículos del Grupo Indumotora (que incluía las marcas Subaru, Daihatsu, Kia, Hino y Ssangyong) desde Japón hacia Perú. Cabe precisar que Indumotora es una de las principales concesionarias que se dedica a la distribución de los vehículos Subaru en América Latina y representante de la marca en Perú.

<sup>285</sup> Bloque de pruebas A, pp. 108-109. Comunicación del 23 de julio de 2004, 5:56 p.m.

justificándose en un supuesto aumento en los costos involucrados en la prestación de sus servicios. Wallem<sup>286</sup>, agente marítimo, se encargaría de las negociaciones con Indumotora en nombre de CSAV para incrementar las tarifas vigentes desde el 1 de abril de 2005 hasta el 31 de marzo de 2006<sup>287</sup>:

[De:] Paulino Alonso [CSAV] 08-03-2005 11:35  
[Para:] [kyam@wallem.com](mailto:kyam@wallem.com) [Wallem]  
Cc: [tgw@wallem.com](mailto:tgw@wallem.com) [wallem], [ysuz@wallem.com](mailto:ysuz@wallem.com) [wallem], [gkak@wallem.com](mailto:gkak@wallem.com) [wallem], [mgarrido@csav.com](mailto:mgarrido@csav.com) [CSAV]  
Asunto: Subaru / Daihatsu / Hino

CONFIDENCIAL

=====  
De: CAV Car Carrier /Paulino Alonso  
Para: Wallem Shipping Limited / Koji Yamada

Estimado señor Yamada:

Como ya saben, estamos trabajando muy duro, en concordancia con los miembros del SKAI, para **aumentar los niveles de las tarifas a todos los clientes que utilizan el servicio desde Japón/Corea hacia (...)/Perú.**

Como un miembro del servicio SKAI, nosotros **tenemos que encargarnos principalmente del Grupo Indumotora**, que incluye las marcas **Subaru, Daihatsu, Hino y Kia.** (...)

Para las otras marcas (Subaru, Daihatsu e Hino), les requerimos a ustedes discutir y manejar la negociación con estas tres marcas.

Los principales puntos a tener en cuenta son los siguientes:

1.- **El incremento de las tarifas debe ser de al menos el 5%.**

2.- **Todas las tarifas deben adicionar EBAF.**

3.- **La validez es desde el 1 de abril de 2005 hasta el 31 de marzo 2006.**

(...)

Por favor acercarse a los clientes y comenzar las negociaciones, y mantenernos debidamente informados acerca de los avances en todos estos temas.

Esperamos que tengan éxito en el aumento de las tarifas.

(...)

PAULINO ALONSO V.  
C.S.A.V.// Car Carrier Service

[Énfasis agregado]

409. Frente a este intento coordinado por incrementar las tarifas, los clientes manifestaron su rechazo, alegando principalmente que sus tarifas para los siguientes meses ya estaban fijadas y no querían introducir incrementos repentinos<sup>288</sup>. A pesar de ello, una comunicación del señor Mauricio Garrido (CSAV) dirigida al señor Koji Yamada (Wallem) daría a entender que incluso en

---

<sup>286</sup> Ver: <http://www.wallem.com/ship-agency>

<sup>287</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 112-113. Comunicación del 8 de marzo de 2005, 11:35 a.m.

<sup>288</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 110-111. Comunicación del 24 de marzo de 2005, 5:20 p.m.

este contexto se procedió a realizar un aumento general en las tarifas (GRI), si bien no a partir del 1 de abril, sí a partir del 1 de mayo de 2005<sup>289</sup>:

**De:** Mauricio Garrido [CSAV]

**Enviado el:** lunes, 28 de marzo de 2005 04:15 p.m.

**Para:** "Koji Yamada" [kyam@wallem.com](mailto:kyam@wallem.com) [Wallem]

**Cc:** "Fumio Nose" <FNOS@wallem.com> [Wallem]; "Grace Kakimoto" <GKAK@wallem.com> [Wallem]; "Naoyuki Ikeda" <NIKE@wallem.com> [Wallem]; PAlonso@csav.com; "Ryoko Yamamoto" <RYAM@wallem.com> [Wallem]; Tom Wilken <TGW@wallem.com> [Wallem]; "Yoshio Suzuki" <YSUZ@wallem.com> [Wallem]

**Asunto:** Re: Subaru / Daihatsu / Hino

Estimado Yamada,

Tu comentario, recibido.

Por favor procede con el GRI conforme a lo comentado y será aplicable desde el 1 de Mayo de 2005.

Saludos cordiales,

Mauricio Garrido G.

CSAV / Car Carrier - Traffic Manager

410. El respeto de cuentas existente al interior del S’Kai le permitió a CSAV mantener la titularidad de Indumotora como cliente en cada renovación de sus contratos para el transporte de vehículos de distintas marcas desde Japón hacia Perú (entre ellas, Subaru), mientras que otros *carriers* mantenían sus respectivas cuentas. Ello puede observarse, por ejemplo, en la siguiente acta de la Reunión de Principales del 9 de noviembre de 2006<sup>290</sup>:

#### **Acta de Reunión de Principales del Shin Nanseikai**

Fecha: 9 de noviembre de 2006

Lugar: NYK Sudamérica (Chile) S.A. (Santiago)

Asistentes:

[CSAV / CCNI / K-Line / NYK]

#### **4.- Incremento de tarifas**

(...)

(3) **"Window" para cada cuenta**

**Subaru: CSAV**

**Honda: KL**

**Nissan-D: KL**

**Derco (Suzuki): CCNI**

**MMC: NYK**

[Énfasis agregado]

411. Esta acta reitera el papel de cada miembro del S’Kai en relación con sus respectivos clientes, frente a los cuales actuaban como *talking window* para lograr incrementar las tarifas vigentes. Al eliminar la competencia por las mismas

<sup>289</sup> Bloque de Pruebas A, p. 110. Comunicación del 28 de marzo de 2005, 4:15 p.m.

<sup>290</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 134-141. Acta del S’Kai del 9 de noviembre de 2006.

cuentas, CMC, CSAV, K-Line y NYK aseguraban un mayor éxito en las negociaciones que emprendían simultáneamente<sup>291</sup>.

412. A raíz de una nueva convocatoria, el señor Pablo Sepúlveda (CSAV)<sup>292</sup> reveló la existencia de coordinaciones incluso en setiembre de 2012, cuando CSAV –como «titular» de esta cuenta– se comunicó con un funcionario de Eukor (empresa ajena al servicio S’Kai) para preguntarle si había recibido una solicitud de cotización por parte de Indumotora. Eukor confirmó que efectivamente había recibido dicha solicitud, pero que respetarían la cuenta «históricamente» asignada a CSAV que era respetada también por los otros miembros del S’Kai.

***Pablo Sepúlveda (CSAV): El 4 de septiembre del 2012, Mauricio [Garrido] y yo llamamos a Nam [Eukor] desde Tokio, con el objeto de preguntarle si habían recibido una cotización de Indumotora. Señalaron que sí pero que iban a respetar la carga que CSAV transportaba en el servicio conjunto Shin Nanseikai.***

[Énfasis agregado]

413. Esta declaración resulta determinante pues ha sido efectuada por uno de los participantes de la llamada telefónica realizada desde Tokio, en la que el señor Nam (Eukor) habría confirmado que respetaría esta cuenta a favor de CSAV. Esta declaración resulta coherente con otra información que obra en el Expediente pues finalmente, CSAV volvió a ganar esta cuenta y transportó los vehículos de Indumotora, verificándose que una vez más esta cuenta fue respetada por los otros miembros del S’Kai (CMC, K-Line y NYK) así como Eukor.
414. Asimismo, esta Comisión ha observado que no sería el primer contacto que CSAV tuvo con Eukor pues, en junio de 2012, el señor Pablo Sepúlveda (CSAV) se comunicó con el señor Nam (Eukor) para asegurarle que no cotizarían por la cuenta de General Motors desde China a Perú. Incluso, el 4 de setiembre de 2012, además de coordinar sobre su participación en la cuenta de Indumotora, el señor Pablo Sepúlveda (CSAV) le confirmó nuevamente que no ofertaría por la cuenta de General Motors. Finalmente, CSAV cumplió con lo coordinado pues Eukor obtuvo la cuenta de General Motors.

Por ello, a criterio de esta Comisión, en esta ocasión Eukor habría colaborado con CSAV para que mantuviera esta cuenta pues ello le permitió también mantener sus cuentas asegurándose que sus potenciales competidores (como CSAV, NYK, CMC y K-Line) no interfieran en sus relaciones comerciales con sus clientes.

415. En ese sentido, en las coordinaciones realizadas por CSAV para mantener su cuenta histórica «indumotora», además de contar con la colaboración de los otros miembros del S’Kai (CMC, NYK y K-Line) que, como se observa de los medios probatorios, desde 2005 permitieron que CSAV ganara esta cuenta de forma ininterrumpida, también en 2012 se habría sumado a estas coordinaciones Eukor pues, como se ha explicado, contribuir con el respeto de cuentas también le

---

<sup>291</sup> En el acta de la Reunión de Principales del 15 de mayo de 2007 también pueden observarse negociaciones paralelas emprendidas por los miembros del S’Kai con distintos clientes (K-Line: Honda; NYK: MMC y Maruti y CMC: Derco). Bloque de Pruebas A, pp. 142-149.

<sup>292</sup> Bloque de Pruebas A, p. 385. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 18 de octubre de 2012.

benefició debido a que los miembros del S'Kai le permitieron ganar otras cuentas en esta ruta.

416. En síntesis, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio analizados permiten acreditar que los miembros del S'Kai (CMC, CSAV, K-Line y NYK) así como Eukor coordinaron el respeto de la titularidad de la cuenta de Indumotora (Subaru) desde Japón hacia Perú a favor de CSAV, lo cual le habría permitido a dicha empresa mantener embarques de Indumotora (Subaru) hasta fines de 2012.

#### Alegaciones específicas formuladas por CMC y K-Line

417. CMC ha señalado que no obran en el Expediente pruebas de que su empresa o alguna otra hayan realizado algún acto con el objetivo de respetar efectivamente la cuenta de Indumotora a CSAV. En relación con las actas analizadas, CMC indicó que los incrementos en las tarifas del servicio conjunto que se intentaron impulsar se justificaban en los incrementos de costos del servicio, y la existencia de «*talking windows*» por sí misma no acredita el reparto de cuentas pues no significaba que la cuenta se estaba reservando, en exclusividad, a una línea naviera.
418. De acuerdo con la Secretaría Técnica, el hecho de que los miembros del S'Kai aprovecharan sus reuniones para coordinar el respeto de cuentas y organizar incrementos de tarifas a través de «*talking windows*», tomando conocimiento pleno de los objetivos de tales coordinaciones sin oponerse o formular cuestionamiento alguno, permiten acreditar el rol compartido que asumían CSAV, CMC, K-Line y NYK en el sistema de respeto de cuentas. Asimismo, recalcó que las actas indican que los «*talking windows*» coinciden con las titularidades de las cuentas de cada miembro y, en el caso de Indumotora, CSAV y el propio CMC<sup>293</sup> han reconocido que se trató de una cuenta que mantuvo CSAV durante el período investigado desde Japón hacia Perú.
419. A criterio de esta Comisión, efectivamente la referencia a «*talking windows*» por sí sola no revela las coordinaciones entre los miembros del S'Kai (CSAV, CMC, K-Line y NYK) para respetarle esta cuenta a CSAV, pero sí permite entender que el acercamiento exclusivo a los clientes designados (CSAV a Indumotora) y la ausencia de propuestas alternativas, inclinaba a los clientes a renovar contratos con la misma empresa. Este es un elemento adicional que ha sido valorado conjuntamente con los otros medios probatorios que sustentan este episodio de coordinación.

Por ello, de una evaluación integral, esta Comisión ha concluido que los miembros del S'Kai (CSAV, CMC, K-Line y NYK), a pesar de resultar potenciales competidores, permitieron que CSAV mantuviera esta cuenta que incluso era de su titularidad desde 1998<sup>294</sup>, absteniéndose de ofrecer propuestas alternativas más atractivas a Indumotora para respetarle esta cuenta a CSAV y permitir que se mantenga bajo su titularidad hasta 2012.

---

<sup>293</sup> Declaración del señor José Luis Chanes ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (Chile), remitida por CMC, que obra en el folio 1358.

<sup>294</sup> Bloque de pruebas A, p 97. Comunicación del 4 de octubre de 1998, 10:12 a.m.

420. Por su parte, K-Line ha señalado que la Secretaría Técnica ha asumido que su empresa conocía y participó de las coordinaciones de 2012 cuando, según la declaración del señor Pablo Sepúlveda (CSAV), la comunicación telefónica fue exclusivamente entre Eukor y CSAV. Además, según K-Line este episodio de coordinación no podría considerarse como una única conducta que se prolongó durante todo el periodo de 2004 a 2012, pues las pruebas que sustentaron las coordinaciones de 2012 únicamente involucran a Eukor y CSAV y no a otras empresas.
421. Al respecto, como se ha explicado, hasta 2010 se ha observado que CMC, CSAV, K-Line y NYK (miembros del S’Kai) coordinaron el respeto de la cuenta de Indumotora y, hacia 2012, se incorporó a estas coordinaciones Eukor. En ese sentido, a criterio de esta Comisión en línea con lo señalado por la Secretaría Técnica, que no se mencione expresamente a CMC, K-Line o NYK en las coordinaciones de 2012, no implica que no hayan participado o incluso beneficiado del respeto de esta cuenta, pues no solo era una cuenta que reportaba ganancias al servicio conjunto S’Kai y, en consecuencia, a todos sus miembros (CMC, CSAV, K-Line y NYK), sino que en las diversas instancias de coordinación observadas hasta 2010, se aprecia claramente su participación sin reserva de ninguna naturaleza.

Por ello, a criterio de esta Comisión, es posible inferir que las mismas líneas navieras involucradas en las coordinaciones de los diversos procesos de selección realizados hasta 2010 (CMC, CSAV, K-Line y NYK) también hayan participado durante 2012. En la misma línea, el Tribunal del Indecopi, en su reciente jurisprudencia, ha reconocido que, cuando se tiene evidencia que determinados agentes participaron en un episodio de coordinación, se puede inferir correctamente que también participaron en posteriores episodios de coordinación con características similares a los primeros, aunque no se cuente con la confirmación expresa de tales agentes<sup>295</sup>.

▪ **General Motors 2008 - 2014**

- General Motors (Isuzu) desde Japón 2008 - 2010

422. En opinión de la Secretaría Técnica, esta cuenta habría sido coordinada entre CMC, CSAV, K-Line y NYK con la finalidad que K-Line transportara los vehículos de General Motors (Isuzu) desde Japón hacia Perú entre 2008 y 2010. Para sustentar tal afirmación, la Secretaría Técnica se basó en la declaración y el cuaderno de notas del señor Diego Ayala (CSAV), comunicaciones de agosto de 2008 remitidas entre CMC, CSAV, K-Line y NYK y la información reportada por K-Line y CSAV sobre su participación en esta cuenta.

---

<sup>295</sup> En la misma línea, en la Resolución 0738-2017/SDC-INDECOPI del 27 de noviembre de 2017 (Expediente 008-2010/CLC), el Tribunal del Indecopi ha señalado lo siguiente: «[E]ste Colegiado considera, al igual que la primera instancia, que toda vez que el archivo adjunto consistió en la misma relación de productos que Albis compartió en febrero de 2008 y que las comunicaciones antes detalladas tienen el mismo tenor (“Estimados clientes”, “Hola amigos”, “Ya se coordinó con las demás cadenas”, “Esperando la colaboración de siempre”, etc), es posible inferir que los mismos agentes que se encontraron involucrados (Fasa, Arcángel, Eckerd y Nortfarma) en las coordinaciones del primer periodo también lo hayan estado en septiembre de 2008».

423. Al respecto, esta Comisión ha observado que en 2008, General Motors realizó un proceso de selección a escala global, que incluía la contratación del servicio de transporte de camiones de la marca Isuzu<sup>296</sup> desde Japón hacia Perú en términos CIF<sup>297</sup>.
424. Hasta ese momento, CSAV era «titular» de la cuenta de Isuzu desde Japón hacia Perú en términos FOB, mientras K-Line transportaba vehículos de dicha marca en términos FOB, desde Japón hacia Chile. Ello puede apreciarse en el Cuaderno de Reuniones del señor Diego Ayala (CSAV)<sup>298</sup> y en la declaración brindada a la Secretaría Técnica<sup>299</sup>:

**Cuaderno de Reuniones N° 1 – señor Diego Ayala (CSAV)**

**7-agosto-2008**

*CSAV tiene COA [Contrato de fletamento o space chartering] a Perú  
K-Line tiene COA a Chile*

**Diego Ayala (CSAV): Originalmente nosotros transportábamos la carga de camiones Isuzu con destino a Perú en términos FOB. (...) Según recuerdo, en base a mis anotaciones contenidas en mi Cuaderno de Reuniones N° 1, anotación manuscrita de fecha 7 de agosto de 2008 (...), CSAV controlaba la carga de camiones Isuzu desde Japón hacia Perú. Por su parte, K-Line quería cotizar para el tender de camiones Isuzu a Chile.**

[Énfasis agregado]

425. Con el proceso de selección iniciado por General Motors, las condiciones del transporte de vehículos Isuzu a Perú y Chile cambiaron de FOB a CIF. Como se ha mencionado anteriormente, en determinados casos, uno de los criterios para la asignación de cuentas eran los términos en los que se transportaba los vehículos, pues ello se vincula indirectamente con la nacionalidad del convocante. Si bien la cuenta General Motors (Isuzu) para la ruta desde Japón hacia Perú en términos FOB le correspondía a CSAV, el cambio a términos CIF fue entendido como una cuenta «nueva», con lo cual podría haberse encontrado disponible para la asignación a otras líneas navieras<sup>300</sup>.
426. En un primer momento, CSAV y K-Line coordinaron que K-Line cotizaría una tarifa más alta hacia Perú para permitir a CSAV mantener la titularidad de esta cuenta, mientras que CSAV respetaría la titularidad de la carga con destino a Chile. Sin

<sup>296</sup> Empresa vinculada con Itochu y General Motors.

<sup>297</sup> Bloque de Pruebas A, p. 198. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 9 de marzo de 2015.

<sup>298</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 158-159. Cuaderno de Reuniones del señor Diego Ayala (CSAV).

<sup>299</sup> Bloque de Pruebas A, p. 198. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 9 de marzo de 2015.

<sup>300</sup> Como se ha podido verificar en otras cuentas, uno de los criterios para su asignación dependía de los términos en los que se transportaba los vehículos. Si bien la cuenta General Motors (Isuzu) para la ruta desde Japón hacia Perú, en términos FOB le correspondía a CSAV mientras que esta cuenta, en términos CIF, podría haber sido considerada como una nueva cuenta. Por ello, otras líneas navieras podían competir para adjudicarse su titularidad y adquirir el «derecho» a que las demás líneas navieras respetaran su cuenta posteriormente.

embargo, debido a que no tenía sentido que cotizasen tarifas significativamente distintas hacia Perú y Chile, CSAV aceptó no competir por la carga de General Motors (Isuzu) para fortalecer la posición de negociación de K-Line. A cambio de ceder esta cuenta, K-Line se habría comprometido a otorgar algún beneficio a CSAV, como se observa a continuación:

**Cuaderno de Reuniones N° 1 – señor Diego Ayala (CSAV)**

19-Ago [2008]  
 Isuzu: Igarachi [K-Line] Japón-Perú                      K-Line quería cotizar [a Perú]  
 CSAV controla carga a [Perú]  
 K-Line quiere cotizar + alto a [Perú], pero **no tiene sentido ser caro a uno y no al otro.**  
 ⇒ **Entregar esto a K-Line, pero ver que recibir a cambio**<sup>301</sup>.

**Diego Ayala (CSAV):** El día 19 de agosto de 2008, según aparece en mi Cuaderno de Notas N° 1, anotación manuscrita de fecha 19 de agosto de 2008, que se encuentra en la página 24 de las copias de mis cuadernos (...) **K-Line nos habría contactado por la carga de camiones Isuzu que GM fabrica en Japón con destino a Perú y Chile.**

Al parecer las comunicaciones comenzaron antes, en la reunión del Shin Nanseikai realizada en Los Ángeles, los días 6 y 7 de agosto de 2008. (...) Debe considerarse que en general, **las tarifas de Japón a Chile y Perú no son muy distintas, por lo que hacer diferencias significativas no se habría justificado.** Sin perjuicio de ello, creo que **la idea original habría sido que en un primer momento K-Line ofertase un poco más alto por la carga con destino a Perú, para no competir con nosotros,** mientras que de forma competitiva por la carga con destino a Chile. **El problema era que no tenía sentido que una naviera ofertase niveles muy diferentes para los destinos mencionados.**

Finalmente, recuerdo que habríamos acordado que **K-Line cotizara a Chile y Perú a niveles similares y competitivos,** para mantener la cuenta dentro del Shin Nanseikai. En relación a la parte de la nota que habla de «ver qué recibir a cambio», no recuerdo que la compañía haya recibido algo<sup>302</sup>.

[Énfasis agregado]

427. Eukor y Höegh también habrían estado interesados en esta cuenta, probablemente, al considerarla una cuenta nueva. En la siguiente comunicación se observa que el señor Yosuke Yokoyama (K-Line), se comunicó con CMC, NYK y CSAV para solicitarles que no compitieran por la carga y le dejaran negociar con General Motors la obtención de esta cuenta<sup>303</sup>:

**[De:]** Yokoyama, Yosuke "(KL.CAR)" [yokoyama.yosuke@jp.nykline.com](mailto:yokoyama.yosuke@jp.nykline.com) [NYK]  
**Para:** "Chanes, Jose" [Jose.Chanes@ccni.cl](mailto:Jose.Chanes@ccni.cl) [CMC], "Alberto Contreras" [alberto.contreras@ccni.cl](mailto:alberto.contreras@ccni.cl) [CMC], "Eguchi, Toshihiro (KL.CAR)" [eguchi.toshihiro@jp.kline.com](mailto:eguchi.toshihiro@jp.kline.com) [K-Line], "Fumihiko Shimizu" [Fumihiko\\_Shimizu@jp.nykline.com](mailto:Fumihiko_Shimizu@jp.nykline.com) [NYK], "Igarashi, Takenori" [Takenori@jp.kline.com](mailto:Takenori@jp.kline.com) > [K-Line] "Nagato, Yuji (KL.CAR)" [nagato.yuji@jp.kline.com](mailto:nagato.yuji@jp.kline.com) [k-Line], "Pablo Sepulveda" [psepulveda@csav.com](mailto:psepulveda@csav.com) [CSAV], [mgarrido@csav.com](mailto:mgarrido@csav.com) [CSAV], "Mie Sugano" [Mie\\_Sugano@jp.nykline.com](mailto:Mie_Sugano@jp.nykline.com) [NYK], [Tsutomu\\_Tanaka@jp.nykline.com](mailto:Tsutomu_Tanaka@jp.nykline.com) [NYK], [dayala@csav.com](mailto:dayala@csav.com) [CSAV]

<sup>301</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 158-159. Cuaderno de Reuniones del señor Diego Ayala (CSAV).

<sup>302</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 198-199. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 9 de marzo de 2015.

<sup>303</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 166-167. Comunicación del 22 de agosto de 2008, 5:32 p.m.

[Enviado:] 22-08-2008 05:32

**Asunto: Re: Cuentas Itochu/SUZU consignado para GM Chile & Perú**

Estimados miembros Skai,

Permítanme comentar un problema acerca de la carga de la referencia. Como el señor Igarashi conversó con el señor Garrido en la mesa de reunión en Los Ángeles a principios de este mes, **GM nos ha solicitado cotizar tarifas para la carga de la referencia [Isuzu para GM Chile & Perú], siendo una de las rutas comerciales que hemos estado trabajando con GM a nivel global, pero el problema es que aparentemente hay otros carriers también, HOEGH, EUKOR, etc., que al parecer en este momento están tratando de arrebatar esta carga del Shin Nanseikai.**

**En este sentido, sería eficiente que los miembros nos dejaran competir con el fin de que aseguremos esta carga dentro del Shin Nanseikai en lugar de que esta carga importante sea tomada por uno de los competidores previamente señalados, lo cual sería el peor escenario para todos los miembros.**

Esperando para su confirmación y/o comentarios.

Saludos.  
Yosuke Yokoyama  
Kawasaki Kisen Kaisha Ltd (KLine Tokyo)

[Énfasis agregado]

428. CSAV en línea con las coordinaciones realizadas con K-Line en agosto de 2008, comunicó a todos los miembros del S´Kai que aceptaban que K-Line ofreciera una tarifa competitiva hacia Chile y Perú para mantener esta cuenta en el S´kai<sup>304</sup>:

**De: [mgarrido@csav.com](mailto:mgarrido@csav.com) [CSAV]**

**Enviado:** Sábado, 23 de agosto de 2008 1:01 AM

**Para:** Yokoyama, Yosuke (KL.CAR) [NYK], Igarashi, Takenori (KL.CAR) [K-Line]

**CC:** Alberto contreras [CMC]; [dayala@csav.com](mailto:dayala@csav.com) [CSAV]; Eguchi, Toshihiro (KL.CAR) [K-Line]; [Fumihiko.Shimizu@jp.nykline.com](mailto:Fumihiko.Shimizu@jp.nykline.com) [NYK]; Chanes, Jose [CMC]; [Mie.Sugano@jp.nykline.com](mailto:Mie.Sugano@jp.nykline.com) [NYK]; Nagato, Yuji (KL.CAR) [K-Line]; Pablo Sepulveda [CSAV]; [Tsutomu.Tanaka@jp.nykline.com](mailto:Tsutomu.Tanaka@jp.nykline.com) [NYK]

**Asunto: Re: Cuentas Itochu/SUZU consignado para GM Chile & Perú**

**Estimados señores Igarashi y Yokoyama,  
Como CSAV, aceptamos que KL pueda ofrecer una tarifa competitiva hacia Chile y Perú en representación del servicio.**

Saludos,  
MGG

[Énfasis agregado]

429. Finalmente, producto de las coordinaciones analizadas, K-Line se adjudicó la cuenta de General Motors (Isuzu) desde Japón hacia Perú, a un nivel de USD 85/cbm all in, en términos CIF<sup>305</sup>.

<sup>304</sup> Bloque de Pruebas A, p. 166. Comunicación del 23 de agosto de 2008, 1:01 a.m.

<sup>305</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 198-199. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 9 de marzo de 2015.

**Diego Ayala (CSAV):** Recuerdo que **esta carga se la habría adjudicado K-Line con destino a Perú, en términos CIF. Lo anterior producto de que acordamos que K-Line cotizara a Chile y Perú a niveles similares y competitivos, para mantener la cuenta dentro del Shin Nanseikai.**

**(...) K-Line nos habría informado en la reunión de Los Ángeles que GM les habría adjudicado a ellos los camiones Isuzu de Japón a Chile y Perú, a niveles de USD 85/CBM all in.**

[Énfasis agregado]

430. Las coordinaciones analizadas resultan coherentes con otros elementos de juicio que obran en el Expediente. En efecto, con la finalidad de asegurar que K-line obtuviera esta cuenta, CSAV presentó una oferta de 150/cbm mientras que K-Line ofreció una tarifa de 85/cbm<sup>306</sup>. En ese sentido, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio que obran en el Expediente, permiten corroborar que CMC, CSAV y NYK habrían respetado la cuenta asignada a K-Line, quien se adjudicó la cuenta desde Yokohama (Japón) hacia Perú y transportó los vehículos de General Motors (Isuzu) entre enero de 2009 y diciembre de 2010, conforme a los términos en que operaba el sistema de respeto de cuentas<sup>307</sup>.
431. En síntesis, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio analizados permiten acreditar que, incluso frente a la existencia de una cuenta nueva –la de General Motors (Isuzu) en términos CIF desde Japón a Perú– CMC, CSAV, NYK y K-Line coordinaron la asignación de la titularidad de dicha cuenta a favor de K-Line, lo cual le habría permitido a dicha empresa mantener embarques de General Motors (Isuzu), por lo menos, hasta diciembre de 2010.

#### Alegaciones específicas formuladas por CMC

432. CMC ha señalado que no existe prueba alguna que acredite que su empresa materializó algún acto con el objetivo de reservar esta cuenta a favor de K-Line, sino únicamente comunicaciones en las que CMC estuvo copiada, pero en las que no se pronunció sobre el particular, ni asumió expresamente compromiso alguno para el respeto de esta cuenta. De hecho, según CMC, ni siquiera fue invitada a realizar una cotización para atender esta cuenta.
433. La Secretaría Técnica consideró que las comunicaciones que sustentan este episodio resultan bastante representativas, pues manifiestan las coordinaciones entre los miembros del S'Kai (CMC, CSAV, K-Line y NYK) para respetar esta cuenta a favor de K-Line y ayudarla a resultar ganadora frente a la posible participación de terceros competidores. En ese sentido, a criterio de la Secretaría Técnica, el hecho de que estas empresas aprovecharan sus reuniones para coordinar sus acciones frente a un fabricante o consignatario –quien ciertamente tiene la expectativa de cotizaciones independientes– o tomaran conocimiento de

<sup>306</sup> Información reportada por CSAV y K-Line, que obra a folios 1074 y 1147 del Expediente, respectivamente.

<sup>307</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 171-196. Contrato celebrado entre General Motors y CSAV en mayo de 2009. En línea con la información reportada por CSAV, que obra en el folio 1074 del Expediente.

tales coordinaciones sin oponerse o cuestionarlas, permite acreditar su rol (pasivo o activo) en las coordinaciones y su adhesión al sistema de respeto de cuentas analizado.

434. Al respecto, CMC ha señalado que no se puede concluir que, el solo hecho de tomar conocimiento de las comunicaciones supone que se tenga conocimiento de la existencia de un acuerdo «macro» para el respeto de cuentas o, peor aun, que su empresa se está adhiriendo a dicho acuerdo, Además, según CMC, al no haber sido invitada a participar en esta cuenta, incluso si hubiera manifestado su disconformidad con que las otras empresas coordinen sobre su participación no habría tenido ningún efecto, pues su disconformidad no podría poner en riesgo tales coordinaciones.
435. A criterio de esta Comisión, de una evaluación integral, debe considerarse que este no es el primer correo que denota coordinaciones sobre la participación de las Investigadas en diferentes cuentas y en el que CMC aparece como copiada conjuntamente con otros potenciales competidores<sup>308</sup> sino que, como se ha podido observar, en reiteradas ocasiones CMC aparece como destinataria de comunicaciones con contenido anticompetitivo.

De hecho, comunicaciones en las que se «solicita a los miembros del S'kai que dejen a K-Line competir por esta cuenta», únicamente revela que los otros miembros del S'Kai (CSAV, CMC y NYK) en caso que se les invitase a cotizar debían ofrecer una oferta de cortesía o abstenerse de participar, pero no se limita a tales conductas, sino que incluso no debían interferir en las relaciones comerciales entre K-Line y su cliente (adoptando una actitud competitiva) o cuestionar u oponerse a las coordinaciones. A criterio de esta Comisión, cualquiera de estos mecanismos puede contribuir a lograr el objetivo común perseguido por los participantes del cártel pues de esta forma se conseguirá que una determinada empresa pueda adjudicarse una cuenta y mantenerla bajo su titularidad.

436. En ese sentido, debido a que CMC no ha acreditado que hubiese adoptado una conducta distinta para no contribuir con el objetivo común de conseguir que K-Line se adjudicará dicha cuenta y además considerando que CMC tenía pleno conocimiento de las coordinaciones realizadas entre sus competidores, se confirma que CMC participó en las coordinaciones sobre esta cuenta. Incluso, asumiendo que no hubiese sido invitada a cotizar, no la exime de su responsabilidad, pues contribuyó a garantizar el éxito de estas coordinaciones al no interferir en las relaciones comerciales entre K-Line y su cliente (adoptando una actitud competitiva) o no cuestionando u oponiéndose a dichas coordinaciones.

Esta aquiescencia, además, le reportaba beneficios a CMC, pues mientras mayores eran los ingresos del servicio conjunto del S'Kai, mayor era la ganancia que percibía cada uno de sus miembros. Con ello, existían claros incentivos para

---

<sup>308</sup> Otras comunicaciones en las que también se incluyó a CMC fue la cuenta de Nissan/Renault (2005-2008), Volkswagen (2008-2010), Ssanyong (2002-2004).

que los miembros del S’Kai asumiesen un rol determinante para contribuir con el respeto de las cuentas controladas por sus miembros.

- General Motors desde China 2010

437. En opinión de la Secretaría Técnica, esta cuenta habría sido coordinada entre CMC, CSAV, K-Line y NYK con la finalidad que CSAV transportara los vehículos de General Motors desde China hacia Perú en el 2010. Para sustentar tal afirmación, la Secretaría Técnica se basó en la declaración de NYK, el cuaderno de notas del señor Tadanao Matsudaira (NYK) y la información reportada por NYK, K-Line y CSAV sobre su participación en esta cuenta.
438. Al respecto, esta Comisión ha observado que, en 2010 General Motors Chile Ltda. realizó una licitación para contratar el servicio de transporte de vehículos desde China hacia Perú, desde junio hasta diciembre de 2010.
439. De acuerdo con lo señalado por NYK, a raíz de la solicitud de General Motors, el señor Matsudaira (NYK) se puso en contacto con *carriers* fuera del S’Kai para sondear sus intenciones en relación con dicha carga:

*Antes de la última conferencia [del 25 de mayo de 2010], el Sr. Matsudaira [NYK] contactó a una persona a cargo en cada una de las empresas [Eukor, CIDO y Höegh] de modo de confirmar si a cada una de dichas compañías navieras se le había solicitado una cotización y deseaba ganar el contrato. Como resultado, él se enteró que CIDO no sería capaz de reducir su tarifa por debajo de USD 62.00, y que EUKOR y HOEGH no estaban interesadas y no participarían en la licitación, y compartió esta información con otras compañías navieras de S’Kai en la conferencia telefónica el 25 de mayo de 2010<sup>309</sup>.*

[Énfasis agregado]

440. Los días 21 y 25 de mayo de 2010 se llevaron a cabo las teleconferencias entre CSAV, K-Line y NYK. En la última de estas teleconferencias, se coordinaron las acciones a desarrollar sobre la cuenta de General Motors desde China, acordando que la propuesta de CSAV sería de USD 60/cbm, mientras que K-Line y NYK cotizarían más alto (USD 62/cbm y USD 75/cbm, respectivamente):

*En esta conferencia telefónica [del 25 de mayo de 2010], K-LINE dijo que a ella le sería imposible asignar una nave si no estuviera cubierta por una nave de mediados de mes, y se confirmó sugerir a GM Chile que las cargas embarcadas deberían salir desde China en la segunda semana de cada mes. Adicionalmente, **se acordó que K-LINE, CSAV y NYK cotizarían USD 62,00, USD 60,00 y USD 75,00, respectivamente, como sus tarifas propuestas**<sup>310</sup>.*

[Énfasis agregado]

<sup>309</sup> Bloque de Pruebas B, p. 15. Escrito de NYK del 16 de mayo de 2016.

<sup>310</sup> Bloque de Pruebas B, p. 15. Escrito de NYK del 16 de mayo de 2016.

441. Estas coordinaciones fueron anotadas por el señor Tadanao Matsudaira (NYK) en su Cuaderno de Notas<sup>311</sup>, en el cual se corrobora que, efectivamente, K-Line y NYK respetarían la titularidad de la cuenta de General Motors a favor de CSAV provocando su descalificación mediante posturas «de cortesía»:

<b>Cuaderno de Notas – señor Tadanao Matsudaira (NYK)</b>				
<b>Teleconferencia S'kai</b>	2010/5/21 + 5/25/2010			
(...)				
(1) <i>No es posible cubrir con embarcaciones a mitad de mes (opinión de K-Line)</i>				
(2) <b>Nivel de las tarifas</b>	<table border="1"><tr><td><b>KL \$62/m<sup>3</sup></b></td></tr><tr><td><b>CSAV \$ 60 m<sup>3</sup></b></td></tr><tr><td><b>NYK \$ 70 m<sup>3</sup></b></td></tr></table> <i>cargamento en la segunda semana</i>	<b>KL \$62/m<sup>3</sup></b>	<b>CSAV \$ 60 m<sup>3</sup></b>	<b>NYK \$ 70 m<sup>3</sup></b>
<b>KL \$62/m<sup>3</sup></b>				
<b>CSAV \$ 60 m<sup>3</sup></b>				
<b>NYK \$ 70 m<sup>3</sup></b>				

442. Las coordinaciones analizadas resultan coherentes con otros elementos de juicio que obran en el Expediente. En efecto, CSAV ofreció una tarifa de USD 60/cbm mientras que K-Line y NYK ofertas, respectivamente, de USD 62/cbm y de alrededor de USD 1050 por vehículo, permitiendo a CSAV obtener esta cuenta<sup>312</sup>.
443. Esta Comisión, a diferencia de lo indicado por la Secretaría Técnica, considera que no se encuentra acreditada la participación de CMC en este episodio. En efecto, tanto la declaración de NYK y las anotaciones del señor Tadanao Matsudaira (NYK), identifican como interlocutores de las teleconferencias únicamente a CSAV, K-Line y NYK, asignándoles un rol específico a cada uno en las cotizaciones. Además, esta Comisión ha observado que no existió un anterior episodio de coordinación sobre esta cuenta que involucrara a CMC y, en consecuencia, no se tiene certeza sobre el rol que tuvo CMC frente a esta cuenta<sup>313</sup>.
444. En ese sentido, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio que obran en el Expediente permiten corroborar que K-Line y NYK respetaron esta cuenta asignada a CSAV, quien se adjudicó la cuenta desde Yantai y Quingdao (China) hacia Perú y transportó los vehículos de General Motors entre junio y diciembre de 2010<sup>314</sup>.

- General Motors desde China 2012-2014

445. En opinión de la Secretaría Técnica, esta cuenta habría sido coordinada entre CSAV y Eukor con la finalidad de que Eukor transportara los vehículos de General

<sup>311</sup> Bloque de Pruebas B, pp. 170-171. Cuaderno de Notas del señor Tadanao Matsudaira (NYK).

<sup>312</sup> Información reportada por CSAV, NYK y K-Line, que obra a folios 1074, 1196 y 1147 del Expediente, respectivamente.

<sup>313</sup> Si bien CMC ha formulado determinadas alegaciones en relación con su responsabilidad sobre esta cuenta, en la medida que esta Comisión ha concluido que dicha empresa no ha participado de este episodio, carece de objeto pronunciarse sobre tales argumentos.

<sup>314</sup> Bloque de Pruebas B, p. 15. En línea con la información reportada por CSAV, que obra en el folio 1074 del Expediente.

Motors desde China hacia Perú entre 2013 y 2014. Para sustentar tal afirmación, la Secretaría Técnica se basó en la declaración del señor Pablo Sepúlveda (CSAV) y la información aportada por Eukor sobre su participación en esta cuenta.

446. Al respecto, esta Comisión ha observado que en 2012, a raíz de un nuevo proceso de selección convocado por General Motors, CSAV se contactó con Eukor en junio de 2012, para confirmarle que no disputaría con dicha empresa la cuenta de General Motors desde China hacia Perú. A su vez, Eukor le manifestó a CSAV que no se expandiría hacia las rutas en que operaba CSAV<sup>315</sup>:

**Pablo Sepúlveda (CSAV):** *El tender de General Motors 2012 salió a fines de mayo de ese año. Aproximadamente en junio de 2012, Mauricio [Garrido] me solicitó contactarme con el señor Nam ejecutivo de Eukor en Corea para afirmarle que CSAV no le disputaría la carga de General Motors que Eukor transportaba desde China a (...) y Perú. (...) Por su parte, el señor Nam me manifestó que EUKOR no tenía en sus planes expandirse a rutas que realizaba CSAV.*

[Énfasis agregado]

447. El 14 de junio de 2012, en cumplimiento de lo coordinado, CSAV ofreció una tarifa de USD 85/cbm<sup>316</sup> frente a los USD 44.10/cbm ofrecidos por Eukor<sup>317</sup>. Como se puede observar, CSAV se aseguró de ofrecer cerca al doble de la tarifa ofrecida por Eukor precisamente para no «disputarle» esta carga que era trasladada con anterioridad por la referida empresa. Luego, como se puede observar de la declaración ofrecida por el señor Pablo Sepúlveda (CSAV), días antes de presentar sus ofertas finales, CSAV se volvió a comunicar con Eukor para ratificarle que no cotizarían en la ruta China a Perú.

**Pablo Sepúlveda (CSAV):** *El día martes 4 de setiembre de 2012, Mauricio Garrido y yo nos encontrábamos en Japón, y me solicitó llamar al señor Nam [Eukor] para reconfirmar que no íbamos a cotizar en ruta China a (...) y Perú.*

[Énfasis agregado]

448. Esta Comisión ha podido observar que este episodio de coordinación se encuentra vinculado con las coordinaciones que se realizaron en 2012 sobre la cuenta Indumotora. En efecto, el 4 de setiembre de dicho año, CSAV luego de confirmarle a Eukor que no cotizarían en la última ronda por la cuenta de General Motors, también aprovechó para consultarle si habían recibido una invitación de Indumotora, obteniendo como respuesta por parte de Eukor que sí la habían recibido pero que respetarían la carga que CSAV transportaba en el servicio conjunto S´kai.

**Pablo Sepúlveda (CSAV):** *El 4 de setiembre del 2012, Mauricio [Garrido] y yo llamamos a Nam [Eukor] desde Tokio, con el objeto de preguntarle si habían recibido una cotización de Indumotora. Señalaron que sí pero que iban a*

<sup>315</sup> Bloque de Pruebas A, p. 382. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 12 de marzo de 2015.

<sup>316</sup> Bloque de Pruebas A, p. 371-372. Cotizaciones ofrecidas por CSAV en el Global Bid de General Motors para el 2012.

<sup>317</sup> Información proporcionada por Eukor, que obra en el folio 1184 del Expediente.

**respetar la carga que CSAV transportaba en el servicio conjunto Shin Nanseikai.**

[Énfasis agregado]

449. Finalmente, en concordancia con las coordinaciones entre Eukor y CSAV, Eukor se adjudicó la cuenta para transportar vehículos de General Motors desde Quingdao y Yantai (China) hacia Perú<sup>318</sup> y, como se ha observado anteriormente, CSAV se adjudicó la cuenta de Indumotora de Japón hacia Perú. En ese sentido, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio que obran en el Expediente analizados en conjunto, permiten corroborar que CSAV habría respetado la cuenta asignada a Eukor, quien resultó la línea naviera ganadora de este proceso y transportó los vehículos de General Motors entre 2013 y 2014<sup>319</sup>, así como Eukor habría respetado la cuenta de Indumotora a CSAV, lo que le permitió a dicha naviera transportar vehículos hasta fines de 2012.

Cuenta	Coordinaciones	Resultado
Indumotora [2012]	Eukor le respetaría la carga que CSAV transportaba.	CSAV ganó esta cuenta
General Motors [2012]	CSAV le respetaría esta cuenta a Eukor	Eukor ganó esta cuenta

450. En síntesis, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio analizados permiten acreditar, que CSAV y Eukor coordinaron el respeto de la titularidad de General Motors a favor de Eukor, lo cual le habría permitido a esta empresa mantener embarques hasta 2014<sup>320</sup>.

Alegaciones específicas formuladas por Eukor

451. Eukor ha señalado que manifestar una falta de interés en participar en determinadas rutas no puede interpretarse como parte de un acuerdo recíproco en el que todos los participantes obtienen una ventaja económica. Además, Eukor indicó que, no existe ningún medio probatorio que acredite algún tipo de acción o exigencia por parte de su empresa para requerir el respeto de cuentas o adecuarse a este esquema de reparto anticompetitivo.
452. La Secretaría Técnica consideró que, efectivamente, de manera aislada y en un contexto distinto, que una empresa señale no tener interés en prestar sus servicios en determinadas áreas o con relación a determinados clientes no podría ser razón suficiente para declararla responsable de una conducta anticompetitiva. Sin embargo, según la Secretaría Técnica, en el presente caso existe un contexto específico –el del entendimiento común entre las Investigadas para respetarse cuentas– bajo el cual incluso este tipo de interacciones pueden ser suficiente garantía para sus intervinientes sobre las acciones que adoptarán sus

<sup>318</sup> Información reportada por Eukor, que obra en el folio 1184 del Expediente.

<sup>319</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 369-380. En línea con la información reportada por Eukor, que obra en el folio 1184 del Expediente.

<sup>320</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 369. Comunicación del 14 de mayo de 2012, 12:05 p.m.

competidores, más aún si estas coordinaciones han estado precedidas de otros episodios de respeto mutuo y no se adopta una postura de rechazo o denuncia frente al objeto anticompetitivo de estas interacciones.

Adicionalmente, Eukor señaló que no tenía sentido que CSAV se comunique con su empresa justo antes de finalizar el tercer *round* de esta licitación para indicarle que no podía brindar el servicio en esta ruta pues para esa fecha ya se había superado dos *rounds*. Según Eukor, para ganar licitaciones no necesita que terceros se abstengan de participar, sino solo darle valor a su oferta, siendo más competitiva que el resto, como –a criterio de esta empresa– se observaría en las comunicaciones que adjuntó sobre su participación en esta cuenta. Finalmente, Eukor señaló que no es coherente con una hipótesis anticompetitiva que, según la base de datos de Sunat, los fletes por el transporte de vehículos de esta cuenta se hayan reducido desde el ingreso de su empresa.

453. Al respecto, esta Comisión coincide con la Secretaría Técnica en que, en el presente caso existe un contexto específico, el del entendimiento común entre las Investigadas para respetarse cuentas que ha sido reconocido por el propio Eukor en otras jurisdicciones<sup>321</sup>. Por ello, al momento de analizar conjuntamente los medios probatorios que sustentan las coordinaciones, deberá considerarse tales aspectos con la finalidad de entender cada una de las piezas que en conjunto permiten obtener los hechos que habrían ocurrido en este periodo.
454. Al respecto, tanto de las declaraciones, las posturas y el resultado obtenido, esta Comisión ha evidenciado claramente que tanto CSAV como Eukor han coordinado sus posturas para Indumotora y General Motors, permitiéndoles adjudicarse respectivamente estas cuentas. Cabe resaltar, que uno de los primeros contactos entre CSAV y Eukor fue en junio de 2012, precisamente antes de presentar sus ofertas a General Motors. Luego, se volvieron a comunicar días antes de presentar sus ofertas finales, ratificando CSAV el respeto por la cuenta General Motors a favor de Eukor, pero a su vez, Eukor también garantizando que le respetaría la cuenta Indumotora a CSAV.

Finalmente, CSAV obtuvo la cuenta de Indumotora y Eukor la cuenta de General Motors. En ese sentido, tanto las coordinaciones en las fechas señaladas, así como la conducta que CSAV y Eukor adoptaron durante el proceso de selección de General Motors, y finalmente, el resultado obtenido, analizados de forma conjunta, se complementan para corroborar que existieron coordinaciones anticompetitivas entre CSAV y Eukor para respetarle esta cuenta a Eukor.

455. Por otra parte, el hecho que Eukor hubiese reducido sus tarifas en línea con las solicitudes de su cliente no desacredita o descarta que no tuviese la seguridad que CSAV no le «disputaría» esta cuenta. De hecho, en ciertos casos, adecuarse a las solicitudes realizadas por un cliente resultaban coherentes con la expectativa de mantener una cuenta que, aunque fuera objeto del respeto de cuentas, también resultaban relevantes al momento de ofrecer una tarifa atendiendo los requerimientos realizados por el cliente.

---

<sup>321</sup> En la Unión Europea y en Brasil, Eukor ha reconocido su participación en el cártel internacional de respeto de cuentas.

456. Por otra parte, en relación con lo señalado por Eukor<sup>322</sup>, sobre la caída del flete durante el periodo del contrato en comparación con el año anterior de dicha adjudicación, se debe considerar que en dicho contrato no solo se estableció el flete por metros cúbicos de dos vehículos de distintas dimensiones, sino que también, el flete se encontraba sujeto a cambios relacionados con el precio internacional del petróleo.
457. Por ejemplo, el flete por vehículo puede reducirse si se traen vehículos de dimensiones más pequeñas o si cae el precio del combustible. En particular, se observa que la cotización del combustible, considerando el West Texas Intermediate (WTI) y Brent cae en 4,93% y 9,12%<sup>323</sup> en 2014. Por ello, la reducción del flete registrada en la Sunat no es incompatible con la existencia de coordinaciones para el reparto de cuentas como se ha demostrado en este episodio de coordinación.
458. En ese sentido, a criterio de esta Comisión, no resultan atendibles los argumentos formulados por Eukor pues de un análisis coherente y una valoración adecuada de los medios probatorios que obran en el Expediente, se ha acreditado que, de manera coordinada en 2012, CSAV respetó esta cuenta de titularidad de Eukor, quien transportó vehículos de General Motors desde China hacia Perú entre 2013 y 2014.
- **Maruti (Suzuki) 2008-2011**
459. En opinión de la Secretaría Técnica, esta cuenta habría sido coordinada entre CSAV, NYK y Eukor con la finalidad que NYK transportara los vehículos de Maruti (Suzuki) desde India hacia Perú entre 2008 y 2011. Para sustentar tal afirmación, la Secretaría Técnica se basó en la declaración del señor Diego Ayala (CSAV) y sus anotaciones, así como la información reportada por Eukor sobre su participación en esta cuenta.
460. Al respecto, esta Comisión ha observado que hacia 2008, NYK era la línea naviera que prestaba servicios en la ruta desde India hacia Perú y otros destinos de Sudamérica a Maruti (subsidiaria de la japonesa Suzuki). De hecho, NYK habría sido «titular» de esta cuenta hacia 1998<sup>324</sup>. En 2008, se presentó una contingencia a raíz del interés de CSAV por cotizar el transporte de vehículos de la marca Tata hacia la Costa Oeste de Sudamérica, carga también proveniente desde India, que hasta entonces era de titularidad de Eukor.
461. De conformidad con la declaración del señor Diego Ayala (CSAV)<sup>325</sup> y las anotaciones registradas en uno de sus cuadernos<sup>326</sup>, NYK y Eukor se respetaban

---

<sup>322</sup> De acuerdo con lo señalado por Eukor en su escrito de alegatos finales, presentado el 16 de abril de 2018.

<sup>323</sup> Se realizaron variaciones de precios promedios por año. Disponible en: <https://www.bloomberg.com/quote/CO1:COM>.

<sup>324</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 92-96. Comunicación del 4 de octubre de 1998, 10:57 p.m.

<sup>325</sup> Bloque de Pruebas A, p. 227. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 9 de marzo de 2015.

<sup>326</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 215-216. Cuaderno de Notas del señor Diego Ayala (CSAV).

mutuamente las cuentas, respectivamente, de Maruti (Suzuki) y de Tata desde India hacia la Costa Oeste de Sudamérica.

462. En este contexto, cuando CSAV comunicó a NYK su interés por cotizar a Tata el transporte de sus vehículos en la Reunión Comercial del S’Kai del 1 de octubre de 2008, desde India hacia un país de la Costa Oeste de Sudamérica distinto a Perú, NYK manifestó su oposición por considerar que, si CSAV competía por esa cuenta con Eukor, a su vez Eukor podría intentar competir por la cuenta de Maruti en los siguientes procesos, que era de titularidad de NYK. De hecho, NYK precisó que Eukor había respetado su titularidad sobre la cuenta de Maruti desde India hacia Perú en todo momento<sup>327</sup>.
463. En efecto, en el Cuaderno de Notas del señor Diego Ayala (CSAV) se puede verificar que en la referida reunión del S’Kai del 1 de octubre del 2008, NYK ratificó que Eukor había respetado la cuenta de Maruti a su favor permitiéndole ganar el proceso de selección realizado en 2008.

**Cuaderno de Notas N° 1 – señor Diego Ayala (CSAV)**

*Reunión LAX [Shin Nanseikai Comercial Meeting], 1-Oct [2008]*

**Tata: (...)**

**NYK no se encuentra de acuerdo con la tarifa de 90 usd/cbm por colisionar con los intereses de Maruti. Eukor respeto Maruti con NYK, pero dijo que era de ellos Tata<sup>328</sup>.**

[Énfasis agregado]

464. De acuerdo con la declaración del señor Diego Ayala (CSAV)<sup>329</sup>, sus anotaciones hacían referencia al respeto que NYK le exigió a CSAV sobre la cuenta de Tata, de titularidad de Eukor:

**Diego Ayala (CSAV): Según lo que leo de los registros que tomé de esta reunión, entiendo que NYK no habría estado de acuerdo con los 90 USD/cbm que CSAV quería ofrecer por 2 razones: (i) porque colisionaba con sus intereses con **Suzuki-Maruti –cliente antiguo de NYK y más grande– desde la India a (...) y Perú** y (ii) porque **Eukor habría respetado la cuenta de Suzuki-Maruti a NYK, junto con que Eukor consideraba que la carga de Tata era de ellos.****

[Énfasis agregado]

465. Finalmente, a pesar de que CSAV habría obtenido carga de Tata<sup>330</sup>, NYK pudo mantener la titularidad de la cuenta Maruti (Suzuki) hasta 2011. En efecto, según

---

<sup>327</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 215-216 y 227. Cuaderno de Notas del señor Diego Ayala (CSAV) y entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 9 de marzo de 2015.

<sup>328</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 215-216. Cuaderno de Notas del señor Diego Ayala (CSAV).

<sup>329</sup> Bloque de Pruebas A, p. 227. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 9 de marzo de 2015.

<sup>330</sup> Ídem.

los reportes del S'Kai<sup>331</sup>, se puede verificar que dicha empresa transportó cerca de 4032 vehículos de Maruti entre 2010 y 2011.

466. Las coordinaciones analizadas resultan coherentes con otros elementos de juicio que obran en el Expediente. En efecto, NYK obtuvo la cuenta de Maruti (Suzuki) desde India hacia Perú en 2008. Por ello, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio que obran en el Expediente, permiten corroborar que CSAV y Eukor respetaron esta cuenta a favor de NYK, quien resultó la línea naviera ganadora de este proceso y, de acuerdo con el contrato y adenda entre Maruti (Suzuki) y NYK, transportó los vehículos de Maruti (Suzuki) entre 2008 y 2011<sup>332</sup>.
467. En síntesis, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio analizados permiten acreditar, que Eukor y CSAV coordinaron con NYK el respeto de su titularidad sobre la cuenta de Maruti (Suzuki) desde India hacia Perú en 2008, permitiéndole controlar esta carga hasta 2011.

#### Alegaciones específicas formuladas por Eukor

468. Eukor ha señalado que no existe ningún medio probatorio que acredite que Eukor hubiese respetado esta cuenta a NYK, pues las anotaciones del cuaderno de notas del señor Diego Ayala constituyen una apreciación externa de la conducta de su empresa proveniente de un tercero y realizada en una reunión en la que Eukor no participó. En cualquier caso, de acuerdo con dicho medio probatorio, fue NYK la que exigió respeto a CSAV sobre la cuenta Tata y, para ello, le arguyó que Eukor había respetado la cuenta Maruti; es decir, se tratan de conductas de terceros que no pueden ser atribuidas a Eukor.
469. La Secretaría Técnica consideró que la anotación en el cuaderno de notas y la declaración analizadas son elementos de juicio que sí permiten acreditar la responsabilidad de Eukor y CSAV en las coordinaciones sobre esta cuenta. Según la Secretaría Técnica, carecería de sentido que NYK le hubiese solicitado a CSAV el respeto de una cuenta ajena –de Eukor– si no fuese cierto que el respeto a dicha cuenta le permitiría a NYK mantener la titularidad sobre la cuenta de Maruti (Suzuki), coordinada con Eukor.
470. Sobre el particular, Eukor señaló que las anotaciones son ambiguas pues se tratan de apuntes espontáneos, no estructurados y sin un orden lógico, que además no reflejan todos los detalles de la reunión. Además, Eukor afirmó que la declaración del señor Diego Ayala (CSAV) confirma que no recuerda con claridad los hechos ocurridos en una supuesta reunión del 2008. Finalmente, Eukor manifestó que, contrariamente a las anotaciones, no resulta razonable que, a pesar que CSAV no respetó la cuenta ajena Tata, NYK mantuviera la titularidad de Suzuki (Maruti).

---

<sup>331</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 242-246. «Shin Nanseikai Service, Volume Historical (Perú), Units per Month per Customer, 2010» y el reporte «Shin Nanseikai Service, Volume Historical (Perú), Units per Month per Customer, 2011», información que obra a folios 1286 al 1290 del Expediente.

<sup>332</sup> Maruti (Suzuki) y NYK acordaron que la tarifa por el servicio de transporte de vehículos sería de USD 760 entre 1 de abril de 2008 y 30 de abril de 2009 y de USD 800 entre 1 de mayo de 2009 y 30 de abril de 2010. Luego, este contrato se modificó en relación con las fechas y las tarifas, extendiéndose hasta el 30 de abril de 2011. Información reportada por NYK, que obra en el folio 1196 del Expediente.

471. A criterio de esta Comisión, el hecho de que Eukor no participara de la reunión realizada en octubre de 2008, en que NYK reveló estas coordinaciones, en nada altera estas conclusiones, que se respaldan en un conjunto de medios probatorios. Cabe reiterar que las inscripciones analizadas del cuaderno de notas fueron realizadas de manera espontánea, al momento en que ocurrieron los hechos investigados, siendo posteriormente confirmadas por el señor Ayala (CSAV) y resultan, por lo tanto, altamente confiables y relevantes al momento de calificar los posibles actos constitutivos de infracción.

En efecto, contrariamente a lo señalado por Eukor, esta Comisión considera que los apuntes reflejan lo que habría ocurrido en la reunión pues en ese momento CSAV no tenía ningún incentivo para tergiversar lo que realmente habría ocurrido. Más aún si las anotaciones son coherentes con la declaración realizada por el señor Diego Ayala (CSAV) y también con los hechos que habrían ocurrido pues el propio NYK reconoció y sustentó que efectivamente ganó la cuenta Maruti (Suzuki) en 2008, tal como se detalla en las anotaciones y en la declaración del señor Diego Ayala (CSAV). En ese sentido, la correspondencia entre lo plasmado en tales documentos y lo que efectivamente ocurrió, corroboran su alta fiabilidad para sustentar la participación de Eukor en el respeto de esta cuenta a favor de NYK.

472. Finalmente, aunque CSAV hubiese transportado parte de la carga de Tata, no desvirtúa o descarta que Eukor respetó la cuenta Maruti (Suzuki) a favor de NYK pues este hecho se habría producido en los primeros meses de 2008. Incluso, ello podría explicar el mayor acercamiento que hubo entre CSAV y Eukor para las licitaciones de 2012, debido a que para garantizar que cada una continuara asignándose sus respectivas cuentas (por ejemplo, Indumotora y General Motors) fue necesaria una mayor interacción entre ambas empresas.
473. En ese sentido, a criterio de esta Comisión, no resultan atendibles los argumentos formulados por Eukor pues de un análisis coherente y una valoración adecuada de los medios probatorios que obran en el Expediente, se ha acreditado que, de manera coordinada, Eukor y CSAV respetaron esta cuenta de titularidad de NYK, quien transportó vehículos de Maruti (Suzuki) desde China hacia Perú entre 2008 y 2011.

▪ **Shantui 2009**

474. La Secretaría Técnica señaló que, si bien este episodio resulta sumamente gráfico acerca del tipo de coordinaciones existentes entre las Investigadas, consideró que los elementos de juicio analizados no resultan suficientemente claros para confirmar la responsabilidad de CSAV y K-Line sobre la cuenta de Shantui<sup>333</sup> con destino en puertos peruanos en 2009.
475. Al respecto, de una valoración conjunta de los medios probatorios que sustentan este episodio, esta Comisión coincide con la Secretaría Técnica, en que si bien evidencia que existía un acuerdo entre CSAV, NYK y K-Line para respetarse la carga de marcas de origen chino (distintas a Shantui), y que ante cualquier duda

---

<sup>333</sup> Shantui es una empresa china que produce maquinaria de construcción (principalmente bulldozers).

en relación con la titularidad de las cuentas preferían coordinar y solucionar estos incidentes en lugar de actuar de manera competitiva, los elementos de juicio analizados no permiten aclarar aspectos relevantes sobre este episodio.

En particular, no permiten reconocer si, efectivamente, fue Shantui quien solicitó una cotización a K-Line o si lo hizo un consignatario en Perú, pudiendo tratarse de una carga spot. Tampoco permiten deducir cuál fue la acción posteriormente coordinada o adoptada por K-Line y CSAV sobre esta carga. En tal sentido, incluso cuando de acuerdo con la información que obra en el Expediente, CSAV transportó maquinaria de Shantui desde Shangai (China) hacia Perú durante 2009<sup>334</sup>, no es posible deducir que tal carga en concreto haya sido obtenida con la contribución de K-Line o alguna otra de las Investigadas.

▪ **Mazda 2009-2011**

476. En opinión de la Secretaría Técnica, esta cuenta habría sido coordinada entre CSAV, CMC, K-Line, NYK y Eukor con la finalidad que NYK y K-Line transportaran los vehículos de Mazda desde Japón a Perú entre 2010 y 2011. Para sustentar tal afirmación, la Secretaría Técnica se basó en el cuaderno de notas y la declaración del señor Diego Ayala (CSAV), así como en los reportes del S’Kai.

477. Al respecto, esta Comisión ha observado que hacia 2009, NYK y K-Line habrían mantenido la titularidad de la cuenta Mazda<sup>335</sup> desde Japón hacia la Costa Oeste de Sudamérica, siendo esta cuenta «históricamente» transportada por dichas empresas en términos CIF, siguiendo un criterio de nacionalidad:

***Diego Ayala (CSAV): [Sobre Mazda a Perú 2009] Entiendo que la distribución de clientes relativa a este episodio respondió a un criterio de nacionalidad. (...) La cuenta de Mazda era manejada al interior del Shin Nanseikai en términos CIF, por NYK y K-Line. Entiendo que ambas navieras transportaron vehículos Mazda durante el año 2010<sup>336</sup>.***

[Énfasis agregado]

478. En 2009, el consignatario de Mazda en Perú<sup>337</sup> inició un proceso de selección para el transporte de vehículos desde Japón hacia Perú. Considerando que este servicio sería contratado por el consignatario de Mazda en Perú, además de NYK y K-Line, Eukor y Höegh se mostraron interesadas en obtener esta cuenta. Por ello, en el marco de la Teleconferencia del S’Kai del 27 de octubre de 2009, CMC (CCNI), CSAV, K-Line y NYK acordaron que NYK debía contactar a Eukor para evaluar las tarifas a presentar:

---

<sup>334</sup> Información reportada por CSAV, que obra en el folio 1074 del Expediente.

<sup>335</sup> Mazda Motor Corporation.

<sup>336</sup> Bloque de Pruebas A, p. 247. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 9 de marzo de 2015.

<sup>337</sup> En 2009, los vehículos Mazda eran importados al Perú, principalmente, por Maquinaria Nacional S.A. (Manasa Perú), del Grupo Gildemeister.

**Cuaderno de Notas N° 3 – señor Diego Ayala (CSAV)**<sup>338</sup>

[27-oct-2009]

- Reunión del S’Kai por Teleconferencia: Matsudaira [NYK], Nakashima [NYK], Nagato [K-Line], Yamada [K-Line], Contreras [CCNI], Ayala [CSAV].  
(...)  
- **Mazda: Eukor y Hoegh están demostrando interés NYK le preguntará a Eukor cuál es la tarifa que ofertaran**

**Diego Ayala (CSAV):** Recuerdo que hubo una teleconferencia del Shin Nanseikai el 27 de octubre de 2009. En relación a esta teleconferencia apunté en mi Cuaderno de Notas N° 3, anotación manuscrita de fecha 27 de octubre de 2009, (...) que Eukor y Hoegh habrían estado mostrando interés en la carga de Mazda a Perú, junto con la pregunta relativa a si tendrían alguna otra carga base que justificase la recalada extra en Nagoya. Asimismo, **entiendo que el acuerdo fue que NYK preguntaría a Eukor la tarifa de flete que estarían ofreciendo por dicha carga**<sup>339</sup>.

[Énfasis agregado]

479. Luego de las consultas realizadas, en la Teleconferencia del S’Kai del 3 de noviembre de 2009, NYK informó que Eukor y Höegh respetarían la cuenta a favor de K-Line y NYK. En particular, Eukor no habría formulado una cotización dentro del plazo requerido por Mazda. Por su parte, Höegh al hablar con NYK le comentó que, si recibía una solicitud de cotización, rechazaría la oferta de Mazda<sup>340</sup>:

**Cuaderno de Notas N° 3 – señor Diego Ayala (CSAV)**

[3-nov-2009, Reunión del S’Kai por Teleconferencia]

(...)

**Mazda: Eukor, Hoegh**      No hablaron con Mazda, todavía. Esperando y comentarán  
    ↳ **No respondió**      ← **Hablaron con**

**Diego Ayala (CSAV):** Con fecha 3 de noviembre de 2009, se realizó una nueva teleconferencia del Shin Nanseikai en la cual, de acuerdo a mi Cuaderno de Notas N° 3, anotación manuscrita de fecha 3 de noviembre de 2009 (...), se encontraría lo que habría averiguado NYK respecto a Eukor y Höegh. De acuerdo a lo que registré, recuerdo que **Eukor no habría dado respuesta a la cotización dentro de plazo Höegh aún no había hablado con Mazda, al parecer.**<sup>341</sup>

[Énfasis agregado]

480. Finalmente, según se desprende del Cuaderno de Notas del señor Diego Ayala (CSAV), NYK y K-Line, como «titulares» de la cuenta de Mazda desde Japón hacia Perú, con la finalidad de asegurarse el respeto de esta cuenta, solicitaron

<sup>338</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 236-237. Cuaderno de Notas del señor Diego Ayala (CSAV).

<sup>339</sup> Bloque de Pruebas A, p. 247. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 9 de marzo de 2015.

<sup>340</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 238-239. Cuaderno de Notas del señor Diego Ayala (CSAV).

<sup>341</sup> Bloque de Pruebas A, p. 247. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 9 de marzo de 2015.

expresamente a Höegh y Eukor que, en caso tuviesen que cotizar, presentaran posturas «de cortesía» de USD 120/cbm, con el objeto de descalificarse<sup>342</sup>:

**Cuaderno de Notas N° 3 – señor Diego Ayala (CSAV)**  
[17-nov-2009, Reunión de Principales del S’Kai, Oficina Principal de CCNI]  
(...)  
**Mazda: NYK o K-Line informarán. Le solicitaron a Eukor y Hual [Höegh] que ofrecieran 120 [usd/cbm]**

**Diego Ayala (CSAV):** Finalmente, en la Reunión de Principales del Shin Nanseikai de fecha 17 de noviembre de 2009, (...) entiendo que **NYK o K-Line habrían señalado que ellos informarían al respecto de Mazda y que habrían pedido a Eukor y a Hoegh que ofertaran 120 [usd/cbm]**<sup>343</sup>.

[Énfasis agregado]

481. Las coordinaciones analizadas resultan coherentes con otros elementos de juicio que obran en el Expediente. En efecto, de acuerdo con los resportes de S’Kai<sup>344</sup>, NYK y K-Line pudieron mantener la titularidad de la cuenta de Mazda desde Japón hacia Perú, obteniendo embarques de dicho cliente, por lo menos, durante 2010 y 2011<sup>345</sup>.
482. En síntesis, los elementos de juicio analizados por esta Comisión permiten acreditar que tanto CMC, CSAV, K-Line y NYK (miembros del S’Kai) como Eukor coordinaron en 2009 el respeto de la titularidad de la cuenta de Mazda desde Japón hacia Perú a favor de NYK y K-Line, permitiéndole a dichas empresas obtener embarques, por lo menos, hasta 2011.

#### Alegaciones específicas formuladas por CMC, Eukor y K-Line

483. CMC ha señalado que si bien las anotaciones del señor Diego Ayala (CSAV) están referidas a una teleconferencia y a una reunión en la cual estuvo presente un funcionario de su empresa, ello no implica que CMC hubiese tenido alguna participación en la decisión de NYK y K-Line de contactar a Eukor con relación a esta cuenta. Tampoco revelan que CMC hubiera realizado algún acto o asumido algún compromiso para respetar la cuenta a favor de NYK y K-Line, con mayor razón si se considera que CMC no fue invitada a realizar una cotización para atender esta cuenta.
484. La Secretaría Técnica señaló que ni CMC ni Eukor han desvirtuado su participación en estas coordinaciones, acreditando que se opusiesen o

<sup>342</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 240-241. Cuaderno de Notas del señor Diego Ayala (CSAV).

<sup>343</sup> Bloque de Pruebas A, p. 247. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 9 de marzo de 2015.

<sup>344</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 242-246. «Shin Nanseikai Service, Volume Historical (Perú), Units per Month per Customer, 2010» y el reporte «Shin Nanseikai Service, Volume Historical (Perú), Units per Month per Customer, 2011», información que obra a folios 1286 al 1290 del Expediente.

<sup>345</sup> Como se explicará en el Anexo, en defecto de información específica sobre la duración de este contrato, esta Comisión considera la duración de dos años.

cuestionaran las solicitudes de K-Line o NYK sobre esta cuenta o las acciones propuestas por NYK. Por el contrario, a pesar de tener pleno conocimiento de tales coordinaciones anticompetitivas en el marco de las reuniones del S'Kai, CMC no adoptó ninguna conducta que evidencie que se apartó de ellas o que las rechazara, con lo cual contribuyó con su implementación efectiva al igual que Eukor.

485. Sobre el particular, CMC indicó que pese a no existir respecto de su empresa ningún indicio –como sí lo existe respecto de Eukor– ni evidencia alguna en el sentido de haber participado en las coordinaciones, la Secretaría Técnica impuso a su empresa el mismo estándar que impuso a Eukor, señalando que debieron presentar alguna prueba que sustente que no estuvieron de acuerdo con dichas coordinaciones. A criterio de CMC, resulta desproporcional exigirle que se excluya de coordinaciones en las que no estuvo involucrada ni tenía interés alguno.
486. A criterio de esta Comisión, como se ha señalado anteriormente, los mecanismos que pueden contribuir a lograr el objetivo común perseguido por los participantes del cártel, es decir, conseguir que una determinada empresa pueda adjudicarse una cuenta y mantenerla bajo su titularidad, incluyen desde, en caso que se les invitase a cotizar, ofrecer una oferta de cortesía o abstenerse de participar, o incluso, no interferir en las relaciones comerciales entre la titular de la cuenta y su cliente (adoptando una actitud competitiva) o no cuestionar u oponerse a las coordinaciones.
487. Al respecto, CMC ha reconocido que tuvo pleno conocimiento de las coordinaciones realizadas sobre esta cuenta. Por ello, al no haber acreditado que adoptó una conducta distinta para no contribuir con el objetivo común de conseguir que K-Line y NYK se adjudicarán esta cuenta, se confirma que CMC participó en estas coordinaciones anticompetitivas. Incluso, asumiendo que no hubiese sido invitada a cotizar, no la exime de su responsabilidad, pues contribuyó a garantizar el éxito de estas coordinaciones al no interferir en las relaciones comerciales entre K-Line, NYK y su cliente (adoptando una actitud competitiva) o no cuestionando u oponiéndose a dichas coordinaciones.
488. Por otra parte, Eukor ha manifestado que la anotación que sugiere que su empresa presentaría una oferta de cortesía ha sido realizada por el funcionario de una tercera empresa (CSAV) a quien no le consta la conducta de K-Line o NYK y solo recoge de manera indirecta que estas empresas le habrían solicitado a Eukor que se abstenga de participar en esta cuenta.
489. La Secretaría Técnica señaló que el cuaderno de notas y las declaraciones que sustentan este episodio resultan bastante representativas, pues revelan las coordinaciones entre CMC, CSAV, K-Line y NYK en el marco de las Teleconferencias del S'Kai dirigidas a asegurar el respeto de la titularidad de la cuenta de Mazda a favor de K-Line y NYK, así como la contribución de Eukor en este objetivo restrictivo de la competencia. Además, la Secretaría Técnica indicó que, a diferencia de lo señalado por Eukor, en atención a la abundante evidencia sobre el tipo de coordinaciones que existieron entre las Investigadas y su adherencia permanente al sistema de respeto de cuentas, resulta razonable

asumir la veracidad del contenido de las inscripciones del Cuaderno de Notas del señor Ayala (CSAV).

490. Sobre el particular, Eukor ha indicado que la propia evidencia utilizada por la Secretaría Técnica, acredita que su empresa no contestó a la comunicación que NYK habría intentado realizar para averiguar sobre su participación en esta cuenta, ni se precisa en las declaraciones posteriores que efectivamente se haya podido solicitar a Eukor la realización de «cotizaciones de cortesía». Otro aspecto, que recalcó Eukor es que su empresa no pertenece al S´Kai, por lo que no se le puede imputar la participación conjunta con el S´Kai en coordinaciones anticompetitivas considerando que la premisa de la Secretaría Técnica es que la actuación concertada es a partir de este grupo.
491. A criterio de esta Comisión, en principio cabe precisar que, como se ha explicado anteriormente, no se está cuestionando la legalidad del S´Kai como servicio conjunto sino a las coordinaciones paralelas que se realizaron aprovechando la cercanía entre las líneas navieras. Por ello, en determinados episodios de coordinación también se puede observar la participación de MOL, así como la de Eukor debido a que estuvieron involucradas diversas líneas navieras y no únicamente las que pertenecían al S´Kai. En ese sentido, carece de sentido lo señalado por Eukor pues independientemente de que pertenezcan o no a un servicio conjunto, lo que se ha cuestionado y acreditado son las coordinaciones anticompetitivas realizadas entre CMC, CSAV, Eukor, K-Line, MOL y NYK.
492. Asimismo, esta Comisión ha observado que, a diferencia de lo señalado por Eukor, cuando en las anotaciones se indicó que Eukor «no respondió» se refería a que en la Teleconferencia del S´Kai del 3 de noviembre de 2009, NYK informó que Eukor «no respondió» con una cotización dentro del plazo requerido por Mazda. Esta interpretación ha sido respaldada con la propia declaración realizada por el señor Diego Ayala (CSAV) que participó de esta reunión en la que se discutieron las posiciones que tomarían para asegurar el respeto de esta cuenta a favor de NYK y K-Line. Además, también los hechos que habrían ocurrido después de las coordinaciones respaldan esta hipótesis pues finalmente NYK y K-Line obtuvieron esta cuenta.
493. Otro argumento formulado por K-Line y Eukor es el cuestionamiento de la declaración del señor Ayala (CSAV) por contener palabras como «entiendo» y «habrían» pues, según indican ambas empresas, ello evidenciaría juicios de valor propios de dicho funcionario que expresan una apreciación subjetiva y no una certeza sobre las coordinaciones investigadas.
494. Al respecto, esta Comisión coincide con la Secretaría Técnica en que, el uso de los términos «entiendo que» y «habrían», en el presente caso no ponen en duda el contenido de las coordinaciones realizadas. En particular, resulta importante resaltar que cuando el señor Diego Ayala (CSAV) utiliza dichos términos, los hace en referencia con anotaciones que él mismo registró al momento de los hechos. En otras palabras, está manifestando el contenido que «entiende» o que se desprende de sus propias anotaciones. Por otra parte, esta declaración resulta plenamente coherente con otra evidencia que existe en el Expediente sobre el tipo de coordinaciones anticompetitivas existentes entre las Investigadas.

495. Finalmente, K-Line ha señalado que el reporte del S’Kai tiene como única finalidad registrar las unidades que habrían sido transportadas por todo el grupo, no derivándose de dicho documento que las empresas investigadas respetaron la cuenta Mazda a favor de K-Line. Sobre este punto, esta Comisión ha analizado un conjunto de elementos que explícitamente revelan las coordinaciones sobre esta cuenta (declaraciones y cuaderno de notas), siendo el reporte del S’Kai un instrumento adicional que permite corroborar que, en el marco del S’Kai, NYK y K-Line habrían logrado mantener carga de esta cuenta durante 2010 y 2011.

▪ **AAT (Mazda-Ford) 2009-2011**

496. En opinión de la Secretaría Técnica, esta cuenta habría sido coordinada entre CSAV, K-Line y NYK con la finalidad que K-Line transportara los vehículos de AutoAlliance Thailand<sup>346</sup> (AAT) desde Tailandia a Perú entre 2010 y 2011. Para sustentar tal afirmación, la Secretaría Técnica se basó en el cuaderno de notas y la declaración del señor Diego Ayala (CSAV), así como en las comunicaciones remitidas entre CSAV y K-Line, los reportes del S’Kai y la información proporcionada por K-Line sobre su participación en esta cuenta.

497. Al respecto, esta Comisión ha observado que hacia 2009, K-Line tenía la titularidad de la cuenta AAT en la ruta desde Tailandia hacia la Costa Oeste de Sudamérica, que incluía a Perú. Dicha cuenta era transportada por K-Line a través del S’Kai y respetada por sus otros miembros (CSAV y NYK).

498. En diciembre de 2009, a raíz de un nuevo proceso de selección, el señor Kazuo Yamada (K-Line) contactó por teléfono al señor Diego Ayala (CSAV), para consultarle si habían sido invitados a cotizar en esta cuenta. En particular, K-Line recordó a CSAV que la cuenta AAT (Mazda-Ford) desde Tailandia hacia Perú era de su titularidad y le informó que, en coordinación con NYK, ofrecerían 150/cbm:

**Cuaderno de Notas N° 3 - señor Diego Ayala (CSAV)** <sup>347</sup>

[09-Dic-2009]

NYK    MOL

(...)    ↙    ↘    ↘    hablaron con

**-AAT Thai/ (...) + WCSA**    Eukor, WWL, Hoegh, 3 japoneses, CSAV, ECL

(...)

WCSA (...) (hoy **K Line**) usd 141/cbm all in    →    **KL+ NYK indicarán 150**

**CLL**    después de EBAF

↳ Eukor FOB Mazda

S’Kai    Ford

**Diego Ayala (CSAV):** NYK habría contactado a Eukor y WWL; MOL había contactado a Höegh; mientras que K-Line a CSAV y ECL [Eastern Car Liner Ltd, de Japón]. **K-Line habría estado interesado en saber si CSAV había sido invitado**

<sup>346</sup> AutoAlliance Tailandia Co, Ltd es el nombre del joint venture conformado por Ford Motor Company y Mazda Motor Corporation, la cual fabrica autos de dichas compañías en Tailandia.

<sup>347</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 250-251. Cuaderno de Notas del Señor Diego Ayala (CSAV).

**para indicar tarifas** en alguna de las rutas que involucraban (...) y la costa oeste de Sudamérica. **Yamada me habría comentado los niveles que ellos indicarían.** (...) **Respecto (...) y Perú, Callao, señaló que era una cuenta transportada por el Shin Nanseikai (cuenta de K-Line) a una tarifa resultante de USD141/cbm y que NYK y K-Line indicarían USD 150/cbm all in**<sup>348</sup>.

[Énfasis agregado]

499. De hecho, unos días después, el señor Kazuo Yamada (K-Line), le escribió al señor Diego Ayala (CSAV), recordándole que era muy importante «proteger» los negocios existentes de cada empresa, respetando las cuentas asignadas.

**Diego Ayala (CSAV):** *El 11 de diciembre de 2009, Kazuo Yamada de K-Line, me envía un correo electrónico, recordándome nuestra conversación de unos días atrás, junto con señalarme la importancia que tenía para todas las compañías navieras que se respeten los negocios existentes*<sup>349</sup>.

500. En efecto, en la comunicación indicada por el señor Ayala (CSAV), K-Line enfatizó la importancia que tenía para todas las líneas navieras su «relación de cooperación sostenida durante tanto tiempo» que les habría permitido «proteger los negocios existentes y también las ganancias de todos»<sup>350</sup>:

**De:** "Yamada, Kazuo (KL.CAR)" [yamada.kazuo@jp.kline.com](mailto:yamada.kazuo@jp.kline.com) [K-Line]

**Para:** "dayala@csav.com" [dayala@csav.com](mailto:dayala@csav.com) [CSAV]

**Fecha:** 11/12/2009 6:07 AM

**Asunto:** Asunto de AAT/MAZDA & FORD

*Estimado señor Ayala*

*Buenos días.*

***Esta es una especie de mensaje privado para ti, no lo reenvíes a ningún otro.***

*Este es un recordatorio de lo que hemos hablado ayer, por favor verifica internamente en tu empresa y **esto es muy importante para todas las empresas de transporte [de vehículos] para proteger los negocios existentes y también las ganancias de todos.***

*Con el fin de **mantener nuestra relación de cooperación sostenida durante tanto tiempo**, por favor, entender bien e informarme por teléfono hoy.*

*(...)*

*KL Tokyo CAM Latin*

*Kazuo Yamada*

[Énfasis agregado]

501. Las coordinaciones analizadas resultan coherentes con otros elementos de juicio que obran en el Expediente. En efecto, K-Line presentó efectivamente una oferta para transportar vehículos de AAT (Mazda-Ford) desde Laem Chabang (Tailandia)

<sup>348</sup> Bloque de Pruebas A, p. 256. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 9 de marzo de 2015.

<sup>349</sup> Ídem.

<sup>350</sup> Bloque de Pruebas A, p. 255. Comunicación del 11 de diciembre de 2009, 6:07 a.m.

hacia Perú, resultando ganadora de esta cuenta<sup>351</sup>. Asimismo, según los reportes del S’Kai<sup>352</sup> de 2010 y 2011<sup>353</sup>, en dicho periodo se ha verificado que K-Line transportó más de 700 vehículos de las cuentas «AAT-Mazda-Ford (ex Tailandia)» y «Mazda (ex Tailandia)».

502. En ese sentido, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio que obran en el Expediente, permiten corroborar que tanto CSAV, K-Line y NYK habrían respetado la cuenta asignada a K-Line, quien resultó la línea naviera ganadora de este proceso y transportó los vehículos de AAT (Mazda-Ford) durante 2010 y 2011.
503. Cabe precisar que, esta Comisión ha podido observar que no se puede reconocer con certeza a MOL y CMC como participantes o colaboradores en estas coordinaciones. Ello debido a que la mención a MOL en tales medios probatorios, únicamente hace referencia a que se habría contactado con Höegh, mas no se explica –o no se cuenta con otros elementos de prueba que acrediten– que el contacto entre ambas empresas habría sido para coordinar el respeto de esta cuenta o de cualquier otra cuenta con destino hacia Perú.

Asimismo, en relación con CMC, si bien se trata de una cuenta transportada por el S’Kai, las coordinaciones aquí analizadas, conforme a la declaración del señor Diego Ayala (CSAV), fueron realizadas por vía telefónica y no en el marco de una reunión de dicho servicio conjunto, por lo que no existe certeza de que CMC habría tomado conocimiento de tales coordinaciones.

#### Alegaciones específicas formuladas por K-Line

504. K-Line ha señalado que la comunicación del 11 de diciembre de 2009, que sustenta el respeto de cuentas a su favor, no constituye prueba directa por sí misma. Además, indica que la referencia a «mantener una relación de cooperación» o términos similares no permite asumir que se estuviera exigiendo el respeto de esta cuenta como erróneamente la Secretaría Técnica habría interpretado.
505. La Secretaría Técnica indicó que la comunicación cuestionada resulta suficientemente ilustrativa respecto de la intención de K-Line de asegurarse el respeto por parte de CSAV de las coordinaciones celebradas días antes, enfatizando cuán importante y beneficioso para todas las líneas navieras resulta «mantener la relación de cooperación» existente por años, «protegiendo el negocio» y las «ganancias de todos».
506. A criterio de esta Comisión, esta comunicación resulta determinante para acreditar el respeto de la cuenta AAT, pues claramente se observa que en el asunto de la comunicación se indica «Asunto de AAT/MAZDA & FORD» refiriéndose a las

<sup>351</sup> Información reportada por K-Line, que obra en el folio 1147 del Expediente.

<sup>352</sup> Bloque de Pruebas A, p. 243. «Shin Nanseikai Service, Volume Historical (Perú), Units per Month per Customer, 2010 (K-Line)» y el reporte «Shin Nanseikai Service, Volume Historical (Perú), Units per Month per Customer, 2011», información que obra a folios 1286 al 1290 del Expediente.

<sup>353</sup> Como se explicará en el Anexo, en defecto de información específica sobre la duración de este contrato, esta Comisión considera la duración de dos años.

coordinaciones que se realizaron días antes y que resultaba muy importante que CSAV verificara que se hubiese cumplido «para proteger los negocios existentes y también las ganancias de todos». Tal como se detalla en las anotaciones del señor Diego Ayala (CSAV) respaldadas con su declaración, días antes K-Line, CSAV y NYK estuvieron coordinando sobre su participación en esta cuenta, incluso revelándose las tarifas que K-Line ofrecería a su cliente. Finalmente, como resulta lógico, K-Line se adjudicó esta cuenta y transportó los vehículos de AAT entre 2010 y 2011.

Además, también llama la atención de esta Comisión, la solicitud de K-Line de que dicha comunicación «no sea reenviada a nadie» al tratarse de un «mensaje privado». De tratarse de una comunicación inocua, no habría razón para tal solicitud, que en cambio resulta compatible con el tipo de pedidos de mantener bajo reserva o eliminar el registro de las coordinaciones realizadas, que han sido observados en otras instancias de coordinaciones anticompetitivas.

507. Finalmente, cabe recordar que esta Comisión no solo ha analizado la referida comunicación, sino también otros medios probatorios (declaraciones y cuaderno de notas) que, en conjunto, permiten acreditar que CSAV y NYK habrían respetado de manera coordinada la cuenta asignada K-Line, quien finalmente transportó los vehículos de AAT desde Tailandia hacia Perú en los siguientes años.

▪ **Hino (Toyota) 2009-2011**

508. En opinión de la Secretaría Técnica, esta cuenta habría sido coordinada entre CSAV y K-Line con la finalidad que CSAV transportara los vehículos de Hino (Toyota) desde Japón a Perú entre 2009 y 2011. Para sustentar tal afirmación, la Secretaría Técnica se basó en el cuaderno de notas y la declaración del señor Diego Ayala (CSAV), así como los reportes del S'Kai.
509. Al respecto, esta Comisión ha observado que hacia 2009, CSAV tenía la titularidad de la cuenta Toyota del Perú en la ruta desde Japón hacia Perú en términos FOB. Ello se puede observar en las coordinaciones realizadas entre CSAV y K-Line a raíz de una solicitud recibida por esta última empresa para el transporte de camiones Hino (Toyota) en dicha ruta, aunque en términos CIF.
510. En setiembre de 2009, el señor Kazuo Yamada (K-Line) se contactó con el señor Diego Ayala (CSAV) para indicarle que Mitsui (MBK), representante de Hino en Japón, le había solicitado cotizar el transporte de vehículos desde Japón hacia Perú en términos CIF. Si el servicio se hubiese solicitado en términos FOB, a través de Toyota del Perú, CSAV hubiese cotizado sin problemas, por ser «titular» de esta cuenta. Sin embargo, considerando que se trataba de la solicitud de una empresa japonesa (Mitsui MBK) y que la carga sería enviada en términos CIF, K-Line le solicitó a CSAV que no se contactase con Toyota del Perú, para asegurarse el respeto de esta cuenta:

**Cuaderno de Notas N° 3 – señor Diego Ayala (CSAV)** <sup>354</sup>

[08-Set-2009]

**Yamada [K-Line]-llamó MBK. Hino a Perú. Es FOB 69 + EBA No contactar T. de Perú**  
Pidiendo pago anticipado. Toyota del Perú pidió a la naviera [términos] CIF.

**Diego Ayala (CSAV):** En mi Cuaderno de Notas N° 3, anotación manuscrita de fecha 8 de septiembre de 2009, (...) se encuentra una **solicitud realizada por parte de Yamada de K-Line a CSAV, por la cual nos pide que no contactemos a Toyota del Perú.** Recuerdo que la carga de Hino a Perú era transportada en términos FOB, siendo negociada con Toyota del Perú. De mis anotaciones entiendo que al parecer MBK (intermediario de Hino en Japón) habría contactado a K-Line para transportar la carga de Hino con ellos, para lo cual debía ser negociada en términos CIF<sup>355</sup>.

[Énfasis agregado]

511. Las coordinaciones analizadas resultan coherentes con otros elementos de juicio que obran en el Expediente. En efecto, según el reporte del S’Kai<sup>356</sup>, la cuenta de Hino (FOB) siguió siendo transportada durante 2010 y 2011<sup>357</sup> por CSAV (2378 vehículos).
512. En síntesis, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio analizados permiten acreditar que K-Line y CSAV respetaron las cuentas de Hino (Toyota) desde Japón hacia Perú, en términos CIF y FOB, respectivamente, lo cual le habría permitido a CSAV mantener embarques de Hino (en términos FOB), por lo menos, hasta 2011.

Alegaciones específicas formuladas por K-Line

513. K-Line ha manifestado que la Secretaría Técnica ha realizado una valoración incorrecta de los medios probatorios, pues una declaración como la del señor Diego Ayala (CSAV), formulada en términos condicionales («entiendo que», «al parecer», «habría») no tiene suficiente grado de certeza y, por tanto, no puede ser considerada como prueba.
514. Al respecto, como se ha señalado, esta Comisión coincide con la Secretaría Técnica en que, el uso de los términos «entiendo que» y «habrían», en el presente caso no ponen en duda el contenido de las coordinaciones realizadas. En particular, resulta importante resaltar que cuando el señor Diego Ayala (CSAV) utiliza dichos términos, los hace en referencia con anotaciones que él mismo registró al momento de los hechos. En otras palabras, está manifestando el

<sup>354</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 259-260. Cuaderno de Notas del señor Diego Ayala (CSAV).

<sup>355</sup> Bloque de Pruebas A, p. 261. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 9 de marzo de 2015.

<sup>356</sup> Bloque de Pruebas A, p. 243. «Shin Nanseikai Service, Volume Historical (Perú), Units per Month per Customer, 2010 (K-Line)» y el reporte «Shin Nanseikai Service, Volume Historical (Perú), Units per Month per Customer, 2011», información que obra a folios 1286 al 1290 del Expediente.

<sup>357</sup> Como se explicará en el Anexo, en defecto de información específica sobre la duración de este contrato, esta Comisión considera la duración de dos años.

contenido que «entiende» o que se desprende de sus propias anotaciones. Por otra parte, esta declaración resulta plenamente coherente con otra evidencia que existe en el Expediente sobre el tipo de coordinaciones anticompetitivas existentes entre las Investigadas.

Asimismo, adicionalmente a la declaración del señor Ayala (CSAV), también se encuentra el cuaderno de notas que resulta suficientemente ilustrativo del tipo de coordinaciones entre CSAV y K-Line, que únicamente podrían presentarse en casos donde los participantes han adoptado la estrategia coordinada de asegurar el éxito del respeto de cuentas, evitando realizar acciones independientes o competitivas.

515. Finalmente, K-Line ha señalado que el reporte del S’Kai únicamente registra las unidades que habrían sido transportadas por todo el grupo y no sustenta un supuesto respeto de cuentas entre las Investigadas. Sobre este punto, esta Comisión ha analizado un conjunto de elementos que explícitamente revelan las coordinaciones sobre esta cuenta (declaraciones y cuaderno de notas), siendo el reporte del S’Kai un instrumento adicional que permite corroborar que, en el marco del S’Kai, CSAV habría logrado mantener carga de esta cuenta durante 2010 y 2011.

▪ **Iveco 2011-2012**

516. En opinión de la Secretaría Técnica, esta cuenta habría sido coordinada entre CSAV y Eukor con la finalidad que CSAV transportara los vehículos de Iveco<sup>358</sup> desde China a Perú durante 2012. Para sustentar tal afirmación, la Secretaría Técnica se basó en comunicaciones remitidas entre CSAV e Iveco, la declaración del señor Pablo Sepúlveda (CSAV) y la información proporcionada por CSAV sobre su participación en esta cuenta.

517. Al respecto, esta Comisión ha observado que a fines de 2010, Iveco realizó un proceso de selección para contratar el transporte de sus camiones en términos FOB desde China (Shangai) hacia diversos destinos, incluyendo a Perú, durante 2011<sup>359</sup>. La línea naviera que obtuvo la adjudicación en el proceso de selección convocado por Iveco fue CSAV a quien, a finales del 2011, Iveco le solicitó que se extendieran los términos del contrato de transporte durante todo 2012<sup>360</sup>.

518. Ante una propuesta de CSAV de incrementar la tarifa entonces vigente de USD 60/cbm, Iveco precisó que necesitaban que la tarifa por el servicio de transporte de sus vehículos fuese «competitiva», pues influía en el costo final de sus camiones<sup>361</sup>. Debido a que CSAV tenía la intención de elevar la tarifa aplicable a

---

<sup>358</sup> Iveco (International Vehicles Corporation) es una empresa que fabrica camiones desde 1975, y posee plantas de fabricación en Europa, Brasil, Rusia, Australia, África, Argentina y China.

<sup>359</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 340-341. Comunicación del 13 de diciembre de 2010, 4:38 p.m.

<sup>360</sup> Bloque de Pruebas A, p. 328. Comunicación del 14 de diciembre de 2011, 15:43 p.m.

<sup>361</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 342-343. Comunicación del 7 de febrero de 2012, 15:27 p.m.

Iveco, se contactó con Eukor entre enero y febrero de 2012, para solicitarle el respeto de su titularidad sobre esta cuenta<sup>362</sup>:

**Pablo Sepúlveda (CSAV):** *Junto con mi supervisor nos hemos reunido con ellos [Eukor] en varias ocasiones durante los últimos años, incluyendo visitas a sus oficinas centrales en Seúl, por ejemplo, en enero del 2012 viajamos a Corea con Mauricio Garrido y hablamos con Eukor sobre las condiciones generales del mercado, especialmente, las bajas tarifas que cobraba desde ciertos países de Asia.*

(...) Otro ejemplo de contacto se produjo en febrero del 2012 cuando, con ocasión de la renovación de un contrato que teníamos con Iveco en la ruta de China a Perú, entre otros, Mauricio Garrido me pidió contactarme con el señor Nam para solicitar que Eukor respetara nuestra cuenta.

[Énfasis agregado]

519. De acuerdo con esta declaración, Eukor ofrecía tarifas «bajas» para el transporte de diversos tipos de carga desde ciertos puertos de Asia hacia diversos destinos. Esta situación podría incentivar a los clientes de CSAV a exigir que se reduzcan las tarifas entonces vigentes o, incluso, a cambiar de *carrier*. Por este motivo, CSAV como titular de la cuenta de Iveco durante 2011 y 2012 se reunió con Eukor para solicitarle que respetase su titularidad sobre esta cuenta durante 2012.
520. En ese sentido, en febrero de 2012, con la garantía de que Eukor respetaría su titularidad sobre la cuenta de Iveco, CSAV decidió incrementar el flete de USD 60/cbm a USD 68/cbm para 2012<sup>363</sup>:

**De:** Mauricio Garrido/Chile/CSAV

**Enviado:** 08-02-2012 10:20

**Para:** "PIMENTA FREIRE Rodrigo (IVECOLA)" <rodrigo.freire@br.iveco.com>

**Cc:** Diego Ayala <dayala@csav.com>, "DIAS Gustavo Peret (IVECOLA)" <gustavo.dias@br.iveco.com>, "Mercedes Goncalves" <mgoncalves@csav.com>, "SOUZA Patricia Soares de (IVECOLA)" <patricia.souza@br.iveco.com>, Pablo Sepulveda

Rodrigo,

*El nivel de la tarifa actual desde China es demasiado bajo y con bunker incluido. Aquellos dos factores frente a los costos actuales de transporte implican que es imposible mantener la tarifa. Nuestra oferta es la siguiente:*

**Puerto de origen: Shangai**

(...)

**Puerto de destino: En Perú: Callao**

(...)

**Tarifa: usd 68/cbm (baf incluido)**

(...)

*Validez de la tarifa: A partir del 1 de marzo de 2012 hasta el 31 de diciembre de 2012.*

*Apreciaremos su comprensión y gracias por su respuesta.*

<sup>362</sup> Bloque de Pruebas A, p. 344. Entrevista realizada por la Secretaría Técnica el 18 de octubre de 2012.

<sup>363</sup> Bloque de Pruebas A, p. 342. Comunicación del 8 de febrero de 2012 10:20 p.m.

*Saludos,  
CSAV/ Car Carrier - HQ  
Mauricio Garrido - VP*

[Énfasis agregado]

521. Las coordinaciones analizadas resultan coherentes con otros elementos de juicio que obran en el Expediente. En efecto, CSAV renovó su contrato para transportar vehículos de Iveco desde Shanghai (China) hacia Perú<sup>364</sup>. En ese sentido, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio que obran en el Expediente, permiten corroborar que Eukor respetó la cuenta asignada a CSAV, quien renovó su contrato y transportó los vehículos de Iveco durante 2012.
522. En síntesis, a criterio de esta Comisión, los elementos de juicio analizados permiten acreditar, que CSAV y Eukor habrían coordinado el respeto de la cuenta de Iveco desde China hacia Perú a favor de CSAV, permitiéndole transportar carga de Iveco durante 2012.

#### Alegaciones específicas formuladas por Eukor

523. Eukor ha señalado que no existe ninguna evidencia, ni siquiera a nivel indiciario, de que su empresa hubiese expresado de algún modo su voluntad y que su actuación hubiese respondido efectivamente a la solicitud de CSAV. No existiría coordinación alguna entre CSAV y Eukor para un eventual incremento de precios del servicio.
524. La Secretaría Técnica ha manifestado que se ha acreditado que CSAV y Eukor habrían coordinado para que CSAV mantuviese la titularidad de esta cuenta en base a una prueba directa, que es la declaración realizada por el señor Pablo Sepúlveda (CSAV), uno de los funcionarios de CSAV que participó precisamente de las coordinaciones realizadas sobre esta cuenta y sobre otras analizadas en el presente Expediente, y quien ha reconocido expresamente que se habría reunido con «el señor Nam para solicitar que Eukor respetara la cuenta de CSAV».
525. Sobre el particular, Eukor volvió a cuestionar el valor de las declaraciones que se produjeron en el marco de una solicitud de colaboración. Asimismo, indicó que incluso si el contacto entre Eukor y CSAV se hubiera concretado, el hecho que no hubiera participado de esta cuenta no podría interpretarse arbitrariamente como el respeto a un presunto sistema de respeto de cuentas.
526. Al respecto, esta Comisión considera que, como se explicó con mayor detalle en la sección 3.4, las declaraciones realizadas por los funcionarios que participaron directamente de las coordinaciones resultan altamente confiables debido a distintos elementos que se analizaron en la referida sección que permiten a esta Comisión considerarlas como fiables para acreditar los hechos materia de una infracción.

---

<sup>364</sup> Información reportada por CSAV, que obra en el folio 1074 del Expediente.

527. Asimismo, cabe reiterar que es necesario considerar el contexto en el que se produjeron estos hechos para entender el real sentido de las actuaciones realizadas por las Investigadas. Como el propio Eukor ha reconocido en otras jurisdicciones<sup>365</sup>, ha participado del cártel internacional para repartirse cuentas. Por ello, las acciones que su empresa realice, como dejar de ofrecer una postura, sumado a otro tipo de evidencia, como la declaración de la otra persona con la que se contactó para coordinar su participación en las cuentas y finalmente, el resultado obtenido, permiten acreditar de forma determinante su participación en las coordinaciones anticompetitivas, que además son similares a otros tantos episodios de coordinación en los que también se abstuvo de ofertar y permitió ganar a otras empresas, en línea con lo coordinado.
528. En ese sentido, a criterio de esta Comisión, no resultan atendibles los argumentos formulados por Eukor pues de un análisis coherente y una valoración adecuada de los medios probatorios que obran en el expediente, se ha acreditado que, de manera coordinada, Eukor respetó esta cuenta de titularidad de CSAV, quien transportó vehículos de Iveco desde China hacia Perú durante 2012.

## **6.5. Argumentos adicionales de las Investigadas**

529. Esta Comisión considera acreditada la participación de las Investigadas en el sistema coordinado de respeto de cuentas, que se materializó en diversos episodios de coordinación y que afectaron diecinueve (19) cuentas con destino en el mercado peruano. Sin embargo, a efectos de cautelar el derecho de defensa de las Investigadas, corresponde analizar los argumentos adicionalmente planteados por ellas en relación con su participación en la infracción bajo investigación.

### **6.5.1. Sobre las declaraciones presentadas por Eukor y CMC en contra de la existencia del sistema de respeto de cuentas**

530. Con el objeto de rebatir las conclusiones de la Resolución de Inicio y del Informe Técnico, Eukor ofreció como medio probatorio la declaración del señor Seung Hyun Nam, funcionario de dicha empresa aludido en algunas de las coordinaciones analizadas, ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (Chile) en el marco del proceso que se viene tramitando en dicho país por el sistema de respeto de cuentas aquí analizado<sup>366</sup>. En dicha declaración, el señor Nam (Eukor) negó haber participado en un acuerdo anticompetitivo y afirmó que, «bajo su conocimiento», no existieron coordinaciones entre las líneas navieras para respetarse cuentas en que operaban.
531. En la misma línea, CMC presentó la declaración del señor José Luis Chanes, funcionario de dicha empresa, también realizada en el marco del proceso seguido

---

<sup>365</sup> En la Unión Europea y en Brasil, Eukor ha reconocido su participación en el cártel internacional de respeto de cuentas.

<sup>366</sup> Mediante escrito de fecha 17 de enero de 2018, Eukor presentó la declaración del señor Seung Hyun Nam, en la que además de negar la existencia del acuerdo de respeto de cuentas, también brindó un panorama general de las operaciones de Eukor en las rutas que tienen como destino la costa oeste de Sudamérica, como es el caso de General Motors, Kia, Toyota, Iveco y Subaru.

en Chile<sup>367</sup>. En su declaración, el señor Chanes (CMC) también negó haber participado o «tomado conocimiento» de algún acuerdo anticompetitivo entre las líneas navieras para respetarse las cuentas en que operaban.

532. Esta Comisión considera que, con la finalidad de otorgarle una valoración adecuada a los documentos ofrecidos por Eukor y CMC, en base a un razonamiento lógico, sustentado en la experiencia y la sana crítica, tal como se indicó en el marco conceptual, deberá realizarse un análisis conjunto de estas declaraciones con los demás medios probatorios que obran en el Expediente. Asimismo, se debe analizar la fiabilidad de estos medios probatorios, considerando que son realizados por funcionarios o ex funcionarios de empresas que están siendo investigadas y que, naturalmente, tendrían incentivos para buscar exculparlas.
533. Lo primero que ha podido observar esta Comisión es que tanto el señor Nam (Eukor) como el señor Chanes (CMC) no han negado directamente la existencia del sistema de respeto de cuentas investigado a nivel global sino que únicamente se han limitado a afirmar que no «tuvieron conocimiento» de este entendimiento a nivel internacional y que no habrían participado en coordinaciones específicas, en lo que concierne a las cuentas que han sido objeto de las preguntas formuladas por magistrados y abogados en las audiencias testimoniales respectivas.
534. En contraste, las declaraciones de los funcionarios de CSAV y NYK que han sido incorporadas en el Expediente, han sido formuladas por personas que participaron directamente en las coordinaciones realizadas en adhesión al sistema de respeto de cuentas investigado, reconociendo haber participado y tener pleno conocimiento del contenido de estas coordinaciones. Además, han detallado los diversos mecanismos que adoptaron en los múltiples episodios de coordinación para mantener vigente el sistema de respeto de cuentas.
535. Sobre el particular, como se ha explicado, en jurisdicciones como Brasil, Estados Unidos y la Unión Europea, CSAV, NYK, K-Line, MOL y el propio Eukor<sup>368</sup> han reconocido de forma voluntaria la existencia de un cártel internacional de transporte marítimo de vehículos, transportados a través de las embarcaciones Ro-Ro. Además, las autoridades de competencia en México, Corea del Sur y Japón han sancionado a CSAV, NYK, K-Line, MOL y Eukor, mientras que en China se ha sancionado a estas empresas y también a CMC por haber participado en este cártel internacional en el mercado de transporte marítimo de automóviles,

---

<sup>367</sup> Mediante escrito de fecha 17 de enero de 2018, CMC presentó la declaración del señor José Luis Chanes, que adicionalmente, mencionó que la autoridad de competencia de China sancionó a su empresa con una multa ascendente a USD 140,000 por haber discutido las tarifas de sus servicios con las navieras que formaban parte del S'Kai y que en las reuniones de principales se tomaban acuerdos respecto de tarifas mínimas y se comunicaban las condiciones comerciales en las que operaban. Por otra parte, realizó una explicación general del funcionamiento del sistema del S'Kai y las operaciones de CMC en las rutas con destino a Chile.

<sup>368</sup> De acuerdo con el Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), Eukor suscribió un Compromiso de Cese (Termos de Compromisso de Cessação) para el cual, conforme al artículo 225 del Reglamento del CADE, se exige el reconocimiento incondicional de la conducta imputada, comprometiéndose además a cooperar con la autoridad durante la investigación. Eukor también reconoció la conducta infractora ante la Comisión Europea y se benefició del *plea agreement* suscrito por su vinculada WWL.

camiones y maquinaria de construcción, a través de embarcaciones Ro-Ro, imponiéndoles sanciones significativas<sup>369</sup>.

536. Asimismo, debe considerarse que, a diferencia de las afirmaciones realizadas por los señores Nam (Eukor) y Chanes (CMC), las declaraciones introducidas por los funcionarios de CSAV y NYK se encuentran ampliamente respaldadas en el material probatorio que obra en el Expediente, confirmando, complementando o contribuyendo con un mejor entendimiento las diversas instancias de coordinación que se realizaron en aplicación del sistema de respeto de cuentas investigado.
537. Finalmente, cabe recalcar que las declaraciones de los funcionarios de CSAV y NYK han sido presentadas de forma voluntaria y espontánea en el contexto de sus solicitudes de beneficios por colaboración, antes de haberse instaurado un procedimiento sancionador, sin la necesidad de hacer referencia a coordinaciones inexistentes y con pleno conocimiento de las consecuencias de presentar una declaración falsa. En contraste, las declaraciones ofrecidas por el señor Nam (Eukor) y el señor Chanes (CMC) han sido formuladas en el marco de un proceso donde se juzga precisamente la culpabilidad de Eukor y CMC, teniendo claros incentivos a limitar el impacto de sus declaraciones sobre dichas empresas.
538. En ese sentido, a criterio de esta Comisión y en línea con lo señalado por la Secretaría Técnica, las declaraciones efectuadas por funcionarios de CSAV y NYK resultan mucho más confiables que las del señor Nam (Eukor) y el señor Chanes (CMC), pues se trata de testimonios directos de los hechos constitutivos de la infracción, los cuales se realizaron de forma voluntaria y oportuna, que se encuentran además respaldadas en otros medios de prueba que obran en el Expediente, siendo formuladas en el marco de sus solicitudes de beneficios por colaboración y, por lo tanto, no tienen incentivos de presentar declaraciones falsas o afirmar la existencia de coordinaciones inexistentes.

#### **6.5.2. Sobre el material probatorio que obra en el Expediente**

539. CMC ha argumentado que no se han presentado medios probatorios suficientes que acrediten su participación en las conductas imputadas. Así, de acuerdo con dicha empresa, el material probatorio que obra en el expediente únicamente puede involucrar a las otras partes del procedimiento, mas no a ella. Adicionalmente, indicó que la Secretaría Técnica la incluyó en el presente procedimiento por el solo hecho de formar parte de los servicios conjuntos y ser destinatario en algunos correos electrónicos que hacen referencia a las conductas imputadas.
540. Por su parte, MOL indicó que la Secretaría Técnica no realizó un adecuado análisis del material probatorio obtenido pues, debido a que los elementos de juicio con los que contaba constituían evidencia circunstancial, debió ser especialmente rigurosa en el análisis de estas pruebas indiciarias. Según MOL, no se ha realizado un análisis exhaustivo de las pruebas que sustentan la imputación y, en ese sentido, no se ha demostrado la vinculación de su empresa con los episodios descritos, ni se ha realizado una ponderación de posibles contraindicios.

---

<sup>369</sup> Al respecto, véase la sección 6.2.

541. A su vez, K-Line cuestionó el valor probatorio de la evidencia presentada por CSAV y NYK en el marco de sus solicitudes de beneficios por colaboración señalando que, en particular las declaraciones no constituyen pruebas directas ni suficientes para sustentar las imputaciones realizadas. Además, señaló que los correos electrónicos analizados corresponden a comunicaciones internas en las que su empresa no ha sido receptora ni destinataria y, por tanto, no constituye pruebas válidas para acreditar su participación en los hechos que se le atribuyen.
542. Finalmente, Eukor ha señalado que los medios probatorios consistentes en correos electrónicos, declaraciones, anotaciones, entre otros, no acreditarían –ni siquiera a nivel indiciario– la participación de su empresa en la conducta imputada. Ello, debido a que la Secretaría Técnica no cuenta con pruebas directas que vinculen a Eukor con los hechos descritos en la imputación de cargos, sino únicamente con indicios que no han sido corroborados con elementos adicionales distintos a las simples declaraciones efectuadas por funcionarios que se acogieron al programa de clemencia.

De acuerdo con Eukor, la Secretaría Técnica asume que todo aquello que declara un delator es cierto por su condición de colaborador o, en todo caso, le otorga un elevadísimo valor probatorio ya que no ha actuado otros medios probatorios que corroboren tales declaraciones, sino que estas por sí mismas tienen la capacidad de generar convicción en el órgano decisor. Bajo su entender, las declaraciones de los delatores tienen un escaso valor probatorio y, por lo tanto, la Secretaría Técnica ha tenido un enfoque «ingenuo» del programa de clemencia y su rol en el material probatorio aportado por las empresas colaboradoras.

543. En síntesis, CMC, Eukor, K-Line y MOL han cuestionado el valor de las pruebas que sustentan tanto la Resolución de Inicio y el Informe Técnico, en particular las declaraciones aportadas en el marco de las solicitudes de exoneración y reducción de sanción, señalando que estas no son suficientes ni determinantes para acreditar su participación en el cártel investigado y que, además, no tendrían el mismo valor probatorio que otro tipo de documentos incriminatorios.
544. Al respecto, como esta Comisión ha explicado anteriormente, la prueba directa está conformada por todos aquellos elementos de juicio que por su contenido permiten acreditar el hecho principal de la infracción, es decir, que manifiestan esencialmente el acuerdo o partes de este, los participantes del cártel, su funcionamiento y ejecución. La prueba indirecta, por su parte, será obtenida a partir del análisis lógico de un conjunto de hechos probados que sustentan la infracción como única hipótesis razonable.

Por lo tanto, a diferencia de lo que parecen sugerir los argumentos antes señalados, pruebas directas de la participación de un agente en un cártel se obtendrían, tanto a través de pruebas como una grabación de una reunión entre los miembros del cártel o un correo electrónico en el que se deja constancia expresa de los adherentes a esta práctica ilegal, como también a través de las declaraciones de los participantes de las coordinaciones ilegales o de anotaciones realizadas en el momento de los hechos, pues dan cuenta directa de la conducta infractora, y no a través de una ulterior construcción lógica.

545. Sin perjuicio de ello, tal como ha sido desarrollado en el marco conceptual, en las investigaciones sobre cárteles, la evidencia directa y la circunstancial suelen tener el mismo valor probatorio para generar certeza o convicción al momento de acreditar o descartar la existencia de una conducta infractora.

En tal sentido, la autoridad puede acreditar la existencia de cárteles recurriendo a todos los medios probatorios permitidos por el ordenamiento (entre otros, comunicaciones, declaraciones, registros, cuadernos de notas y evidencia económica)<sup>370</sup>, privilegiando la evaluación conjunta de tales elementos de juicio, y dirigiendo sus esfuerzos a determinar si los agentes investigados sustituyeron su actuar independiente por un comportamiento coordinado con sus competidores.

546. En atención a estas consideraciones, a diferencia de las alegaciones esbozadas, la mayor parte de la evidencia que obra en el Expediente (cuadernos de notas, declaraciones, comunicaciones) acredita las coordinaciones que se efectuaron en cada episodio analizado en el marco del sistema de respeto de cuentas imputado en la Resolución de Inicio. En efecto, estos elementos revelan que existieron las coordinaciones entre las líneas navieras para evitar competir entre ellas en los diversos procesos de selección convocados por los fabricantes o consignatarios, además de la acción que debían asumir para velar por el respeto de cuentas, entre otros detalles relevantes que permiten entender la dinámica de este cártel.
547. Incluso, a pesar de contar con evidencia sobre las diversas coordinaciones que se realizaron entre las Investigadas, también se contrastó con otros medios probatorios que permitieron ratificar el análisis efectuado, complementando detalles relevantes sobre las coordinaciones. Este análisis conjunto ha permitido alcanzar una mejor comprensión acerca de la forma en que operaba y se ejecutaban las coordinaciones en el marco del sistema de respeto de cuentas investigado.
548. Puntualmente, en relación con las declaraciones (orales o escritas) efectuadas a nombre de CSAV y NYK por aquellos funcionarios que participaron directamente en las diversas instancias de coordinación para mantener vigente el sistema de respeto de cuentas, como se ha explicado en el marco conceptual, se trata de pruebas que resultan altamente confiables pues versan sobre el reconocimiento

---

<sup>370</sup> Cabe recordar que el ordenamiento legal peruano habilita a la autoridad de la competencia a utilizar diversos medios probatorios a fin de evaluar la existencia de una conducta anticompetitiva:

**Ley del Procedimiento Administrativo General**

**Artículo 175.-** Los hechos invocados o que fueren conducentes para decidir un procedimiento podrán ser objeto de todos los medios de prueba necesarios, salvo aquellos prohibidos por disposición expresa. (...)

**Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas**

**Artículo 28.- Medios de prueba.-**

28.1. La Secretaría Técnica podrá actuar, o las partes ofrecer, los siguientes medios probatorios:

- a) Documentos;
- b) Declaración de parte;
- c) Testimonios;
- d) Inspecciones;
- e) Pericias; u
- f) Otras pruebas si a criterio de la Secretaría Técnica son necesarias para el esclarecimiento de los hechos denunciados o imputados.

espontáneo y coherente de los participantes de un cártel sobre las coordinaciones realizadas con sus competidores.

549. De esta manera, las declaraciones utilizadas como medios probatorios en la presente investigación revelaron no solo la existencia del sistema de respeto de cuentas, sino que también aportaron detalles acerca de la forma en la que habría operado el cártel, así como la acción que habrían tomado las Investigadas en cada instancia de coordinación (acciones confirmadas con otros medios probatorios incluida la información presentada por las propias Investigadas). Por ello, habiendo sido debidamente analizada y contextualizada, a criterio de esta Comisión, la evidencia proveniente de testimonios o declaraciones tiene un alto grado de credibilidad para acreditar la conducta anticompetitiva materia del presente procedimiento, con mayor razón si sus emisores son los propios participantes del cártel y coinciden entre sí.
550. Así, a manera de ejemplo, en la cuenta Maruti (Suzuki), el señor Diego Ayala (CSAV) indicó que «Eukor habría respetado la cuenta de Suzuki-Maruti a NYK». Precisamente, en línea con esta declaración, NYK confirmó que se adjudicó esta cuenta en 2008. Cabe precisar que, tanto la declaración como la información sobre quién se adjudicó esta cuenta son perfectamente compatibles y complementarias entre sí, a pesar que provienen de distintas empresas que no estuvieron en la capacidad de controlar lo que una u otra deben presentar o declarar en el presente procedimiento. Por ello, a criterio de esta Comisión, las declaraciones tienen un alto grado de fiabilidad pues denotan los hechos que efectivamente habrían ocurrido.

Otro ejemplo de la congruencia de los medios probatorios es la declaración realizada por NYK (respaldada en unas anotaciones) en la que señala que para la cuenta General Motors 2010 «se acordó que K-LINE, CSAV y NYK cotizarían USD 62,00, USD 60,00 y USD 75,00, respectivamente, como sus tarifas propuestas». Al respecto, tanto K-Line como CSAV confirmaron que efectivamente ofrecieron tales montos (USD 62,00 y USD 60,00). Claramente se puede observar que una debida valoración de las declaraciones está en la capacidad de acreditar las coordinaciones que realizaron las líneas navieras pues no resultan interesadas o antojadizas como han señalado algunas Investigadas sino, por el contrario, reflejan los hechos que habrían ocurrido antes de que se iniciara el presente procedimiento.

551. Ahora bien, la participación de las Investigadas en las conductas imputadas se respalda también en diversos documentos (correos electrónicos, cuaderno de notas, actas y otros) que fueron elaborados en relación inmediata con los hechos constitutivos de la infracción. El grado de credibilidad sobre estos medios de prueba también resulta elevado, pues se trata de documentos que recogieron los hechos que se produjeron en ese momento y cuyo contenido no podría haber sido alterado con posterioridad. Por lo tanto, a criterio de esta Comisión, la evaluación conjunta realizada está en la capacidad de generar convicción al momento de analizar la conducta investigada.
552. En consecuencia, en línea con la Secretaría Técnica, esta Comisión considera que carecen de sustento las afirmaciones efectuadas por algunas de las

Investigadas en relación con los medios probatorios utilizados en la presente decisión pues, analizados en conjunto, las comunicaciones, cuadernos de notas, declaraciones de los participantes en las coordinaciones, las actas y los reportes sobre la adjudicación de las cuentas, entre otros, han permitido corroborar que, por lo menos entre 2001 y 2012, CMC, CSAV, Eukor, K-Line, MOL y NYK participaron en el sistema de respeto de cuentas imputado.

### **6.5.3. Sobre la necesidad de un conainterrogatorio**

553. K-Line ha cuestionado que la Secretaría Técnica haya utilizado como prueba de cargo, las declaraciones y afirmaciones de determinadas personas en el contexto de una solicitud de exoneración de sanción sin que su empresa haya tenido oportunidad de ejercer su derecho de conainterrogatorio.
554. De acuerdo con la Secretaría Técnica, las declaraciones a las que hace referencia K-Line<sup>371</sup> fueron obtenidas en la fase de investigación preliminar del presente procedimiento y en el marco de una solicitud de exoneración de sanción, momento en el cual la Secretaría Técnica se encontraba verificando la existencia de indicios razonables de una posible infracción y en el que no habían sido imputados cargos de ninguna naturaleza.

Más aún, por la propia naturaleza reservada que tienen las investigaciones preliminares, con mayor razón si se vinculan con solicitudes de exoneración o reducción de sanción, no resulta atendible que, durante la tramitación de tales solicitudes, se revele la identidad de los colaboradores y se pongan en riesgo las actividades de investigación de la Secretaría Técnica.

555. A criterio de esta Comisión, no es posible coincidir con K-Line en que la ausencia de un conainterrogatorio le haya generado absoluta indefensión. Por el contrario, esta Comisión ha podido observar que todos los elementos de juicio utilizados por la Secretaría Técnica para sustentar la Resolución de Inicio –incluyendo las declaraciones cuestionadas– fueron oportunamente notificados a dicha empresa<sup>372</sup>, quien han contado con amplias oportunidades para presentar defensas y contrastar cada uno de los argumentos que sustentan la imputación, tanto en la fase de descargos, en el período de prueba, en el informe oral y en los alegatos finales.
556. En el presente procedimiento, K-Line ha ejercido libremente su derecho de defensa, contando con todas las pruebas de cargo que sustentan la Resolución de Inicio, presentando sus argumentos de defensa y cuestionando las conclusiones y razonamientos de la Secretaría Técnica. En consecuencia, a criterio de esta Comisión, en línea con lo señalado por la Secretaría Técnica, lejos de haberse acreditado una vulneración al derecho de defensa y al debido procedimiento de K-Line por no haberse realizado un conainterrogatorio de las

---

<sup>371</sup> Declaraciones prestadas en el marco de la solicitud de exoneración de sanción presentada por CSAV, por los señores Mauricio Garrido (25 de diciembre de 2012 y 5 de marzo de 2015), Pablo Sepúlveda (18 de octubre de 2012, 12 de marzo y 6 de agosto de 2015) y Diego Ayala (9 y 10 de marzo de 2015).

<sup>372</sup> La Resolución de Inicio y toda la documentación de sustento (principalmente, los Bloques de Pruebas A y B) fueron debidamente notificadas a K-Line el 21 de marzo de 2017.

declaraciones prestadas por funcionarios de CSAV, se ha observado que tales derechos han sido garantizados a todas las Investigadas, quienes han tenido la plena posibilidad de presentar argumentos, ofrecer pruebas y contradecir la imputación formulada en la Resolución de Inicio.

#### **6.5.4. Sobre la complementariedad de las coordinaciones cuestionadas en relación con los servicios conjuntos**

557. CMC ha manifestado que las coordinaciones sobre tarifas y clientes no son anticompetitivas, sino complementarias a los acuerdos de servicios conjuntos y que, además, resultan necesarias para que puedan operar debidamente los servicios conjuntos. En la misma línea, MOL argumenta que los acuerdos imputados no pueden ser considerados *per se* anticompetitivos, debido a que se trata de pactos accesorios a una operación mayor propia del comercio marítimo internacional. Ambas empresas coinciden en que las coordinaciones sobre respeto de cuentas no son en sí mismas ilegales, sino que en última instancia deberían ser analizadas bajo la regla de la razón y que, además, resultan relevantes, pues los episodios de coordinación en los que fueron incluidas son manifestaciones de los servicios conjuntos que constituyen acuerdos lícitos de cooperación.
558. Al respecto, cabe precisar que los acuerdos que potencialmente restringen la competencia pueden ser distinguidos entre acuerdos desnudos (*naked cartel*) y acuerdos accesorios (*ancillary restraints*)<sup>373</sup>. Esta diferencia es relevante para determinar la regla que se aplicará para evaluar un acuerdo que eventualmente podría restringir la competencia pues, de acuerdo con la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, únicamente los acuerdos entre competidores que no sean complementarios o accesorios a otros acuerdos lícitos y que tengan por objeto fijar precios o repartirse mercados, constituirán prácticas anticompetitivas sujetas a una prohibición absoluta<sup>374</sup>.
559. Ahora bien, los acuerdos complementarios pueden ser aceptados cuando son necesarios o esenciales para el éxito de un acuerdo lícito entre competidores que busca generar mayor eficiencia<sup>375</sup>. Por ello, estos acuerdos serán evaluados bajo la regla de la razón, debido a que tienen la posibilidad de generar eficiencias y una reducción de costos en beneficio del mercado.

---

<sup>373</sup> Los acuerdos desnudos se caracterizan por ser acuerdos independientes que tienen como único objetivo restringir la competencia y, por tanto, resultan ilegales en sí mismos; mientras que los acuerdos accesorios por resultar complementarios a otros acuerdos lícitos.

<sup>374</sup> **Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas**  
**Artículo 11.- Prácticas colusorias horizontales.-**  
11.2. Constituyen prohibiciones absolutas los acuerdos horizontales inter marca que no sean complementarios o accesorios a otros acuerdos lícitos, que tengan por objeto:  
a) Fijar precios u otras condiciones comerciales o de servicio;  
b) Limitar la producción o las ventas, en particular por medio de cuotas;  
c) El reparto de clientes, proveedores o zonas geográficas; o,  
d) Establecer posturas o abstenciones en licitaciones, concursos u otra forma de contratación o adquisición pública prevista en la legislación pertinente, así como en subastas públicas y remates.

<sup>375</sup> Al respecto ver: JONES, Alison y William E. Kovacic. *Identifying Anticompetitive Agreements in the United States and the European Union: Developing a Coherent Antitrust Analytical Framework*. Antitrust Bulletin, Forthcoming; GWU Law School. Febrero, 2017. Disponible en: <https://ssrn.com/abstract=2919312>.

De lo anterior se desprende que un acuerdo complementario «esencial» podría estar permitido en la medida que los agentes actúen de manera conjunta como una unidad comercial y que las eficiencias que generen en la competencia sean mayores a las restricciones<sup>376</sup>. Un ejemplo clásico es la dinámica de un estudio de abogados, en el cual los profesionales deciden no competir entre sí y fijar los honorarios profesionales con el objeto de ofrecer a sus clientes un servicio integral, como una unidad de negocio.

560. En el presente caso, en línea con la Secretaría Técnica, esta Comisión no considera plausible reconocer que el sistema de respeto de cuentas a nivel internacional que ha sido observado corresponda a acuerdos complementarios a diversos servicios conjuntos. Al respecto, debe recordarse que, en el procedimiento, no se está cuestionando la licitud de los servicios conjuntos en sí, sino de aquellas coordinaciones que, de manera paralela y con independencia de las coordinaciones propias del servicio conjunto, se realizaron para materializar el respeto de cuentas materia de la presente investigación.

Es decir, los servicios conjuntos no constituyen, cada uno, un acuerdo principal del cual se puedan derivar acuerdos complementarios restrictivos y esenciales a ellos. En el presente procedimiento, se ha observado la adhesión a un único esquema de coordinación, distinto e independiente de los servicios conjuntos, que tuvo como único objetivo restringir indebidamente la competencia en el mercado de servicios de transporte marítimo internacional de carga rodante.

561. De hecho, si bien las reuniones por los servicios conjuntos (S'Kai, Nasa y Carpac) generaron un contexto de confianza en el cual las líneas navieras que los conformaban podían también coordinar el respeto recíproco de sus cuentas, ello no significa que el sistema de respeto de cuentas se derivase o fuese intrínseco a los servicios conjuntos, más aún cuando estas coordinaciones también se materializaban con empresas que no pertenecían a un mismo servicio conjunto, pero que competían en las mismas rutas y compartían incentivos para «no competir» entre sí.
562. En tal sentido, considerando que se analiza un acuerdo general e independiente entre diversas empresas y en múltiples rutas y no varios acuerdos «accesorios» a cada servicio conjunto mencionado, no resulta atendible los cuestionamientos formulados por las Investigadas sobre este extremo.
563. Sin perjuicio de ello, esta Comisión observa que, además de no ser accesorias, coordinaciones para el respeto de cuentas no cumplirían con ser esenciales para materializar el objetivo de los servicios conjuntos de generar una mayor eficiencia en el transporte de la carga. Acuerdos esenciales hubiesen podido ser, por

---

<sup>376</sup> El Tribunal de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual en la Resolución 206-97-TDC del 13 de agosto de 1997, ha señalado que los acuerdos complementarios podrán estar permitidos si se cumplen los siguientes requisitos: «(i) Los acuerdos de fijación de precios o de división de mercado se realizan como consecuencia de un contrato de integración, es decir que los miembros deben estar realizando una determinada actividad económica en forma conjunta. Asimismo, dichos acuerdos deben ser capaces de incrementar la eficiencia del grupo integrado y deben ser aplicados dentro de los límites necesarios para lograr dicha eficiencia; ii) las cuotas de mercado correspondientes a cada integrante del acuerdo no llevan a determinar que la restricción de la competencia derivada de la integración vaya a ocasionar un daño; y, (iii) los integrantes de los acuerdos no deben tener como principal propósito o intención restringir la competencia».

ejemplo, las coordinaciones sobre la disponibilidad de espacios e itinerarios de viaje de las naves involucradas en el servicio conjunto, y no otro tipo de entendimientos, como el respeto clandestino de la titularidad de las cuentas de cada una<sup>377</sup>. Estos últimos no constituyen restricciones esenciales para el funcionamiento de tales servicios conjuntos.

564. En consecuencia, a criterio de esta Comisión, en línea con la Secretaría Técnica, carecen de sustento las afirmaciones efectuadas por las Investigadas acerca de que los acuerdos sobre respeto de cuentas serían complementarios a los servicios conjuntos pues no se estaría cuestionando la licitud de los servicios conjuntos sino el acuerdo independiente del sistema de respeto de cuentas investigado, que tuvo como único objetivo restringir indebidamente la competencia en el mercado de transporte marítimo de vehículos.

### 6.5.5. Eximentes de responsabilidad

565. MOL ha argumentado que la conducta imputada ya no es pasible de sanción, toda vez que se encuentra en el marco de un eximente de responsabilidad previsto en el literal f) del artículo 255 del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General<sup>378</sup>. En efecto, de acuerdo con dicha empresa, considerando que el supuesto acuerdo habría cesado hace más de dos años, esto es, antes de la notificación de la Resolución de Inicio, y que además habría implementado medidas que tuvieron como efecto evitar que la empresa incurra en alguna conducta restrictiva del proceso competitivo, habría operado el referido eximente de responsabilidad, y, en consecuencia, no correspondería que la conducta imputada a su empresa sea materia de un procedimiento administrativo sancionador.
566. Al respecto, las causales eximentes y atenuantes de responsabilidad previstas en los procedimientos administrativos sancionadores se sustentan en la aplicación del principio de razonabilidad<sup>379</sup>, pues existen ciertas circunstancias especiales y excepcionales en las cuales se justificaría eximir o atenuar la responsabilidad por

---

<sup>377</sup> Como las propias Investigadas han reconocido, las invitaciones para participar en los procesos de selección se efectuaban de forma individual y no como una unidad. Por ello, no resulta razonable que coordinaran su participación sobre las cuentas pues, a pesar de pertenecer a un mismo servicio conjunto, eran competidores y, frente a sus clientes, no existía un desarrollo conjunto de una actividad económica, sino que cada agente operaba de manera independiente y únicamente recurrían a los servicios conjuntos como soporte para el transporte eficiente de la carga.

<sup>378</sup> **Ley del Procedimiento Administrativo General**  
**Artículo 255.- Eximentes y atenuantes de responsabilidad por infracciones**  
1.- Constituyen condiciones eximentes de la responsabilidad por infracciones las siguientes:  
f) La subsanación voluntaria por parte del posible sancionado del acto u omisión imputado como constitutivo de infracción administrativa, con anterioridad a la notificación de la imputación de cargos a que se refiere el inciso 3) del artículo 253.

<sup>379</sup> **Ley del Procedimiento Administrativo General**  
**Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo**  
1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:  
**1.4. Principio de razonabilidad.-** Las decisiones de la autoridad administrativa, cuando creen obligaciones, califiquen infracciones, impongan sanciones, o establezcan restricciones a los administrados, deben adaptarse dentro de los límites de la facultad atribuida y manteniendo la debida proporción entre los medios a emplear y los fines públicos que deba tutelar, a fin de que respondan a lo estrictamente necesario para la satisfacción de su cometido.

una infracción<sup>380</sup>. Estas circunstancias son desarrolladas de forma taxativa en el artículo 255 de la Ley del Procedimiento Administrativo General<sup>381</sup> y están relacionados, por lo general, con la ausencia de antijuridicidad o culpabilidad en la acción o hecho constitutivo de la infracción.

567. En el caso particular de la eximente por subsanación voluntaria, aunque el administrado ha incurrido en responsabilidad, la Ley limita la acción estatal cuando dicho agente infractor, mediante conductas espontáneas previas a la persecución pública, ha detenido su acción infractora y ha eliminado los efectos lesivos ocasionados, erradicando íntegramente el daño generado por su acción. De esta manera, el ordenamiento ha asumido que no resulta necesaria la persecución de conductas cuando su efecto ha desaparecido por la acción espontánea y efectiva actuación del propio infractor.
568. En tal sentido, el elemento esencial para justificar la aplicación de la eximente de subsanación voluntaria radica en la posibilidad de que el infractor pueda corregir oportuna, íntegramente y de forma voluntaria el daño causado antes del inicio de un procedimiento, no siendo suficiente –en ningún caso–, el simple cese de la conducta infractora. En esa línea, Morón explica lo siguiente

*«[L]a subsanación implica “reparar o remediar un defecto” y “resarcir un daño”, por lo que **no se subsana con solo dejar de incurrir en la práctica incorrecta, en arrepentirse de ello, sino en verdaderamente identificar el daño realmente producido al bien público protegido y revertirlo**»<sup>382</sup>.*

569. Además de la efectiva reparación del daño, para que se configure la condición de eximente, el referido autor agrega que deben concurrir dos requisitos: (i) la subsanación debe realizarse antes de la notificación del inicio del procedimiento administrativo sancionador; y, (ii) la subsanación de la conducta debe ser realizada de manera voluntaria o espontánea<sup>383</sup>.
570. En el presente caso, MOL indicó que ha implementado como parte de su política global, criterios destinados a preservar las buenas prácticas corporativas, así como velar por el cumplimiento de las normas de libre competencia en todas sus empresas y todos los mercados donde participa, lo cual incluye Perú.

---

<sup>380</sup> Al respecto véase: MORÓN URBINA, Juan Carlos, *Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General*, Tomo II, 12ª Edición, Editorial Gaceta Jurídica, 2017.

<sup>381</sup> **Ley del Procedimiento Administrativo General**  
**Artículo 255.- Eximentes y atenuantes de responsabilidad por infracciones**  
1.- Constituyen condiciones eximentes de la responsabilidad por infracciones las siguientes:  
a) El caso fortuito o la fuerza mayor debidamente comprobada.  
b) Obrar en cumplimiento de un deber legal o el ejercicio legítimo del derecho de defensa.  
c) La incapacidad mental debidamente comprobada por la autoridad competente, siempre que esta afecte la aptitud para entender la infracción.  
d) La orden obligatoria de autoridad competente, expedida en ejercicio de sus funciones.  
e) El error inducido por la Administración o por disposición administrativa confusa o ilegal.  
f) La subsanación voluntaria por parte del posible sancionado del acto u omisión imputado como constitutivo de infracción administrativa, con anterioridad a la notificación de la imputación de cargos a que se refiere el inciso 3) del artículo 253.

<sup>382</sup> MORÓN, Juan Carlos, *Comentarios...*, *Op. Cit.* 267, p. 513.

<sup>383</sup> *Ibidem*.

Concretamente, según MOL implementó lo siguiente: (i) reforzó sus conductas internas para velar por el cumplimiento de las normas, (ii) revisó sus normas internas, estableciéndose medidas para evitar que sus empleados tomen contacto con sus competidores y (iii) mejoró sus capacitaciones y educación interna respecto de la aplicación de las normas de competencia.

571. A criterio de esta Comisión, si bien la adopción de medidas para evitar la reincidencia en una infracción como la observada resulta una buena práctica corporativa, su implementación no se puede equiparar con una «subsanción» de la infracción, pues con tales medidas no se han corregido los efectos lesivos de la conducta ilegal, compensado o eliminado los daños generados. En ese sentido, esta Comisión ha observado que no se estaría cumpliendo con el elemento esencial para justificar la aplicación de la eximente de subsanción voluntaria, que como se ha explicado, radica en la posibilidad de que el infractor pueda corregir oportuna, íntegramente y de forma voluntaria el daño causado antes del inicio de un procedimiento.

En efecto, el tipo de razonamiento propuesto por MOL resulta incompatible con el sistema de persecución de conductas anticompetitivas –o de cualquier otra infracción, en general–, pues no puede equipararse la implementación de medidas destinadas a evitar la reincidencia con corregir el daño causado por la conducta anticompetitiva realizada.

572. En consecuencia, esta Comisión considera carente de asidero esta alegación por parte de MOL, pues no es posible equiparar la subsanción efectiva, voluntaria y espontánea de los daños provocados por una conducta infractora con su simple culminación o adopción de medidas dirigidas a evitar su reincidencia.

#### **6.5.6. Sobre la abstención de Eukor en diversos *tenders***

573. Eukor ha señalado que no cotizó o no participó de los *tenders* de Indumotora, Maruti (Suzuki), Mazda e Iveco, debido a que privilegia la carga de sus empresas vinculadas Hyundai y Kia, de modo que no puede servir a la generalidad de los clientes convocantes y en cualquier ruta, pues su participación estará siempre condicionada y en función a la demanda variable, rutas y cronograma de dichas empresas. De acuerdo con Eukor, esta explicación resulta más sólida que la ofrecida por la Secretaría Técnica, según la cual habría respetado cuentas por nueve años para cotizar, recién, en una cuenta (General Motors).

574. Al respecto, esta Comisión no cuestiona que, efectivamente Eukor podría darle prioridad a sus vinculadas en el transporte de sus vehículos y dejar de ofrecer o participar en las solicitudes que le realizaron otros clientes. Sin embargo, ello no enerva la posibilidad de que busque maximizar el aprovechamiento de su espacio, teniendo así un incentivo para coordinar el respeto de aquellas cuentas que sean compatibles con sus compromisos comerciales. En el presente procedimiento, no solo se ha considerado su participación o abstención en las cuentas en las que se le ha imputado sino se han valorado diversos medios probatorios que, en conjunto, han permitido a esta Comisión acreditar que Eukor participó del cártel internacional de respeto de cuentas que tuvo efectos, entre otros, en el Perú.

575. Además, también se ha considerado que la conducta analizada corresponde a aquella que incluso Eukor ha reconocido en otras jurisdicciones, al aceptar que formó parte de un cártel internacional para respetarse cuentas en este mercado<sup>384</sup>. En ese sentido, a diferencia de los señalado por Eukor, esta Comisión considera que su conducta de «abstenerse» precisamente en los episodios de coordinaciones en los que se le involucró, sumado a la diversa información que sustentan tales episodios, resultan coherentes para afirmar que Eukor no habría actuado de forma independiente, sino en estrecha coordinación con sus competidores para garantizar la eficacia del sistema de respeto de cuentas.
576. Adicionalmente, esta Comisión ha podido observar que, por lo menos, desde 2008 –periodo desde que se tiene evidencia que Eukor participó en las coordinaciones materia del presente procedimiento– hasta 2012, la participación de Eukor a nivel global, ha sido representativa pues era de una de las principales líneas navieras en el mercado de servicio de transporte marítimo (ver Cuadro 6). En efecto, su participación a nivel global no presentaría variaciones significativas, lo que resulta compatible con un escenario de concertación.
577. Finalmente, incluso asumiendo la existencia de la prioridad otorgada a Hyundai y Kia, Eukor tampoco ha acreditado que su capacidad haya estado completamente ocupada en las fechas y rutas correspondientes a los episodios de coordinación a los que se le ha vinculado, de manera tal que, materialmente, no hubiese podido brindar u ofrecer sus servicios a otros fabricantes o consignatarios.
578. En consecuencia, esta Comisión considera que no resultan atendibles los argumentos formulados por Eukor pues no ha acreditado que sus compromisos con Hyundai y Kia le impidan atender demanda de terceros y que existe diversa evidencia que sustenta su participación en diversos episodios del sistema de respeto de cuentas aquí analizado.

#### **6.5.7. Sobre los episodios imputados que supuestamente no tuvieron efectos en el mercado peruano**

579. K-Line ha señalado que, en la mayoría de los vehículos importados, el flete se pagaba en Asia y no en Perú. Por ello, incluso de considerarse que existió una concertación, esta no habría generado efectos negativos en el mercado peruano. En ese sentido, la agencia de competencia únicamente es competente para evaluar aquellas cuentas en la que se evidencia que los fletes de los vehículos importados fueron pagados en Perú y no en otras jurisdicciones.
580. Al respecto, la Secretaría Técnica se encuentra facultada para investigar y, de ser el caso, iniciar un procedimiento administrativo sancionador contra aquellos agentes económicos que potencialmente hayan incurrido en la comisión de prácticas anticompetitivas con efectos en el territorio peruano, incluso si dicho acto se originó en territorio extranjero. Es función de la Comisión emitir la decisión final sobre los procedimientos sometidos a su consideración, que puede implicar la determinación de responsabilidad de los participantes en una conducta

---

<sup>384</sup> En la Unión Europea y en Brasil, Eukor ha reconocido su participación en el cartel internacional de respeto de cuentas.

anticompetitiva (independientemente del lugar dónde se originaron), la imposición de sanciones o incluso la emisión de medidas correctivas.

581. En efecto, el artículo 4 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas<sup>385</sup>, acoge la «doctrina de los efectos», en virtud de la cual el elemento de conexión para la aplicación de las normas de defensa de libre competencia peruana es el alcance territorial de los efectos reales o potenciales de la conducta o acto investigado, y no el lugar donde los agentes económicos se encuentren constituidos (nacionalidad), realicen sus actividades económicas o adopten la conducta infractora<sup>386</sup>.
582. En tal sentido, debido a que las conductas imputadas a las Investigadas tuvieron efectos sobre el territorio peruano independientemente de si los fletes de los vehículos importados fueron pagados en Perú o en otras jurisdicciones, esta Comisión considera que la Secretaría Técnica resultaba plenamente competente para iniciar el presente procedimiento, independientemente de las acciones o actuaciones que pudieran realizar otras agencias de competencia.
583. Por los motivos expuestos, esta Comisión considera que no resultan atendibles los argumentos formulados por K-Line, en la medida que, independientemente de si los fletes de los vehículos importados fueron pagados en Perú o en otras jurisdicciones, siempre que los efectos reales o potenciales de la conducta o acto investigado impacten en el territorio peruano. Con ello, la Secretaría Técnica será competente para iniciar un procedimiento administrativo sancionador y la Comisión para emitir su decisión final.

#### **6.5.8. Los mecanismos de contratación de las navieras no permiten un respeto de cuentas**

584. K-Line ha señalado que los procesos de contratación del servicio de transporte de vehículos se dan principalmente a través de negociaciones directas entre fabricantes o concesionarios que se comunican con determinadas líneas navieras, por lo que no podría configurarse el supuesto «respeto de cuentas». Además, en el caso de las licitaciones que son abiertas, solo participan las navieras que fueron invitadas. Según K-Line, únicamente se dieron procesos de licitación en dos de las cuentas imputadas a su empresa, en las cuales K-Line participó. En el resto de las cuentas la negociación fue directa, por lo que no pudo materializarse la supuesta infracción.
585. Al respecto, esta Comisión ha podido observar que la hipótesis de la Secretaría Técnica no se limita a los procesos de licitación abierta, sino que abarca también a las negociaciones privadas entre fabricantes o consignatarios y las líneas navieras. En efecto, la imputación de la Secretaría Técnica versa sobre un «sistema de respeto de cuentas» que podría producirse en las diversas

---

<sup>385</sup> **Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas**  
**Artículo 4.- Ámbito de aplicación territorial.-**

La presente Ley es de aplicación a las conductas que produzcan o puedan producir efectos anticompetitivos en todo o en parte del territorio nacional, aun cuando dicho acto se haya originado en el extranjero.

<sup>386</sup> Como en otras jurisdicciones, el factor relevante para la aplicación de la legislación sobre libre competencia es el ámbito geográfico sobre el cual las infracciones despliegan sus efectos restrictivos o dañinos.

modalidades mediante las cuales las Investigadas se adjudican una determinada cuenta.

586. En efecto, existe evidencia de coordinaciones anticompetitivas cuando las Investigadas se presentaban a una licitación abierta, así como cuando presentaban cotizaciones ante solicitudes de cotizaciones particulares. En este segundo escenario, también resultaban determinantes las coordinaciones entre competidores pues la línea naviera interesada en ofrecer el servicio a un cliente, se encargaba de asegurarse que sus competidoras no ofrezcan condiciones más atractivas en relación con su oferta.
587. Un ejemplo de estas coordinaciones se puede observar en la cuenta Iveco, cuando en las negociaciones entre CSAV e Iveco para continuar sus relaciones comerciales, CSAV al tener la intención de elevar la tarifa aplicable a su cliente, se contactó con Eukor para solicitarle el respeto de su titularidad sobre esta cuenta pues dicha línea naviera ofrecía tarifas bajas desde distintos países de Asia. De esta forma, CSAV se aseguró que Eukor no ofreciera mejores condiciones que las propuestas por su empresa en la negociación directa con Iveco.
588. Por los motivos expuestos, esta Comisión considera que no resultan atendibles los argumentos formulados por K-Line, pues contrariamente a lo señalado por dicha empresa, la evidencia que sustenta los diversos episodios de coordinación ha demostrado que tanto en los procesos de licitación abierta como en las negociaciones privadas entre fabricantes o consignatarios y las líneas navieras, se ha configurado el respeto de cuentas.

#### **6.5.9. Sobre la falta de incentivos para participar en un acuerdo colusorio**

589. CMC alegó que la hipótesis formulada por la Secretaría Técnica carece de racionalidad pues, de la evaluación realizada, no se ha evidenciado que se le haya respetado ninguna cuenta. Asimismo, de acuerdo con dicha empresa, no podría haber participado en un acuerdo global si no tiene una presencia representativa en el mercado internacional.

En la misma línea, MOL señaló que en la ruta que se le imputa ostenta una mínima participación, siendo CSAV quien posee el control de más del 80% de las rutas. Asimismo, agregó que no se han verificado incrementos injustificados en el precio del servicio, por lo que la hipótesis de la Secretaría Técnica debería ser descartada.

590. Al respecto, esta Comisión considera que el hecho que no se haya evidenciado el respeto de ninguna cuenta a CMC en Perú no enerva su participación en la conducta infractora pues, como se ha explicado al momento de analizar los diversos medios probatorios que obran en el Expediente, mantener vigente el sistema de respeto de cuentas, incluía –en caso que se les invitase a cotizar– ofrecer una oferta de cortesía o abstenerse de participar, pero no se limitó a tales conductas, sino que incluso no debían interferir en las relaciones comerciales entre la titular de la cuenta y su cliente (adoptando una actitud competitiva) o cuestionar u oponerse a las coordinaciones.

591. Cualquiera de estos mecanismos contribuyó a lograr el objetivo común perseguido por los participantes del cártel pues de esta forma se conseguía que la línea naviera titular de una cuenta se adjudicara una carga y la mantuviera bajo su titularidad. En ese sentido, como se ha analizado en los episodios de coordinación en los que se incluyó a CMC, dicha empresa de distintas formas ha contribuido con el objetivo común del cártel que era mantener el equilibrio del respeto de cuentas a nivel global, lo que, a su vez, les ha permitido mantener estable sus cuotas de participación a nivel global.
592. En efecto, esta Comisión ha podido observar que, durante el periodo imputado, las cuotas de participación de CSAV, CMC, Eukor, K-Line, MOL y NYK no presentaron variaciones significativas, lo que es coherente con el objetivo perseguido por el cartel internacional de respeto de cuentas: mantener un equilibrio a nivel global.

**Cuadro 6: Participaciones de líneas navieras de carga rodante Ro-Ro según número de naves**

Participación por barcos												
Operado	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
NYK	17.8%	17.8%	17.8%	17.8%	17.1%	17.5%	16.6%	17.3%	16.98%	16.72%	17.2%	15.8%
EUKOR	16.0%	16.0%	16.0%	16.0%	15.0%	14.2%	13.8%	13.7%	10.87%	10.87%	11.4%	11.9%
KLINE	14.0%	14.0%	14.0%	14.0%	13.8%	14.2%	13.4%	12.4%	12.05%	11.87%	11.6%	12.0%
MOL	14.0%	14.0%	14.0%	14.0%	14.0%	13.8%	13.6%	12.7%	11.21%	13.04%	14.1%	12.6%
WWL	10.7%	10.7%	10.7%	10.7%	11.3%	11.7%	10.2%	9.9%	10.53%	8.19%	8.8%	9.3%
CSAV	1.6%	1.6%	1.6%	1.6%	1.6%	1.6%	1.6%	1.3%	1.19%	2.34%	1.9%	0.9%
CCNI	0.4%	0.4%	0.4%	0.44%	0.41%	0.38%	0.35%	0.31%	0.34%	0.33%	0.31%	0.30%

Fuente: The Car Carrier Market 2004-2016, Hesnesh Shipping As (Ver en <http://www.nyk.com/english/ir/library/fact01/>)

	Participación proyectada a partir del último año (2004) con información disponible
	Participación proyectada a partir del último año (2006) con información disponible
	Participación proyectada a partir de la información disponible (descargos de CCNI)

Elaboración: CLC.

593. En ese sentido, a diferencia de lo señalado por CMC, esta Comisión considera que, características como la reducida participación en el mercado de un agente, no constituye necesariamente un factor determinante para descartar su participación en un cartel, más aún si se cuenta con diversa evidencia que sustenta que CMC ha contribuido con el objetivo común del cártel que era mantener el equilibrio del respeto de cuentas a nivel global.

Asimismo, cabe señalar que, a pesar de las limitadas operaciones que afirma tener CMC, esta sostenía una participación del 25%<sup>387</sup> sobre los resultados de las liquidaciones anuales del servicio conjunto S´Kai. Ello, contrariamente a lo argumentado por la empresa, evidenciaría un papel relevante en este mercado para determinados tráficos.

594. En la misma línea, contrariamente a lo afirmado por MOL, esta Comisión ha observado que, aunque dicha empresa haya señalado que ostenta una mínima participación en determinadas rutas, lo cierto es que es una de las líneas navieras con mayor participación en el mercado global (aproximadamente 13%), además de que también existe evidencia clara de que, conjuntamente con sus competidores, no solo coordinaron sobre su participación en diversas cuentas sino

<sup>387</sup> Documentos de constitución y operación del S´Kai, que se encuentra entre los folios 515 al 536 del Expediente.

incluso también sobre las tarifas que ofrecerían para garantizar el respeto de cuentas.

595. En ese sentido, a criterio de esta Comisión, si bien la existencia o ausencia de determinados factores constituyen condiciones que podrían facilitar u obstaculizar la realización de una práctica colusoria no son determinantes para comprobar o descartar que la conducta infractora existió. Ello debido a que, el hecho de que un determinado mercado carezca de una o varias condiciones que faciliten la realización de una práctica colusoria, no impide que la conducta se realice y que les reporte beneficios a sus participantes.
596. Por los motivos expuestos, esta Comisión considera que no resultan atendibles los argumentos formulados por CMC y MOL, pues incluso en el escenario de que la realización de una conducta anticompetitiva resulte aparentemente improbable por no presentarse todas las condiciones que facilitarían su existencia, esta circunstancia no enerva el hecho de que, efectivamente, el cartel se ha materializado y que se cuente con evidencia concluyente que permita acreditar dicha infracción y su impacto sobre el mercado peruano.

## **VII. CONCLUSIONES SOBRE LA CONDUCTA INVESTIGADA**

### **7.1. Sobre la responsabilidad de las Investigadas por infracción a los artículos 1 y 11.2 literal c) de la Ley (reparto de mercado)**

597. En atención al análisis desarrollado en la presente sección y luego de un cuidadoso análisis de las defensas planteadas en el marco del presente procedimiento, esta Comisión ha llegado a la convicción de que, a nivel internacional, existió un sistema o entendimiento común entre diversas líneas navieras dedicadas al transporte de carga rodante que tuvo por objeto el respeto coordinado de la titularidad de las cuentas o clientes que mantenían en diversas rutas, sistema al cual las Investigadas se adhirieron, afectando numerosas cuentas que tenían a puertos peruanos entre sus destinos, lo cual se acredita en las evidencias de coordinación observadas entre 2001 y 2012, que afectaron contratos que, en algunos casos, tuvieron vigencia hasta 2015 inclusive. El siguiente cuadro resume las coordinaciones observadas entre las Investigadas:

[Ver cuadro en la siguiente página]

**Cuadro 7 - Consolidado de episodios de coordinación acreditados**

N°	Cuentas*	Participantes de las coordinaciones	Periodo**
1	Chrysler (Am)	NYK, CSAV	2001-2003
2	Renault/Nissan (E)	CSAV, MOL	2001-2003
3	Ford (Am)	CSAV, NYK	2001-2004
4	Ssanyong (A)	CSAV, CMC, K-Line, NYK	2002-2004
5	Toyota (E)	CSAV, MOL	2003-2005
6	Toyota (Am)	MOL, CSAV	2002-2008
7	Nissan/Renault (Am)	NYK, CMC, CSAV	2005-2008
8	Ford (Am)	CSAV, NYK	2004-2009
9	Renault/Nissan (E)	CSAV, MOL	2004-2008
10	Chrysler (Am)	NYK, CSAV	2008-2009
11	Volkswagen (Am)	NYK, CMC, CSAV	2008-2010
12	General Motors (A)	K-Line, CMC, CSAV, NYK	2008-2010
13	General Motors (A)	CSAV, K-Line, NYK	2010
14	Maruti (Suzuki) (A)	NYK, CSAV, Eukor	2008-2011
15	Mazda (A)	K-Line, NYK, CMC, CSAV, Eukor	2009-2011
16	AAT (Mazda y Ford) (A)	K-Line, CSAV, NYK	2009-2011
17	Hino (Toyota) (A)	CSAV, K-Line	2009-2011
18	Indumotora (A)	CSAV, CCNI, Eukor, K-Line y NYK	2004-2012
19	Iveco (A)	CSAV, Eukor	2011-2012
20	Kaufmann/Daimler (E)	CSAV, NYK	2011-2012
21	Kaufmann (Am)	CSAV, NYK.	2011-2012
22	Toyota Motor Europa (TME) (E)	MOL, NYK	2010-2013
23	General Motors (Am)	CSAV, NYK	2006-2014
24	Renault/Nissan (E)	MOL, NYK	2011-2013
25	General Motors (A)	Eukor, CSAV	2012-2014
26	Chrysler (Am)	CSAV, NYK	2011-2015
27	Ford (Am)	NYK, CSAV	2012-2015

Notas:

(\*) Las letras entre paréntesis corresponden a los orígenes de las cuentas afectadas: (A) Asia, (E) Europa, (Am) América.

(\*\*) Conforme a lo señalado en el Anexo, en defecto de información específica sobre la duración de un contrato en específico, esta Comisión considera la duración de dos años.

Elaboración: CLC.

598. La conducta observada en las Investigadas constituye una infracción a los artículos 1 y 11.2 literal c) de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas<sup>388</sup>, siendo sancionable bajo una prohibición absoluta, conforme a lo dispuesto por el artículo 8 de la referida Ley<sup>389</sup>.

## **7.2. Sobre la responsabilidad de las Investigadas por infracción a los artículos 1 y 11.2 literal a) de la Ley (fijación concertada de precios)**

599. En relación con el tipo infractor de fijación coordinada de precios para el incremento de tarifas (Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, art. 11.2.a) imputado por la Secretaría Técnica en la Resolución de Inicio, esta Comisión considera que existe evidencia de coordinaciones sobre precios (tarifas) observadas en los elementos de juicio analizados (comunicaciones, actas, anotaciones y declaraciones), por ejemplo, en las cuentas de AAT (Mazda-Ford), Chrysler, Ford, General Motors, Nissan/Renault, Ssangyong, Toyota, Toyota Motor Europe y Volkswagen.

600. Sin embargo, en línea con señalado por la Secretaría Técnica, esta Comisión observa que, esencialmente, las coordinaciones sobre tarifas se encuentran dirigidas, bien a asegurar el éxito del respeto de las cuentas afectadas en cada licitación o solicitud de cotizaciones, o bien derivan del intento por aprovechar la titularidad sobre las cuentas objeto de respeto.

601. De esta manera, esta Comisión considera que declarar responsables a las Investigadas por su adhesión al sistema de respeto de cuentas involucra su responsabilidad por las coordinaciones sobre tarifas que llevaron a mantener dicho sistema (por ejemplo, las cotizaciones ante el requerimiento de clientes), con lo cual no resulta necesario declarar la responsabilidad adicional por la fijación coordinada de tarifas, pues no se trata de una conducta independiente o desvinculada de la infracción acreditada por la Comisión.

602. En tal sentido, en la medida que las Investigadas han sido encontradas responsables de la infracción tipificada en el artículo 11.2.c) de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas (reparto de mercados) y que la responsabilidad por las coordinaciones observadas sobre tarifas se encuentra vinculada a dicha infracción, esta Comisión considera que no corresponde declarar responsabilidad adicional de las Investigadas por la fijación concertada de precios (tarifas), infracción a los artículos 1 y 11.2 literal a) de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas.

---

<sup>388</sup> **Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas**

**Artículo 1.- Finalidad de la presente Ley.-**

La presente Ley prohíbe y sanciona las conductas anticompetitivas con la finalidad de promover la eficiencia económica en los mercados para el bienestar de los consumidores.

**Artículo 11.- Prácticas colusorias horizontales.- [fórmula anterior al Decreto Legislativo 1205]**

11.2. Constituyen prohibiciones absolutas los acuerdos horizontales inter marca que no sean complementarios o accesorios a otros acuerdos lícitos, que tengan por objeto:

c) El reparto de clientes, proveedores o zonas geográficas; o,

<sup>389</sup> **Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas**

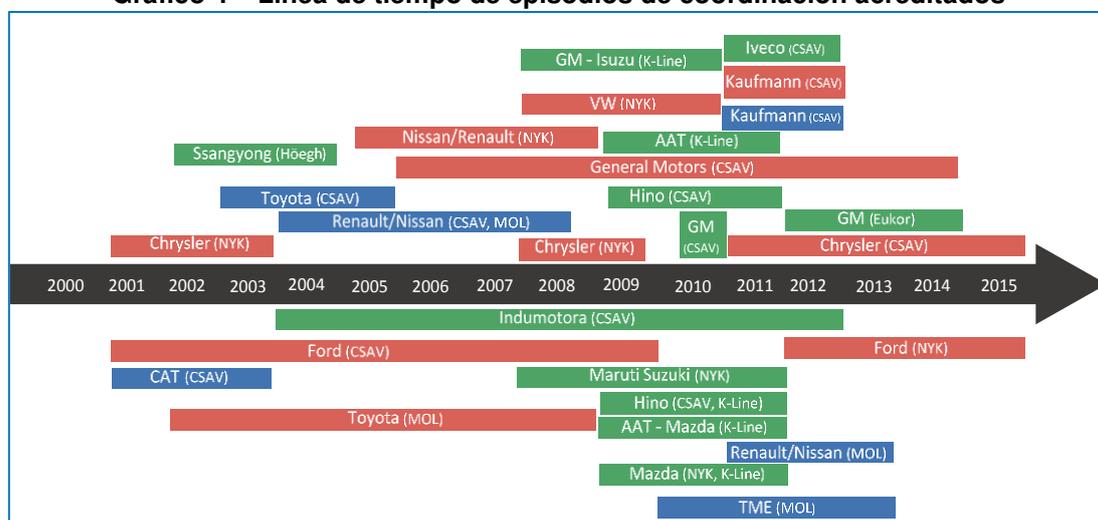
**Artículo 8.- Prohibición absoluta.-**

En los casos de prohibición absoluta, para verificar la existencia de la infracción administrativa, es suficiente que la autoridad de competencia pruebe la existencia de la conducta;

### 7.3. Sobre el carácter continuado de la infracción

603. En línea con las consideraciones esbozadas en la sección 6, esta Comisión considera que es posible acreditar que el sistema de respeto de cuentas en el que participaron las Investigadas, tuvo un carácter continuado, al involucrar coordinaciones permanentes que respondieron a la misma identidad de resolución criminal entre 2001 y 2012, que afectaron múltiples contratos con rutas con destino en Perú, algunos de los cuales se mantuvieron vigentes hasta 2015 inclusive.
604. Las coordinaciones acreditadas y los contratos afectados pueden observarse en el Cuadro 7 y se resumen en la siguiente línea de tiempo<sup>390</sup>:

**Gráfico 4 – Línea de tiempo de episodios de coordinación acreditados**



Nota: Los períodos de cada cuenta consideran las coordinaciones realizadas y los contratos afectados por tales coordinaciones. Los colores representan los orígenes de las rutas afectadas: América (rojo), Asia (verde) y Europa (azul). El nombre de la «titular» de la cuenta se encuentra entre paréntesis. Para mayor detalle, véase el Cuadro 7. Elaboración: CLC.

605. Como puede apreciarse, el sistema de respeto de cuentas tuvo un permanente impacto sobre las importaciones de vehículos en el Perú a lo largo de todo el período investigado. De esta manera, a la luz de los criterios desarrollados en la Resolución 1167-2013/SDC-INDECOPI<sup>391</sup> del Tribunal del Indecopi, es posible ratificar el carácter continuado de la infracción acreditada:
- i. Pluralidad de acciones realizadas: La conducta infractora de las Investigadas fue desarrollada a través de múltiples instancias de coordinación entre 2001 y 2012, que afectaron diecinueve (19) cuentas con destino en Perú.

<sup>390</sup> Los colores representan los orígenes de las rutas afectadas: América (rojo), Asia (verde) y Europa (azul). Entre paréntesis se encuentra el nombre de la empresa «titular» de la cuenta.

<sup>391</sup> La Resolución 1167-2013/SDC-INDECOPI del 15 de julio de 2013 ha sido confirmada por el Vigésimo Quinto Juzgado Contencioso Administrativo mediante Sentencia del 9 de noviembre de 2015 y por la Quinta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo mediante Sentencia del 4 de enero de 2017 (Expediente 7766-2013).

- ii. Pluralidad de violaciones de la misma ley u otra de naturaleza similar: Individualmente consideradas, las instancias de coordinación desarrolladas por las Investigadas constituyen, por sí mismas, infracciones a los artículos 1 y 11.2 literal c) de la Ley de Represión de Conducta Anticompetitivas.
- iii. Proximidad temporal y espacial de los hechos imputados: Las coordinaciones entre las Investigadas se desplegaron de manera ininterrumpida durante el período investigado, cuando diversos clientes a nivel mundial (fabricantes o consignatarios) emprendieron procesos de selección o solicitaban cotizaciones para la asignación de la carga rodante. En todos los casos analizados, dichas coordinaciones tuvieron un impacto, efectivo o potencial, sobre el mercado peruano.
- iv. Identidad de resolución criminal: Las Investigadas participaron de un sistema o entendimiento de respeto coordinado de cuentas a nivel internacional, producto del cual adoptaron acciones coordinadas concretas con características similares (coordinar su participación y posturas) frente a los requerimientos de servicios sobre cuentas de «titularidad» de alguna de ellas, siempre bajo un entendimiento común de respetar la titularidad de las cuentas ajenas y exigir el respeto de las cuentas de titularidad propia.

De esta manera, la conducta desplegada por las Investigadas responde a una idéntica resolución criminal, al observarse una voluntad colectiva de adoptar permanentes coordinaciones en adhesión al sistema de respeto recíproco de cuentas en las diversas instancias de coordinación analizadas, sustituyendo la adopción de estrategias competitivas por la realización de conductas coordinadas, consistentes en presentar posturas de resguardo o cortesía, u otras formas de abstenerse de competir por cuentas ajenas. Esta estrategia anticompetitiva, incluso si se considerase que no corresponde a un plan preconcebido, ciertamente revela el aprovechamiento de una misma oportunidad para materializar estas coordinaciones ilegales siguiendo un esquema común.

606. Considerando que la infracción acreditada corresponde a (i) una pluralidad de conductas realizadas, que constituyen (ii) una pluralidad de violaciones a la misma ley o una de similar naturaleza, que entre sí guardan (iii) proximidad espacial y temporal; y que responden a una (iv) idéntica resolución criminal; esta Comisión considera plenamente acreditado que el sistema de respeto coordinado de cuentas corresponde a una única infracción de carácter continuado.

## VIII. DETERMINACIÓN DE LA SANCIÓN

607. Habiéndose demostrado que las Investigadas incurrieron en prácticas colusorias horizontales con el objeto de respetarse cuentas (clientes y rutas) de manera coordinada en el servicio de transporte internacional de carga rodante, por lo menos, entre 2001 y 2012, con efectos en Perú inclusive hasta 2015; corresponde determinar una sanción adecuada para cada una de dichas empresas.

### 8.1. Reglas para la determinación de la sanción

608. El artículo 246.3 de la Ley del Procedimiento Administrativo General reconoce el principio de razonabilidad como esencial en el ejercicio de la potestad sancionadora administrativa, en los siguientes términos:

**Artículo 246.- Principios de la potestad sancionadora administrativa**

**3. Razonabilidad.-** Las autoridades deben prever que la comisión de la conducta sancionable no resulte más ventajosa para el infractor que cumplir las normas infringidas o asumir la sanción. Sin embargo, las sanciones a ser aplicadas deben ser proporcionales al incumplimiento calificado como infracción, observando los siguientes criterios que se señalan a efectos de su graduación:

- a) El beneficio ilícito resultante por la comisión de la infracción;
- b) La probabilidad de detección de la infracción;
- c) La gravedad del daño al interés público y/o bien jurídico protegido;
- d) El perjuicio económico causado;
- e) La reincidencia, por la comisión de la misma infracción dentro del plazo de un (1) año desde que quedó firme la resolución que sancionó la primera infracción.
- f) Las circunstancias de la comisión de la infracción; y
- g) La existencia o no de intencionalidad en la conducta del infractor.

609. Como se puede observar, las sanciones de tipo administrativo tienen como principal objetivo disuadir o desincentivar la realización de infracciones por parte de los administrados. Ello implica que la magnitud de dichas sanciones debe ser igual o superior al beneficio de realizar las infracciones. El objetivo es garantizar que las sanciones administrativas tengan realmente un efecto disuasivo, no solo sobre las empresas infractoras sino, de forma indirecta, sobre el resto de agentes económicos del mercado. Sin perjuicio de ello, la autoridad tiene la posibilidad de graduar la sanción, incrementándola o reduciéndola, en función de los respectivos criterios agravantes o atenuantes que resulten aplicables en cada caso concreto.

610. En esa misma línea, el artículo 44 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas establece los criterios para determinar la gravedad de la infracción y graduar la sanción en los procedimientos sobre conductas anticompetitivas:

- El beneficio ilícito esperado por la realización de la infracción;
- La probabilidad de detección de la infracción;
- La modalidad y el alcance de la restricción de la competencia;
- La dimensión del mercado afectado;
- La cuota de mercado del infractor;

- El efecto de la restricción de la competencia sobre los competidores efectivos o potenciales, sobre otras partes en el proceso económico y sobre los consumidores;
  - La duración de la restricción de la competencia;
  - La reincidencia de las conductas prohibidas; o,
  - La actuación procesal de la parte.
611. Los dos primeros criterios, el beneficio ilícito esperado y la probabilidad de detección de la infracción, están directamente vinculados con el principio de razonabilidad. En efecto, considerando que la sanción debe cumplir una función disuasiva, debe procurarse que sea mayor que los beneficios que el infractor obtendría como consecuencia de su conducta ilícita.
612. El beneficio ilícito esperado es el beneficio extraordinario real o potencial que obtuvo o pudo haber obtenido el infractor a la norma y que motivó su decisión de participar en una conducta anticompetitiva. En ese sentido, desincentivar la realización de una conducta anticompetitiva implica que el infractor y los demás agentes económicos del mercado internalicen que todo el beneficio extraordinario derivado de una infracción les será extraído cuando la autoridad de competencia detecte la existencia de dicha infracción.
613. La probabilidad de detección consiste en la probabilidad de que la autoridad de competencia descubra la realización de una conducta anticompetitiva. Este elemento es importante debido a que el infractor podría considerar que, aun cuando pierda el beneficio extraordinario como consecuencia de la imposición de una sanción, le conviene realizar la infracción si no existe mayor riesgo de ser detectado.
614. Por lo tanto, para desincentivar una infracción que difícilmente será detectada, es necesario imponer una multa superior al beneficio extraordinario, con la finalidad de que los infractores reciban el mensaje de que, si bien puede ser difícil que la autoridad de competencia detecte su infracción, cuando ello ocurra, la sanción correspondiente será incrementada en una proporción equivalente a esta dificultad de detección.
615. Estos dos criterios permitirán determinar un monto base de la multa (multa base) que, en atención al principio de razonabilidad, garantice el cumplimiento de la función disuasiva de la sanción.
616. No obstante, también debe considerarse otras circunstancias vinculadas con la conducta infractora, que permitirán apreciar su real dimensión y, en tal sentido, motivarán el incremento o la disminución de la multa base, en virtud del principio de proporcionalidad<sup>392</sup>.

---

<sup>392</sup> Sentencia del Tribunal Constitucional del 11 de octubre de 2004, recaída en el Expediente 2192-2004-AA /TC, fundamento 17: «[E]s en el seno de la actuación de la Administración donde el principio de proporcionalidad cobra especial relevancia, debido a los márgenes de discreción con que inevitablemente actúa la Administración para atender las demandas de una sociedad en constante cambio, pero también, debido a la presencia de cláusulas generales e indeterminadas como el interés general o el bien común, que deben ser compatibilizados con otras cláusulas o principios igualmente abiertos a la interpretación, como son los derechos fundamentales o la propia dignidad de las personas (...)».

617. Así, criterios como la dimensión del mercado afectado, los efectos reales y potenciales generados sobre otros competidores y los consumidores, la participación de mercado del infractor y la duración de la conducta ilícita, son factores que permiten apreciar las repercusiones de la conducta infractora y, de esta manera, ayudan a establecer la gravedad de la infracción.
618. Del mismo modo, y siguiendo la jurisprudencia del Tribunal del Indecopi, criterios como la indebida actuación procesal y la reincidencia pueden ser considerados como agravantes de la sanción y, por lo tanto, pueden incrementar la multa base determinada a partir del principio de razonabilidad<sup>393</sup>.

## **8.2. Método de cálculo de la multa base**

619. De acuerdo con las reglas para la determinación de la multa, esta se calcula en base al beneficio extraordinario y la probabilidad de detección, de modo que el monto obtenido cumpla con la función de disuadir la infracción.
620. En ese sentido, para el cálculo de la multa base, se considerará el beneficio extraordinario y la probabilidad de detección. En primer lugar, se determinará el beneficio ilícito extraordinario, concepto que incluye el beneficio anticompetitivo real o potencialmente obtenido por las empresas infractoras como consecuencia de la realización de la infracción. Luego, dicho beneficio se divide entre la probabilidad de detección de la conducta infractora. Asimismo, el monto resultante debe ser ajustado por la inflación para mantener su valor real en el tiempo, obteniéndose la multa base ajustada.
621. Posteriormente, a la multa base ajustada se pueden aplicar factores agravantes o atenuantes, dependiendo de las características de la conducta y el mercado en el que desarrolla.
622. A continuación, se presenta la propuesta de cálculo de la multa base ajustada por parte de la Secretaría Técnica, los argumentos de las investigadas, y la decisión de la Comisión respecto a la sanción a imponer.

## **8.3. La sanción propuesta por la Secretaría Técnica**

623. La Secretaría Técnica indicó que el beneficio ilícito extraordinario estaría representado por los beneficios que habrían esperado obtener las empresas investigadas como consecuencia de haber participado en prácticas colusorias horizontales para respetarse cuentas de manera coordinada en el servicio de transporte marítimo internacional de carga rodante con destino a Perú, adhiriéndose a un sistema global entre líneas navieras que involucraba el respeto de cuentas que tenían distintos países de destino.
624. Las empresas investigadas buscaron, con el respeto de cuentas, obtener tarifas del servicio de transporte marítimo superiores a las que hubiesen obtenido en un

---

<sup>393</sup> Sobre la obligación de las partes de observar una adecuada conducta procesal y la consideración del incumplimiento de este deber como factor agravante, ver Resolución 0352-2008/TDC-INDECOPÍ del 26 de febrero de 2008. Respecto de la reincidencia como factor agravante para la imposición de una multa, ver Resolución 0839-2009/TDC-INDECOPÍ del 29 de abril de 2008.

entorno de competencia. El respeto de cuentas consistió en reconocer a una empresa la «titularidad» de una cuenta, mientras que el resto de potenciales empresas competidoras no debían de participar en el proceso de licitación o debían presentar propuestas técnicas o económicas que no serían las ganadoras (propuestas o cotizaciones de respaldo). Las empresas que no participaban o que participaban ofreciendo cotizaciones de respaldo, a través de su conducta, aseguraban el respeto de otras cuentas de «titularidad» propia.

625. Considerando lo señalado, la Secretaría Técnica indicó que las empresas «titulares» de cuentas obtuvieron beneficios ilícitos extraordinarios al evitar la competencia de las terceras empresas participantes de la colusión y, de esta manera, poder mantener sus tarifas por encima del nivel competitivo<sup>394</sup>.
626. Por su parte, las empresas que tuvieron el rol de no participar o de participar ofreciendo cotizaciones de respaldo en cuentas con destino a Perú, también esperaron obtener beneficios de su accionar infractor, pues les permitió mantener las cuentas de titularidad propia, tanto en Perú como en otros destinos del mundo. Por ello, considerando que estos beneficios, efectivos o esperados, generaron suficientes incentivos para que estas empresas contribuyan activamente con el acuerdo y distorsionar la competencia por cuentas con destino en Perú, la Secretaría Técnica propuso considerar tales beneficios en el cálculo del beneficio ilícito extraordinario de dichas empresas<sup>395</sup>.
627. Conforme a lo señalado, la Secretaría Técnica recomendó que la multa para cada empresa infractora sea la suma de dos componentes:

$$\text{Multa Base} = \frac{\text{Componente Principal} + \text{Componente Adyacente}}{\text{Probabilidad de Detección}}$$

628. La multa base propuesta para cada empresa tendría dos componentes: principal y adyacente. El componente principal equivale a la suma de los beneficios ilícitos extraordinarios obtenidos por la empresa en cada cuenta que se adjudicó (cuentas propias), mientras que el componente adyacente es la suma de un porcentaje de los beneficios ilícitos extraordinarios obtenidos por las otras empresas que ganaron dichos procesos (cuentas ajenas) con contribución de la empresa en cuestión.
629. En particular, con relación al componente adyacente, que busca aproximar el beneficio extraordinario que habría obtenido la empresa que contribuyó a que otra empresa mantenga la titularidad de la cuenta, se propuso considerar que las

---

<sup>394</sup> Una excepción a esta regla, se habría producido en los episodios de coordinación sobre las cuentas de Chrysler desde Estados Unidos en 2002 (CSAV y NYKnos) y de TME desde Europa en 2012. A pesar de que las coordinaciones tuvieron la expectativa mantener las titularidades de NYK y MOL, respectivamente, este beneficio ilícito esperado no se llegó a concretar.

<sup>395</sup> En sentido análogo, jurisdicciones como Estados Unidos consideran adecuado sancionar a aquellas empresas que, si bien no se adjudicaron las licitaciones, permitieron que otras empresas se adjudiquen tales licitaciones en condiciones anticompetitivas. United States Sentencing Commission, *Guidelines Manual*, §3E1.1 (Nov. 2016), pp. 323-326. Disponible en: <https://www.ussc.gov/guidelines/2016-guidelines-manual>.

empresas que contribuyeron habrían esperado mantener el equilibrio existente en la distribución de titularidades de las cuentas existentes a nivel mundial.

En tal sentido, considerando que el origen de la práctica investigada es un respeto de cuentas a nivel internacional y que la participación de mercado a nivel internacional es un indicador del resultado deseado del acuerdo, se propuso que el componente adyacente sea un porcentaje del componente principal, siendo la alícuota el porcentaje de participación de la empresa en el mercado internacional.

630. Como en casos previos, la Secretaría Técnica aproximó el beneficio ilícito extraordinario obtenido de cada cuenta objeto del cártel como la diferencia entre el precio colusorio ( $P_{Colusorio}$ ) y el precio en un escenario competitivo ( $P_{Competitivo}$ ) por las cantidades asociadas a la cuenta ( $Q$ ). Al respecto, la Secretaría Técnica consideró los precios colusorios y las cantidades asociadas a las cuentas con destino a Perú, considerando la información de los medios de prueba. Con relación a las tarifas correspondientes a un escenario competitivo, dada la limitada información disponible<sup>396</sup>, la Secretaría Técnica propuso considerar que es equivalente a  $P_{Competencia} = P_{Colusorio} / 1.2$ , que se deriva de considerar un margen anticompetitivo de 20%<sup>397</sup>.
631. En relación con la probabilidad de detección ( $P_{det}$ ), atendiendo a las siguientes características del cártel investigado, la Secretaría Técnica propuso que este factor no debería superar el 30%.
632. Adicionalmente, la Secretaría Técnica propuso que, para mantener su efecto disuasivo, los componentes de la multa base sean ajustados mensualmente por el Índice de Precios al Consumidor (IPC) a diciembre de 2017.
633. En base a los criterios explicados y a los valores de cada componente desarrollados, el siguiente cuadro muestra la multa base ajustada propuesta para cada empresa investigada por parte de la Secretaría Técnica, desagregada en sus componentes principal y adyacente<sup>398</sup>:

---

<sup>396</sup> La Secretaría Técnica indicó que la información disponible en el expediente (comunicaciones, requerimientos de información, entre otros) no permite establecer valores referenciales conducentes a estimar de forma consistente un precio competitivo de mercado.

<sup>397</sup> La Secretaría Técnica estimó que utilizar un valor de 20% para estimar el sobreprecio resultante de la conducta infractora es concordante con la evidencia internacional sobre este tipo de conductas: casos de cárteles (bid rigging) sancionados por las agencias de competencia a nivel mundial. Para más información, véase: CONNOR, John, *Price-Fixing Overcharges*, Tercera Edición Revisada, 2014. Purdue University. West Lafayette, Indiana, p. 52. Disponible en: [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2400780](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2400780).

Si bien existen otras investigaciones que sugieren valores superiores (por ejemplo, un valor de 23.82% en Marcel BOYER y Rachidi KOTCHONI, *How Much Do Cartel Overcharge?*, publicado online el 7 de agosto de 2015, p. 145); la Secretaría Técnica consideró coherente con las características de la presente investigación tomar el valor de 20% antes referido.

<sup>398</sup> Para más información sobre la composición de los valores, ver el Informe 017-2015/ST-CLC-INDECOPI.

**Cuadro 8**  
**Multas propuestas por la Secretaría Técnica<sup>399</sup>**

<b>Empresa</b>	<b>Componente Principal S/</b>	<b>Componente Adyacente S/</b>	<b>Multa Base Ajustada 1/ (S/)</b>	<b>Multa Base Ajustada 2/ (UIT)</b>
<b>CMC</b>	0,00	35 897,58	119 658,61	28.83
<b>CSAV</b>	16 313 695,53	136 987,02	54 835 608,51	13 213.40
<b>Eukor</b>	4 946 232,05	1 205 320,69	20 505 175,80	4 941.01
<b>K-Line</b>	4 088 299,85	1 291 195,95	17 931 652,65	4 320.88
<b>MOL</b>	2 429 278,98	110 202,19	8 464 937,23	2 039.74
<b>NYK</b>	6 610 911,60	2 317 954,65	29 762 887,52	7 171.78
<b>Total</b>	<b>S/. 34 388 418,01</b>	<b>5 097 558,08</b>	<b>131 619 920,31</b>	<b>31 715,64</b>

Fuente: Informe 017-2018/ST-CLC-INDECOP1

1/ La multa base corresponde a división de la suma del Componente Principal más Componente Adyacente entre la probabilidad de detección.

2/ Considerando el valor de la UIT vigente de 2018: S/ 4 150.

634. Finalmente, atendiendo a la gravedad de la conducta acreditada, su duración, sus efectos sobre la importancia de carga rodante y sobre la economía peruana a través de la industria automotriz, la Secretaría Técnica solicitó a esta Comisión que evalúe la aplicación de factores agravantes sobre las multas propuestas.

#### **8.4. Análisis de las alegaciones planteadas por las Investigadas**

635. A continuación, esta Comisión analizará los diversos argumentos planteados por las Investigadas en relación con los criterios utilizados por la Secretaría Técnica para sustentar su propuesta de multas aplicables a cada una de ellas.

##### **8.4.1. Sobre el componente adyacente**

636. K-Line, Eukor y MOL<sup>400</sup> sostienen que la inclusión de un componente adyacente es una forma de cálculo de la multa base que no ha sido aplicada por la Comisión o el Tribunal en anteriores oportunidades y que carece de fundamentos económicos y legales. Asimismo, MOL<sup>401</sup> señaló que la referencia a la *United States Sentencing Commission*, citada por la Secretaría Técnica, no implica añadir al beneficio ilícito de un infractor (componente principal) un componente adyacente.

637. Adicionalmente, las Investigadas manifestaron que la metodología de la multa propuesta por la Secretaría Técnica conlleva a una doble penalización por la misma infracción, por lo que es contraria al principio de proporcionalidad que rige la imposición de sanciones.

<sup>399</sup> Los valores de los componentes se muestran en soles y son la suma de los tender individuales según el detalle mostrado en el Anexo del Informe N° 017-2015/ST-CLC. Si bien se muestran dos decimales, los cálculos han considerado todos los decimales disponibles.

<sup>400</sup> De acuerdo con los escritos de alegatos al Informe Técnico presentado el 15 y 16 de marzo de 2018 y los escritos de alegatos finales de K-Line, Eukor y MOL presentados el 16 de abril de 2018.

<sup>401</sup> En relación con lo señalado por MOL en su escrito de alegatos al Informe Técnico presentado el 16 de marzo de 2018.

638. Por otra parte, K-Line<sup>402</sup> manifestó que la metodología planteada por la Secretaría conlleva a que la multa perdonada a los solicitantes de beneficios por colaboración sea recuperada, al menos parte, a través de la multa impuesta al resto de navieras que no solicitaron clemencia. Finalmente, MOL<sup>403</sup> indicó que la abstención en una licitación no representa un ingreso adyacente para la naviera, pues no representa ingreso alguno.

639. Al respecto, la Comisión considera relevante recordar que la conducta acreditada consiste en la adhesión de las Investigadas a un acuerdo, entendimiento o sistema para el respeto coordinado de cuentas en el servicio de transporte marítimo internacional de carga rodante que involucró a múltiples empresas y rutas, algunas de ellas con destino en Perú. El respeto de cuentas implicaba que las líneas navieras «titulares» de determinadas cuentas ganaban o mantenían la titularidad de estas cuentas con la contribución de otras líneas navieras, quienes se abstendían de participar o lo hacían con propuestas no competitivas, y quienes a su vez podían exigir el respeto de las cuentas «propias», sea en el Perú o sea en algún otro puerto del mundo.

De esta manera, el respeto de cuentas únicamente habría sido posible con la participación concurrente y coordinada de las Investigadas en cada episodio, tanto las que ganaron las cuentas «propias» como las que respetaron las cuentas «ajenas». En la medida que infringieron de manera conjunta la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, todas las Investigadas deben responder por las coordinaciones efectuadas, con independencia de si obtuvieron alguna cuenta con destino a Perú. Por ello, esta Comisión considera que, para desincentivar la realización de este tipo infracciones, debe imponer sanciones a todas las Investigadas que participaron en coordinaciones, con independencia de si su participación consistió en abstenerse o de si obtuvieron finalmente cuentas con destino en Perú.

640. Ahora bien, esta Comisión observa que la Secretaría Técnica propuso el cálculo del componente adyacente con el objetivo de desincentivar la participación de las empresas navieras que no obtuvieron las cuentas en cada episodio, pero respetaron de manera coordinada la titularidad de las cuentas «ajenas». Sin embargo, esta Comisión considera que dicha aproximación no resulta precisa, pues no se cuenta con información o criterios objetivos que permitan respaldar que los componentes adyacentes sean equivalentes a los beneficios extraordinarios que habrían obtenido las empresas que contribuyeron al respeto de cada una de las cuentas «ajenas», en el contexto del sistema global de respeto entre las líneas navieras.

641. En tal sentido, aunque desde una perspectiva distinta a la Secretaría Técnica, esta Comisión impondrá sanciones a todas las Investigadas, con independencia de si su participación consistió en abstenerse o de si obtuvieron finalmente cuentas con destino en Perú, con el objetivo de desincentivar la realización de prácticas colusorias como las acreditadas en el presente caso. En la siguiente sección se detalla la forma en que se calcula el beneficio ilícito para las Investigadas.

---

<sup>402</sup> Al respecto, K-Line en su escrito de alegatos al Informe Técnico presentado el 15 de marzo de 2018.

<sup>403</sup> Según lo señalado por MOL en su escrito de alegatos al Informe Técnico presentado el 16 de marzo de 2018.

#### 8.4.2. Estimación de precios competitivos, precios colusorios y beneficio ilícito extraordinario

642. En relación con los precios considerados en la estimación del beneficio ilícito (precio competitivo y colusorio), Eukor<sup>404</sup> considera que, a diferencia de lo indicado por la Secretaría Técnica, la Comisión cuenta con información aduanera de SUNAT que puede ser confiable para la base del cálculo de las ventas afectadas, y de la cual se puede obtener el precio de un periodo anterior al de la práctica como referencia de un precio competitivo.
643. Al respecto, de la revisión del Expediente, la Comisión observa que la información de precios o fletes del servicio investigado no puede ser aproximada con precisión a partir de la base de datos de aduanas. En efecto, se aprecia que la información de fletes de aduanas no corresponde, en su mayoría, a los fletes establecidos en los contratos<sup>405</sup> de transporte marítimo presentes en el expediente y que formaron parte del acuerdo. Las diferencias se deben a que las unidades de medida consideradas en el contrato de transporte marítimo (por ejemplo, flete en función a la dimensión de vehículos) no son las mismas que SUNAT considera a la hora de registrar los fletes (por ejemplo, flete por vehículo)<sup>406</sup>.
644. Asimismo, las diferencias también se deben a que en una misma operación de transporte marítimo se pueden transportar vehículos de distintas dimensiones<sup>407</sup>, marcas, y modelos, mientras que el registro aduanero no considera dichos detalles. Al respecto, la SUNAT agrega la información<sup>408</sup> (no diferencia dimensiones, marcas y modelos) registrando la tarifa por unidad vehicular final. Así, no se cuenta con información del valor del flete asociado a un vehículo de marca y dimensión específica<sup>409</sup>. De esta manera, por las razones antes señaladas, la información de SUNAT únicamente puede utilizarse de manera complementaria a la información contenida en otras fuentes, como contratos y registros de transporte.

---

<sup>404</sup> De acuerdo con el escrito de alegatos al Informe Técnico presentado el 15 de marzo de 2018 y el escrito de alegatos finales de Eukor, presentado el 16 de abril de 2018.

<sup>405</sup> De la revisión del expediente, esta Comisión observa que la Secretaría Técnica requirió a todas las Investigadas que remitan información documentada de todas las cuentas investigadas, no obstante, solo se remitieron tres contratos de las empresas MOL (Nissan 2006-2008 y Nissan 2012-2013) y NYK (Suzuki 2008-2011). El resto de información documentada fue obtenida a partir de los medios de pruebas. Posteriormente, Eukor remitió información documentada durante sus alegatos al informe oral.

<sup>406</sup> Por ejemplo, el Global Bid 2012 que obra en la información remitida por Eukor en el folio 1810 del Expediente se negocia sobre las categorías A y B que corresponden a dos diferentes rangos (mínimo y máximo) de dimensiones de vehículos.

<sup>407</sup> A partir de los contratos disponibles, esta Comisión constató la existencia de contratos que cotizaban a partir de la dimensión del vehículo (metros cúbicos), tales como General Motors (2010, 2013-2014) con destino de China a Perú, Toyota Motor Europe (2011) con destino de Reino Unido a Perú, y Ford (2013-2015) con destino de Estados Unidos a Perú.

<sup>408</sup> Al respecto, la base de datos aduanera presenta información que asocia el número de la Declaración Única de Aduanas a más de un vehículo correspondiente. Ver la base de datos proporcionada por la SUNAT en el folio 1191 del Expediente.

<sup>409</sup> Para más detalle, ver sección 8.5.

645. En relación con el beneficio ilícito extraordinario, la Secretaría Técnica considera que el precio resultante (precio cobrado) es 20% superior al precio en una situación competitiva (sobrecargo); K-Line, Eukor y MOL<sup>410</sup> señalan que se asumió dicho valor a partir de una referencia a un estudio académico, el cual no es representativo de la industria de transporte, porque corresponde al sobrecargo promedio del universo del estudio, que incluye distintas industrias adicionales a la industria de servicio de transporte. Por ello, proponen que, en lugar de asumir el sobrecargo promedio de la muestra del trabajo académico, se realice un filtro según las características de la industria, debido a que el sobrecargo promedio de los cárteles de la industria de transporte sería un mejor estimado.
646. Asimismo, Eukor<sup>411</sup> señala que el cálculo del sobrecargo recomendado por la Secretaría Técnica se basa en un periodo demasiado prolongado que tiende a incrementar su valor; por lo cual no deberían considerarse las observaciones iniciales del periodo del estudio académico. Además, el cálculo no solo se basa en las decisiones de las agencias de competencia, sino que también incluye a otros trabajos académicos.
647. En relación con los argumentos esbozados por las Investigadas, esta Comisión considera que el sobrecargo de 20% es un valor representativo para la modalidad de acuerdo colusorio tipo *bid rigging*. Considerar las características de la industria, tomando en cuenta el carácter global del cartel investigado, no reduciría el sobrecargo sino lo incrementaría a 25%<sup>412</sup>. Asimismo, existen otros documentos académicos que estiman valores cercanos al 20% propuesto por Connor, entre ellos, Boyer y Kotchoni (2015)<sup>413</sup> proponen un 23.82% en promedio y 23.27% según la mediana para cárteles internacionales bajo la modalidad de *bid rigging* en las que fueron declarados culpables.
648. Respecto de la necesidad de acotar el periodo de referencia para el cálculo del sobrecargo, la Comisión considera que, en general, un mayor número de observaciones resultado de un periodo más amplio incorpora información que tiende a acercar el valor estimado a su verdadero valor, eliminando registros que podrían generar sesgos. Adicionalmente, si la Comisión considerase como criterio aplicable al sobrecargo del estudio de Connor, el periodo más cercano (2001-2013) a la conducta investigada, este ascendería a un sobrecargo de 21% para casos de *bid rigging*<sup>414</sup>.

Por otro lado, en el caso específico de cárteles internacionales, eliminar los sobrecargos anteriores a 1973 no generaría cambios sustanciales en el sobrecargo propuesto por la Secretaría Técnica. En efecto, según Boyer y

---

<sup>410</sup> De acuerdo con los escritos de alegatos al Informe Técnico presentado el 15 y 16 de marzo de 2018 y los escritos de alegatos finales de K-Line, Eukor y MOL presentados el 16 de abril de 2018.

<sup>411</sup> De acuerdo con el escrito de alegatos finales de Eukor, presentado el 16 de abril de 2018.

<sup>412</sup> CONNOR, John (2017). *Private International Cartels Full Data 2012-4-13 2012-1*. Edition. Purdue University Research Repository. doi:10.4231/R7GF0RPJ. Disponible en: <https://purr.purdue.edu/publications/2732/1>

<sup>413</sup> Marcel BOYER y Rachidi KOTCHONI, *How Much Do Cartel Overcharge?*, publicado online el 7 de agosto de 2015, p. 146.

<sup>414</sup> CONNOR, John (2014), *Price-Fixing Overcharges*, Tercera Edición Revisada. Purdue University. West Lafayette, Indiana, p. 52. Disponible en: [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2400780](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2400780).

Kotchoni (2015)<sup>415</sup>, tomando en cuenta la base de datos del estudio de Connor, encuentran que la mediana de los sobrecargos en cárteles internacionales posteriores a 1973 fue de 20.66%.

649. Respecto de la necesidad de eliminar los trabajos académicos como fuente para estimar los sobrecargos, esta Comisión considera que los estudios académicos son referentes válidos para el análisis del sobrecargo, dada la información disponible. Las Investigadas no han indicado las razones objetivas para descartar dichos estudios académicos, como problemas con las bases de datos. Incluso, dicho valor ha sido utilizado por la agencia de competencia en México, la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE)<sup>416</sup>, en el cálculo de la multa aplicada a siete líneas de navieras por fijación de precios en el mercado de servicios de transporte marítimo de carga rodante.
650. Por otro lado, MOL<sup>417</sup> indica que, contrariamente al sobreprecio del 20% considerado por la Secretaría Técnica, a partir de la información contenida en algunas comunicaciones recogidas en el Informe Técnico (párrafos 293 y 423), los sobrecargos estarían en el rango de 5% a 10%.
651. Al respecto, las comunicaciones señaladas por MOL no indican propiamente los incrementos efectivamente implementados en cada cuenta. En efecto, dichos correos muestran el proceso de discusión entre ellas para incrementar el precio del transporte marítimo, sin indicar expresamente los incrementos finalmente acordados o aquellos aceptados por los fabricantes o consignatarios.
652. Por último, K-Line<sup>418</sup> manifestó que los incrementos en los fletes no se explican únicamente por la supuesta cartelización. Además, identificó un error material en el número de vehículos que formaban parte del cálculo de la multa base<sup>419</sup>.

Al respecto, K-Line no presenta documentación que indique de manera específica cuales fueron los otros factores distintos al acuerdo colusorio que explicarían los incrementos de fletes para cada cuenta analizada. A diferencia de lo señalado por K-Line, como se ha indicado anteriormente, se tiene evidencia que las Investigadas acordaron el respeto de cuentas con el objetivo de incrementar los fletes por encima del nivel competitivo. En ese sentido, se considera acreditado que los incrementos de los fletes de las cuentas investigadas se explican por el acuerdo anticompetitivo acreditado. Adicionalmente, la Comisión ha corroborado el error material señalado por K-Line, el cual será corregido en el cálculo de la multa.

---

<sup>415</sup> Ibíd., p. 144.

<sup>416</sup> Véase la versión pública de la decisión final sobre el Expediente IO-005-2013 del 25 de mayo de 2017.

<sup>417</sup> Según lo señalado por MOL en su escrito de alegatos al Informe Técnico presentado el 16 de marzo de 2018.

<sup>418</sup> En relación con lo señalado por K-Line en su escrito de alegatos al Informe Técnico presentado el 15 de marzo de 2018.

<sup>419</sup> Se consignó vehículos de la marca Subaru para el 2010, en lugar de considerar únicamente camiones de la marca Isuzu.

### 8.4.3. Actualización por inflación

653. En relación con el uso de la inflación para actualizar el valor del beneficio ilícito de la multa, K-Line<sup>420</sup> señaló en sus alegatos al Informe Técnico, que esta Comisión no tendría sustento legal para actualizar la multa de esta manera ya que en la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas no existe mención a un criterio de este tipo, ni es un criterio de imposición de multas recomendado en el documento de la Gerencia de Estudios Económico del Indecopi<sup>421</sup>.

Asimismo, K-Line<sup>422</sup> añadió, en sus alegatos finales, que la actualización no es objetiva, toda vez que está sujeta a la eficiencia investigativa de la Secretaría Técnica, dado que un mayor periodo de investigación tendría, por el factor de actualización, su correlato en una mayor sanción; lo cual implicaría un incremento arbitrario en la sanción a las Investigadas.

654. Al respecto, cabe recordar que, según lo establecido en el artículo 246.3 de la Ley del Procedimiento Administrativo General, las autoridades deben prever que la comisión de la conducta sancionable no resulte más ventajosa para el infractor que cumplir las normas infringidas o asumir la sanción<sup>423</sup>. Con la finalidad de dar cumplimiento a esta disposición, esta Comisión se encuentra obligada a calcular las multas que impone de tal manera que puedan mantener su valor en el tiempo, lo cual efectivamente se logra aplicando un ajuste de inflación a dichas multas. En esta línea de razonamiento, la Sala de Defensa de la Competencia del Indecopi ha indicado lo siguiente:

*Si bien los Transportistas no tendrían en cuenta el efecto de la inflación en los flujos que esperaban recibir al inicio de la conducta para efectos del cálculo de la multa, **sí debe considerarse la inflación acumulada entre la fecha en que finalizó la conducta y la emisión de la resolución de primera instancia, de tal forma que el beneficio esperado real mantenga su valor en el tiempo, y no se encuentre afectado por periodo que duró la investigación en primera instancia.***<sup>424</sup>

[Énfasis agregado]

655. En consecuencia, el uso de un factor de actualización del valor de la multa resulta concordante con lo establecido en las normas y jurisprudencia en materia de libre competencia.

---

<sup>420</sup> De acuerdo al escrito de alegatos al Informe Técnico presentado el 15 de marzo de 2018 y el escrito de alegatos finales de K-Line del 16 de abril de 2018.

<sup>421</sup> Documento de Trabajo N° 01-2012/GEE.

<sup>422</sup> Al respecto, K-Line en su escrito de alegatos al informe oral, presentado el 15 de marzo de 2018.

<sup>423</sup> **Ley del Procedimiento Administrativo General**  
**Artículo 246.- Principios de la potestad sancionadora administrativa**  
La potestad sancionadora de todas las entidades está regida adicionalmente por los siguientes principios especiales:  
**3. Razonabilidad.**- Las autoridades deben prever que la comisión de la conducta sancionable no resulte más ventajosa para el infractor que cumplir las normas infringidas o asumir la sanción. Sin embargo, las sanciones a ser aplicadas deben ser proporcionales al incumplimiento calificado como infracción, observando los siguientes criterios que se señalan a efectos de su graduación: (...)

<sup>424</sup> Ver numeral 162 de la Resolución 2424-2013/SDC-INDECOP del 23 de diciembre de 2013.

656. Respecto de la supuesta falta de objetividad sobre la actualización de la sanción por el periodo que pudiese tomar la investigación, cabe precisar que de acuerdo con el artículo 42 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, la Secretaría Técnica tiene la facultad de iniciar procedimientos administrativos sancionadores hasta cinco (5) años después del último acto de ejecución de la conducta materia de investigación.

En ese sentido, la Secretaría Técnica inició este procedimiento administrativo dentro del plazo establecido en la dicha Ley y condujo el procedimiento dentro de los plazos legales determinados, por lo que esta situación no se puede calificar como una falta de objetividad por parte del órgano instructor, más aún si se considera la complejidad de la presente investigación.

657. Adicionalmente, cabe precisar que el factor de actualización en asociación con el plazo del periodo investigación no genera un cambio en el valor real de la posible sanción, por el contrario, lo que el factor de actualización hace es preservar el valor del beneficio ilícito extraordinario al momento de la comisión de la infracción independientemente del periodo de investigación o la fecha de sanción.

658. Por otro lado, las Investigadas indicaron que se deben utilizar otros valores distintos al IPC para actualizar la multa base por inflación. K-Line, Eukor y MOL<sup>425</sup> indicaron que para mantener el valor de la multa en el tiempo se debe convertir la multa de cada año a su equivalente en Unidades Impositiva Tributarias (UIT)<sup>426</sup>. Asimismo, MOL<sup>427</sup>, sostuvo que para mantener el valor de la multa en la presunta colusión, esta debe ser actualizada según el IPC del Japón dada la naturaleza de las empresas involucradas, y considerando además que los criterios de las Normas Internacionales de Contabilidad<sup>428</sup> mencionan la conveniencia de establecer una única moneda funcional sobre el cual se reportan los principales estados financieros de la empresa; o en su defecto a la moneda en la que se transa este tipo de servicio. Finalmente, Eukor<sup>429</sup> manifestó durante el informe oral y en sus alegatos finales que el IPC no es el factor correcto de actualización de la multa, por lo que sugirió utilizar el Índice de Precios al Por Mayor (IPM), dado que se busca actualizar el valor monetario de la multa de cada empresa.

659. En relación con el uso de la UIT en lugar del IPC como factor de actualización de la multa, esta Comisión considera necesario precisar que el uso del IPC se sustenta en el hecho de que el Ministerio de Economía y Finanzas, entidad

---

<sup>425</sup> De acuerdo con los escritos de alegatos al Informe Técnico presentado el 15 y 16 de marzo de 2018 y los escritos de alegatos finales de K-Line, Eukor y MOL presentados el 16 de abril de 2018.

<sup>426</sup> Según los escritos de alegatos al Informe Técnico, presentados por K-Line y MOL, el 15 y 16 de marzo de 2018.

<sup>427</sup> En relación con el escrito de alegato al Informe Técnico presentado el 15 y 16 de marzo de 2018 y el escrito de alegato final de MOL presentado el 16 de abril de 2018.

<sup>428</sup> Las Normas Internacionales de Contabilidad son criterios establecidos por la IFRS que es una organización que busca promover la calidad, fácil adopción y comprensión de la contabilidad de las empresas. Disponible en: <http://www.ifrs.org/>.

<sup>429</sup> De acuerdo con los alegatos al Informe Técnico realizado el 28 de marzo de 2018 y los escritos de alegatos finales de Eukor del 16 de abril de 2018.

encargada de determinar el valor de la UIT, toma en consideración otros aspectos macroeconómicos distintos a la inflación al fijar la UIT cada año, y además considera el impacto que este valor tendría sobre la recaudación<sup>430</sup>. Por ello, un factor relacionado a la inflación resulta preferible para garantizar que la multa mantenga su efecto disuasorio en el tiempo.

660. Adicionalmente, la Comisión considera pertinente señalar que la actualización es sobre la base del beneficio ilícito extraordinario y no sobre la multa aplicable a las Investigadas. En ese sentido, no es pertinente utilizar la UIT como factor de actualización, por las razones mencionadas anteriormente
661. Respecto del uso del IPC de Japón, las Investigadas no han presentado información que precise que el beneficio ilícito extraordinario asociado a la conducta imputada haya recibido dicho tratamiento, es decir, que haya sido convertido a la moneda de Japón, o que el beneficio ilícito extraordinario haya seguido el estándar contable que menciona MOL. En tal sentido, no corresponde utilizar el equivalente al IPC del referido país como factor relacionado a la inflación para garantizar que la multa mantenga su efecto disuasorio en el tiempo<sup>431</sup>.
662. Sobre el uso del IPM en lugar del IPC como factor de actualización de la multa, cabe señalar que el primero se relaciona principalmente con la evolución de precios de un conjunto de bienes de la empresa que se transan en el canal de comercialización mayorista<sup>432</sup>, mientras que el segundo se relaciona principalmente con la evolución de los precios de un conjunto de bienes y servicios de la economía en general.

En ese sentido, considerando que no existe información que muestre que el beneficio ilícito extraordinario haya sido utilizado única y exclusivamente para la adquisición de bienes a nivel mayorista del mercado en que se desenvuelve las Investigadas, esta Comisión estima preferible utilizar el IPC como factor relacionado a la inflación para garantizar que la multa mantenga su efecto disuasorio en el tiempo. Finalmente, el uso del IPC como factor de actualización de la multa ya ha sido recogido por la Sala Especializada en Defensa de la Competencia del Indecopi en anteriores pronunciamientos<sup>433</sup>.

663. Sin perjuicio de lo señalado, a partir de las comunicaciones presentadas en secciones anteriores y de los contratos disponibles, la Comisión considera que los servicios, durante el periodo de realización de la conducta, se contrataron en dólares de los Estados Unidos de América, servicios que fueron prestados por empresas ubicadas fuera del territorio nacional. Asimismo, MOL<sup>434</sup> en sus alegatos

---

<sup>430</sup> Para más detalles ver Decreto Supremo N°353-2016-EF e Informe N°323-2016-EF/61.01.

<sup>431</sup> En el informe oral, que obra en el folio 01935 del Expediente, MOL indicó que no tenía conocimiento si los ingresos en dólares percibidos por las cuentas investigadas fueron registrados de forma inmediata a la moneda japonesa.

<sup>432</sup> Incluye en su composición bienes de demanda intermedia, bienes de consumo final y bienes de capital, clasificados por su origen en nacionales e importados y de acuerdo con tres sectores productivos: agropecuario, pesca y manufactura.

<sup>433</sup> A modo de ejemplo ver: Resolución 2424-2013/SDC-INDECOPi del 23 de diciembre de 2013.

<sup>434</sup> Según lo señalado por MOL en su escrito de alegatos al Informe Técnico presentado el 16 de marzo de 2018.

indica que la moneda comúnmente utilizada a lo largo de la cadena de valor dentro de la industria automotriz y en el mercado de transporte a través de naves Ro-Ro es el dólar americano (USD). Así, esta Comisión utilizará como factor de ajuste del valor de la multa en el tiempo, al Índice de Precios al Consumidor (CPI, por sus siglas en inglés) de los Estados Unidos de América.

#### 8.4.4. Probabilidad de detección

664. En los alegatos al Informe Técnico, K-Line<sup>435</sup> precisó que, para determinar la probabilidad de detección, la Secretaría Técnica no tomó en cuenta el documento de trabajo de la Gerencia de Estudios Económicos, que establece un rango de probabilidad de detección entre el 41% y el 60% para prácticas colusorias horizontales<sup>436</sup>. Asimismo, señaló que la probabilidad de detección es incorrecta, dado que conceptualmente es una función inversa del gasto de la autoridad en hacer cumplir la ley, por lo que, al haberse incrementado el presupuesto desde 2011, la probabilidad de detección debió tender a incrementarse. Lo contrario indicaría que la probabilidad de detección no se incrementa con el mayor gasto en *enforcement*, sino que se reduce, e implicaría que el gasto que efectuó la autoridad no ha sido eficiente.
665. Adicionalmente, MOL<sup>437</sup> indicó que la probabilidad de detección debía ser superior al 30%, toda vez que el presente caso ha sido investigado en diversas jurisdicciones internacionales con anticipación a que fuese materia de investigación en el Perú. Asimismo, señaló que, en caso la evidencia del inicio de investigaciones similares en otras jurisdicciones no sea un motivo razonable para considerar una mayor probabilidad de detección, se debe tener en cuenta que la probabilidad de detección resulta mucho mayor cuando el periodo del presunto acuerdo se acerca a la actualidad.
666. En relación con el documento de trabajo de la Gerencia de Estudios Económicos, corresponde señalar que dicho documento contiene una aproximación a las prácticas colusorias horizontales sobre la base de la experiencia previa al 2013 y de la información disponible que se tenía hasta ese momento. Más aún, en lo que corresponde a la probabilidad de detección, el documento de trabajo se basa exclusivamente en una encuesta aplicada a profesionales de la Secretaría Técnica y la Comisión, y resultaba razonable su empleo ante la ausencia de estudios estadísticos que ofrezcan mayores datos.
667. Por el contrario, a nivel comparado se han realizado estimaciones del valor de la probabilidad de detección, basadas en estudios econométricos, encuestas y opiniones de expertos de países con amplia experiencia en aplicación de las leyes de libre competencia, lo que constituye un mejor referente para la estimación de la probabilidad de detección y debe privilegiarse su empleo. Dichas referencias consideran la probabilidad de detección de prácticas colusorias, la aplicación del

---

<sup>435</sup> De acuerdo al escrito de alegatos al Informe Técnico presentado el 15 de marzo de 2018 y el escrito de alegatos finales de K-Line del 16 de abril.

<sup>436</sup> Documento de Trabajo N° 01-2012/GEE.

<sup>437</sup> Según lo señalado por MOL en su escrito de alegatos al Informe Técnico presentado el 16 de marzo de 2018.

programa de clemencia, y el nivel de esfuerzo de las autoridades de competencia en la detección de cárteles<sup>438</sup>. Dichos estudios indican que la probabilidad de detección estaría entre el 10% y un valor menor a 50%.

668. Asimismo, en la Resolución 738-2017/SDC-INDECOPI la Sala de Defensa de la Competencia del Indecopi consideró como válido el uso de estudios sobre cárteles descubiertos en Estados Unidos y en Europa para estimar la probabilidad de detección.

En esa misma línea, la Sala ha considerado que, para determinar la probabilidad de detección de una infracción en particular, se deben considerar sus características propias, partiendo de los hechos particulares que permitieron detectar la existencia de la conducta anticompetitiva<sup>439</sup>.

En efecto, el cálculo de la probabilidad de detección se realiza caso por caso, según las propias características de la infracción en particular. Por ello, si bien existen porcentajes de probabilidad de detección usualmente aplicados por esta Comisión, ello no puede significar que estos resulten inamovibles o que no consideren las características del caso analizado en concreto.

669. En referencia a la relación entre la probabilidad de detección y el mayor gasto en *enforcement*, esta Comisión considera que si bien un mayor presupuesto podría incidir positivamente en las actividades de investigación de la autoridad de competencia, no existe una relación causal directa entre dicha circunstancia y la detección de un mayor número de cárteles, pues esta última depende de múltiples factores ajenos al presupuesto de la autoridad, como el grado de clandestinidad de la infracción y, como en este caso, la presentación de solicitudes de beneficios

---

<sup>438</sup> En detalle, tomando los documentos que consideren la existencia del programa de clemencia (para el caso de Estados Unidos se considera que este programa entró en vigencia a partir del 1993 y para la Comisión Europea se considera que su programa entró en vigencia en 1996) sobre la probabilidad de detección, estos sugieren que dicha probabilidad se encuentra entre 10 y 33%.

Al respecto, los siguientes cinco documentos recogen la opinión de expertos en materia de libre competencia y sugieren lo siguiente:

La probabilidad de detección debería ser como máximo 10% de acuerdo con Douglas Ginsburg, funcionario de la División Antitrust del Departamento de Justicia de los EE.UU. Ver: *Douglas H. Ginsburg, before the united states sentencing commission, hearings concerning alternatives to incarceration* (1986)

Adicionalmente, considerando las características de los cárteles detectados antes de 1987, se recoge que la probabilidad de detección sería menos de 33%, posiblemente hasta 10%. Ver: WERDEN, Gregory y SIMON, Marilyn J. *Why Price Fixer Should Go to Prison*. Antitrust Bulletin 917 (1987).

Por su parte, en relación con los cárteles en Europa, se considera que, a partir de una revisión sobre lo encontrado en otras jurisdicciones, en Europa la probabilidad de detección no sería mayor que 33%; Ver: WILS, Wouter P.J. *Is Criminalization of EU Competition Law the Answer?* World Competition (2005).

A partir de una revisión de los estudios desarrollados para cárteles en EE.UU. y Europa, se considera prudente suponer que la probabilidad de detección de cárteles es de 15%. Ver: BUCCIROSSI, Paolo y SPAGNOLO, Giancarlo. *Optimal Fines in the Era of Whistleblowers. Should Price Fixers still Go to Prison?*. Contributions to Economic Analysis, Volumen 282 (2007), páginas 81-122.

Finalmente, Gregory Werden actualiza su opinión respecto de la probabilidad de detección y estima que esta sería menos de 25% en relación con los cárteles detectados en Estados Unidos. Ver: WERDEN, Gregory J. *Sanctioning Cartel Activity: Let the Punishment Fit the Crime*. (2009).

<sup>439</sup> Ver Resolución 508-2017/SDC-INDECOPI.

por colaboración. En efecto, debe enfatizarse que la probabilidad de detección depende de más de un criterio y no solo de un único elemento para su estimación, criterios que serán analizados más adelante.

Además, incluso asumiendo que el gasto en *enforcement* se ha incrementado a partir de 2011 como indica K-Line, difícilmente puede argumentarse que el cártel investigado ha tenido una alta probabilidad de detección cuando logró operar de manera clandestina entre 2001 y 2012, y fue detectado por solicitudes de beneficios por colaboración. De esta manera, se debe recordar que la presente conducta anticompetitiva es un acuerdo a nivel internacional, y las pruebas se han ubicado fuera del ámbito nacional.

670. Por otra parte, Eukor<sup>440</sup> sostiene que la probabilidad de detección del 30% no se encuentra en línea con la disponibilidad de la base de datos de SUNAT, que es de fácil acceso. En esa misma línea, K-Line<sup>441</sup> indica que la base de datos de SUNAT no es la única disponible, debido a que también se dispone de otras bases de datos que ofrecen la misma información que la de SUNAT, tal como Veritrade.
671. Al respecto sobre el uso de la base de datos para determinar la probabilidad de detección, la Comisión considera que la base aduanera no permite analizar el acuerdo colusorio de reparto de cuentas, debido a que no cuenta con información sobre la empresa naviera responsable del transporte marítimo. Al no disponer de la información de la empresa naviera, no se puede evaluar los montos transportados por empresa y determinar si existe algún patrón que permita indicar la existencia de un reparto de cuentas. Distinto es el caso de la disponibilidad de datos asociado a otros mercados, donde dichas bases contienen información de precios diferenciado por tipos de empresas, como es el caso, por ejemplo, del sistema «el Facilito» en el sector de hidrocarburos.
672. Por su parte, tal como la K-Line señala, Veritrade al utilizar la misma fuente de datos aduaneros de SUNAT posee los mismos problemas antes señalados, lo cual no permitiría realizar un monitoreo que contribuya a la detección de la conducta infractora.
673. En consecuencia, en el presente caso, atendiendo a las características particulares de la conducta anticompetitiva investigada<sup>442</sup>, y conforme a las consideraciones detalladas en la sección 8.5, esta Comisión considera que la probabilidad de detección debe alcanzar un valor de 30%.

---

<sup>440</sup> De acuerdo con los alegatos al Informe Técnico realizado el 28 de marzo de 2018 y los escritos de alegatos finales de Eukor del 16 de abril de 2018.

<sup>441</sup> De acuerdo al escrito de alegatos al Informe Técnico presentado el 15 de marzo de 2018.

<sup>442</sup> Así, por ejemplo, se puede mencionar en el presente caso que el mecanismo de coordinación para el reparto de cuentas involucró correos electrónicos, llamadas telefónicas, reuniones entre competidores a través de servicios conjuntos que sirvieron como plataforma de comunicación para acordar de manera conjunta el reparto de cuentas entre ellos; distinto al mecanismo utilizado en el mercado de venta de productos farmacéuticos donde el mecanismo se dio a través de terceros para dar una apariencia de legalidad. Asimismo, en el presente caso, no se tenía acceso a información pública que brinde información aproximada del comportamiento de los precios del servicio en cuestión, aspecto que no contribuyó a las labores de investigación.

#### **8.4.5. Factores agravantes**

674. Con relación a la sugerencia que realiza la Secretaría Técnica a la Comisión sobre el uso de posibles factores agravantes a la multa, K-Line<sup>443</sup> sostiene que los argumentos sobre la dimensión del mercado afectado, las características de la práctica colusoria y los incrementos de costos en el que incurrieron los consignatarios o fabricantes producto de la presunta práctica anticompetitiva, no es evidencia suficiente para probar que existió un impacto negativo sobre el sector automotriz, toda vez que el número de vehículos importados creció a una tasa significativa de 45% y que los fletes de solo 795 de los 1950 vehículos, donde K-Line fue la naviera titular, fueron pagados en Perú.
675. Al respecto, si bien no comparte los argumentos planteados por K-Line, como se observará en la siguiente sección, esta Comisión considera que en el presente caso no resulta necesario introducir factores agravantes, en particular, atendiendo a que el beneficio ilícito esperado de la infracción acreditada se encuentra adecuadamente reflejado en la determinación de su gravedad y las multas calculadas para cada empresa, no concurriendo situaciones especiales como, por ejemplo, la afectación a la salud de las personas, siendo por tanto sanciones suficientemente disuasivas.

#### **8.5. La sanción a imponer**

676. En línea con las reglas esbozadas en la presente sección, esta Comisión considera pertinente indicar que el elemento esencial en la sanción de los casos de carteles internacionales como el aquí analizado se relaciona con la responsabilidad de los partícipes para lograr la materialización de la conducta anticompetitiva. Como se ha señalado, la materialización de los acuerdos entre las Investigadas ha requerido de la participación tanto del agente designado para ganar la licitación (el «titular» de la cuenta), como de aquellos otros que contribuyen con este objetivo, sea mediante la presentación de ofertas de cortesía o absteniéndose de presentar ofertas sobre cuentas «ajenas».

En esa línea, el beneficio que un agente obtiene por ganar una cuenta no depende únicamente de su acción, sino de la colaboración de otros miembros del cártel; y el beneficio anticompetitivo que obtiene ciertamente responde al beneficio que les reporta a otros participar de manera concurrente en el sistema de respeto de cuentas a nivel internacional. En otras palabras, la obtención de un beneficio concreto por parte de un agente por obtener una cuenta refleja el beneficio anticompetitivo que, en general, recibe el cártel en su conjunto.

En ese sentido, es posible entender que el beneficio obtenido por los agentes partícipes del respeto de cuentas no es exclusivamente individual, sino que se encuentra vinculado al de los otros partícipes de la infracción, perteneciendo así al conjunto de agentes que forman parte del sistema colusorio.

---

<sup>443</sup> De acuerdo al escrito de alegatos al Informe Técnico presentado el 15 de marzo de 2018 y el escrito de alegatos finales de K-Line del 16 de abril.

677. Bajo esta línea, con el objeto de lograr que todas las empresas que formaron parte del acuerdo colusorio, independientemente si ganaron o no la licitación, reciban una sanción efectivamente disuasiva; esta Comisión considera que deberá distribuirse entre ellas el beneficio ilícito asociado a todas las cuentas analizadas que fueron afectadas con el cártel. Este criterio resulta razonable, además, si se considera que, potencialmente, todas las empresas pudieron haber obtenido la titularidad de dichas cuentas de haber competido por ellas. Al respecto, de manera análoga al criterio mencionado, la Sala<sup>444</sup> optó por utilizar la distribución de la multa total a cada empresa aseguradora por la realización de una práctica concertada consistente en la fijación de primas mínimas y deducibles mínimos correspondientes a los segmentos de seguro básico y completo de vehículos particulares. En la misma línea, la COFECE<sup>445</sup> aplicó sanciones a siete líneas de navieras, distribuyendo la multa total según su participación en este mismo cártel a cada empresa correspondiente.
678. En ese sentido, a continuación, se estimará la multa base para las Investigadas por su participación en el cártel materia de análisis. Para ello, primero se estimará la multa base para las cuentas que tuvieron como titulares a las empresas infractoras, luego se agregan las multas base en la medida que dicho monto fue resultado del actuar proscrito en el que participaron de manera conjunta las empresas infractoras. Finalmente, dicho monto conjunto se distribuirá entre los infractores en atención a su participación en el mercado afectado, en particular según las ventas afectadas, dando como resultado la multa base final.
679. En atención a lo señalado, esta Comisión considera que la multa base asociada a las cuentas investigadas debe tener las siguientes características:

$$\text{Multa Base de las Cuentas} = \frac{\sum_{i=1}^n \text{Bext}_i}{P_{det}}$$

Donde:

- $i$  : Es la cuenta  $i$ -ésima investigada
- $n$  : Es el número total de cuentas investigadas.
- $\text{Bext}$  : Es el beneficio ilícito obtenido, equivalente a  $(P_{Colusorio} - P_{Competitivo}) * Q$
- $P_{det}$  : Es la probabilidad de detección.

680. Cabe precisar que, el beneficio ilícito extraordinario obtenido de cada cuenta se aproxima por la diferencia entre el precio colusorio ( $P_{Colusorio}$ ) y el precio en un escenario competitivo ( $P_{Competitivo}$ ) por las cantidades asociadas a la cuenta ( $Q$ ).
681. Al respecto, la información disponible que esta Comisión ha tenido acceso con el objeto de estimar el beneficio ilícito extraordinario ha sido limitada y fragmentaria. Por ello, el cálculo de dicho beneficio considera tres distintas fuentes de información en distinto orden de prelación.
682. La primera fuente de información son los contratos que consiste en una lista de elementos o variables negociados entre las navieras y su respectivo cliente

<sup>444</sup> Ver Resolución 0856-2014/SDC-INDECOPi del 25 de mayo de 2017.

<sup>445</sup> Ver versión pública del Expediente IO-005-2013 del 25 de mayo de 2017.

(consignatario o productor) para el transporte de una marca o categoría específica de vehículos en un periodo determinado (p.e. *award list* o *global bid*). En los contratos se especifica la tarifa negociada, la frecuencia de las salidas, los puertos de embarques y destino, la duración del viaje, las cantidades de vehículos a transportar<sup>446</sup>, entre otras características. No obstante, el número de contratos recopilados es limitado y no contienen información sobre precios competitivos.

La segunda fuente de información son los registros estadísticos del servicio conjunto, donde se reportaba la cantidad de vehículos que transportaba de manera mensual cada empresa naviera, según la marca o categoría durante el 2010 y 2012<sup>447</sup>.

Por último, la tercera fuente de información es la registrada por la SUNAT, durante el periodo de sanción. Esta base de datos aduanera se encuentra supeditada al Formato A<sup>448</sup> «Régimen de Importaciones a nivel de sub partidas nacionales» que se encuentra en su página web<sup>449</sup>.

683. En ese sentido, en el cálculo de la multa se tomará en cuenta a los contratos y, en su defecto, se utilizarán los registros de los servicios conjuntos. Finalmente, en ausencia de las dos primeras fuentes de información, se hará uso de la información de SUNAT.
684. Respecto del beneficio extraordinario, para el cálculo de la multa base inicial de cada cuenta, no se cuenta con información para estimar el precio competitivo. En efecto, no se dispone de información de contratos en escenarios competitivos y colutorios que permitan determinar con precisión los fletes de transporte marítimo de todas las cuentas involucradas.
685. Adicionalmente, la información de SUNAT no permite calcular el precio del transporte marítimo que fue objeto del acuerdo<sup>450</sup>. Como se indicó anteriormente, las unidades de medida consideradas en el contrato de transporte marítimo (por ejemplo, flete en función a la dimensión de vehículos) no son las mismas que

---

<sup>446</sup> Los contratos pueden tener alguna referencia a la cantidad esperada a transportar o la cantidad efectivamente transportada. Sin embargo, los contratos eran negociados sobre la base de una cantidad establecida y las coordinaciones recaían sobre las tarifas.

<sup>447</sup> La información que se encuentra disponible es únicamente sobre el servicio conjunto Shin Nanseikai, y se encuentra disponible solo para los años en referencia.

<sup>448</sup> Al respecto, dicho formato de registro de importaciones permite procesar consultas detalladas con variables específicas por subpartida nacional, desde el año 1993 a la fecha. En este registro se incluye el nombre del importador y la información se encuentra procesada a nivel nacional al 98%.

Cabe precisar que este formato registra operaciones por un periodo más extenso en comparación al Formato B, que, si bien tiene detalles adicionales al primero, solo se encuentra disponible la información de los tres (3) últimos meses, donde se incluyen datos del proveedor, y la información se encuentra a nivel nacional al 99%.

<sup>449</sup> Disponible en: <http://www.aduanet.gob.pe/aduanas/informae/aepartmen.htm>

<sup>450</sup> Se evaluó la consistencia de la información de SUNAT respecto a los fletes marítimos comparando dicha información con la muestra de fletes de contratos disponibles. Así, se observó, por ejemplo, que para el caso de la marca «Suzuki», los fletes del contrato y los identificados en la base de datos aduanera difieren en un 85.27%. En otros contratos, por ejemplo, General Motor 2013-2014, no se puede realizar la comparación debido a que los fletes no tienen la misma unidad de medida (los contratos están en metros cúbicos y en SUNAT están en unidades vehiculares).

SUNAT considera a la hora de registrar los fletes (por ejemplo, flete por vehículo). Asimismo, en una misma operación de transporte marítimo se pueden transportar vehículos de distintas marcas y dimensiones registrándose un valor de flete por cada vehículo en SUNAT, lo que no permite obtener el valor del flete asociado a la negociación específica<sup>451</sup>.

686. En ese sentido, los precios correspondientes a un escenario competitivo, dada la información disponible, se considera que es equivalente a  $P_{Competencia} = \frac{P_{Colusorio}}{1,2}$ , que se deriva de considerar un margen anticompetitivo de 20%<sup>452</sup>.

Dicho margen anticompetitivo es consistente y representativo con el margen estimado para otros cárteles internacionales para este tipo de acuerdo. En efecto, se estima que el margen anticompetitivo o sobreprecio resultante de acuerdos tipo *bid rigging* es del 20%<sup>453</sup>.

687. El beneficio extraordinario considerado por esta Comisión será, por lo tanto, equivalente a  $Bext_i = \frac{0,2}{1,2} * P_{Colusorio} * Q$ . Como se indicó previamente, se toma en cuenta en primer lugar la información de fletes y cantidades de vehículos establecidos en los contratos o en los servicios conjuntos de las cuentas involucradas en el acuerdo de precios. En el caso de no disponer de dicha información, se considera la base de datos de SUNAT. Al respecto, si bien la base de datos de SUNAT no cuenta con suficiente detalle para estimar el flete marítimo involucrado en el acuerdo, se considera que, de manera agregada, contiene información relevante sobre el valor de las ventas asociadas al transporte marítimo de vehículos.
688. En relación con la probabilidad de detección ( $P_{det}$ ), la Comisión en su jurisprudencia<sup>454</sup>, ha considerado que determinadas características, como, por ejemplo, el tipo de investigación, el acceso a base de datos, las estrategias para eliminar u ocultar las pruebas y los mecanismos de coordinación, influyen

---

<sup>451</sup> La información de fletes marítimos derivados de los contratos de transporte se registra en el conocimiento de embarque (o bill of lading), mientras que la información de SUNAT se construye a partir de los registros de la Declaración Única de Aduanas (DUA). El conocimiento de embarque puede incluir distintos puertos donde viene los vehículos, así como varias marcas de vehículos y dimensiones de vehículos, a los cuales pueden corresponder fletes diferenciados. Dicha diferencia no se registra necesariamente en la DUA. Al respecto, en los registros identificados que corresponderían a las cuentas involucradas, los fletes se presentan por unidad vehicular y no por la dimensión del vehículo.

<sup>452</sup> La información disponible en el expediente (comunicaciones, requerimientos de información, entre otros) no permite establecer valores referenciales conducentes a estimar de forma consistente un precio competitivo de mercado.

<sup>453</sup> Utilizar un valor de 20% para estimar el sobreprecio resultante de la conducta infractora es concordante con la evidencia internacional sobre este tipo de conductas: casos de cárteles (bid rigging) sancionados por las agencias de competencia a nivel mundial. Para más información, véase: CONNOR, John, *Price-Fixing Overcharges*, Tercera Edición Revisada, 2014. Purdue University. West Lafayette, Indiana, p. 52. Disponible en: [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2400780](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2400780).

Si bien existen otras investigaciones que sugieren valores superiores (por ejemplo, un valor de 23.82% en Marcel BOYER y Rachidi KOTCHONI, *How Much Do Cartel Overcharge?*, publicado online el 7 de agosto de 2015, p. 145); esta Comisión considera coherente con las características de la presente investigación tomar el valor de 20% antes referido.

<sup>454</sup> Resoluciones 100 y 101-2017/CLC-INDECOPI.

decisivamente en la probabilidad de detección de un cártel. En el presente caso, al considerarse tales criterios, se ha determinado que la probabilidad de detección no debe superar el 30% pues analizándose estos factores en función a su disponibilidad en el mercado, se han observado las siguientes características de la infracción:

- La presentación de una solicitud de exoneración de sanción antes del inicio formal de una investigación (Clemencia Tipo «A»). La aplicación al programa de clemencia permitió la detección de la práctica anticompetitiva. Es preciso indicar que, las noticias anteriores a la solicitud de CSAV, sobre el inicio de investigaciones respecto al acuerdo de reparto de cuentas a nivel internacional no indicaban que se encontraban involucradas cuentas con destino a Perú. Los pronunciamientos de otras agencias de competencia suelen consignar información local que no permite extrapolar conclusiones a nuestro país.
- La forma de registro de la información de las unidades vehiculares transportadas por vía marítima no facilita la identificación de una práctica anticompetitiva (es información frecuentemente inexacta como se ha mostrado en esta resolución), por lo que no se tenía acceso a información que podría haber proporcionado indicios razonables de la práctica anticompetitiva.
- En particular durante el último periodo de la conducta, las Investigadas evitaron dejar constancia de sus coordinaciones ilegales en actas o comunicaciones.
- Las coordinaciones, en ningún caso, se llevaron a cabo en el territorio nacional, siendo producto de reuniones, teleconferencias y contactos personales o telefónicos en diversas ciudades del mundo (inaccesibles para la Secretaría Técnica), limitando el registro o evidencia de las coordinaciones llevadas a cabo –la cual además ha resultado fragmentada y dispersa–, lo que dificultó el acceso a medios de prueba que acrediten la dimensión integral de la conducta investigada.

689. En ese sentido, de una evaluación conjunta de los factores que inciden en la probabilidad de detección, esta Comisión ha observado que, se presenta una circunstancia que ha favorecido la detección del cártel con otras que han impuesto una dificultad significativa para que la autoridad pueda detectar por sí misma la infracción:

[Ver cuadro en la siguiente página]

**Cuadro 9**  
**Características de las infracciones según probabilidad de detección**

Características de la infracción	Probabilidad			
	60%	30%	15%	Presente caso: 30%
<b>Tipo de investigación</b>	Denuncia / Clemencia Tipo «A»	Iniciativa de la autoridad	Iniciativa de la autoridad	<b>Clemencia Tipo «A»</b>
<b>Acceso a Base de Datos</b>	Sí (exacta / completa)	Sí (aproximada)	No	<b>No</b>
<b>Estrategia para ocultar o eliminar las pruebas</b>	No	Sí (evidencia fragmentada y dispersa)	Sí (expresamente)	<b>Sí (evidencia fragmentada y dispersa)</b>
<b>Mecanismo de coordinación</b>	-	-	Tercer agente cuya intervención da apariencia de legalidad a la conducta	<b>Internacional (fuera del territorio nacional)</b>

Elaboración: CLC.

Por lo tanto, es posible concluir que, en el caso bajo análisis, se presentan características que aproximan el nivel de probabilidad de detección al 30%.

690. Ahora bien, con el objeto de mantener el efecto disuasivo de la sanción, la multa base debe ser ajustada por un componente que permita mantener su valor en el tiempo. En ese sentido, como se ha señalado, considerando que las empresas infractoras son empresas localizadas fuera del territorio nacional y que las transacciones de las tarifas se consignaron en dólares de los Estados Unidos de América; a criterio de esta Comisión, para efecto del ajuste, deben considerarse el Índice de Precios al Consumidor de dicho país<sup>455</sup> (CPI, por sus siglas en inglés) de manera mensual por los meses del periodo de realización de la conducta infractora.

Este criterio permite una mejor aproximación al verdadero valor de los beneficios que obtuvieron las empresas infractoras, pues considera de forma más precisa las características de las empresas y las particularidades del periodo de ejecución, lo que mejora la eficacia de la multa como elemento para desincentivar la realización de la conducta infractora. Por ello, con el objeto de generar un real incentivo disuasivo al preservar el valor del beneficio anticompetitivo al momento de realización de la conducta, los valores de la Multa Base de las Cuentas se actualizan a la fecha a marzo de 2018 utilizando los CPI mensuales<sup>456</sup>.

<sup>455</sup> Bureau of Labor Statistics, United States Department of Labor. Disponible en: <https://www.bls.gov/cpi/data.htm>

<sup>456</sup> En particular, la actualización del beneficio ilícito se ha realizado de manera mensual a marzo de 2018, para lo cual se ha utilizado el CPI de marzo de 2018 y el CPI del mes correspondiente a la transacción sujeta a análisis. Para más información, véase el Anexo de la presente resolución.

691. En sentido, en atención a las consideraciones señaladas, el siguiente cuadro muestra la Multa Base de las Cuentas Ajustadas por el CPI a marzo de 2018 de las cuentas involucradas en el acuerdo colusorio.

**Cuadro 10**  
**Multa Base Total de las Cuentas Ajustadas**<sup>457 458</sup>

<b>Beneficio Ilícito Extraordinario Ajustado por Inflación <sup>1/</sup> (S./)</b>	<b>Probabilidad de detección</b>	<b>Multa Base Total de las Cuentas<sup>2/</sup> (S./)</b>	<b>UIT <sup>3/</sup></b>
<b>34 280 806,29</b>	<b>0,3</b>	<b>114 269 354,31</b>	<b>27 534,78</b>

1/ El Beneficio Ilícito Extraordinario ha sido ajustado, según el CPI disponible a marzo de 2018

2/ La multa base corresponde a división del beneficio extraordinario ajustado entre la probabilidad de detección.

3/ Considerando el valor de la UIT vigente de 2018: S/ 4150.

\* Los cálculos se realizan con todos los decimales posibles y se presenta la información con dos decimales.

Elaboración: CLC

692. Como se ha indicado previamente, luego del cálculo de la Multa Base Total de las Cuentas Ajustadas, esta Comisión considera pertinente que dicho monto agregado sea distribuido entre las involucradas, según su participación en el cártel. Es decir, la participación que mantuvieron las involucradas a través de las ventas afectadas que tienen como fuente las cuentas con destino en Perú analizadas en la presente decisión<sup>459</sup>. Tal como se señaló, esta distribución responde a la modalidad del cártel analizado, que consistió en el respeto coordinado de cuentas, en el cual las empresas que contribuyeron con la empresa «titular» lo hicieron presentando posturas de cortesía o absteniéndose de participar.

693. Al respecto, en el siguiente cuadro se presentan las participaciones de las empresas involucradas en la conducta analizada en relación con los ingresos obtenidos en el mercado peruano, según las licitaciones colusorias identificadas.

[Ver cuadro en la siguiente página]

<sup>457</sup> Los valores de los componentes se muestran en soles y son la suma de los tender individuales según el detalle mostrado en el Anexo. Si bien se muestran dos decimales, los cálculos han considerado todos los decimales disponibles.

<sup>458</sup> Este cálculo se obtiene del Beneficio ilícito agregado del cártel, mediante el cual los montos asociados a todas las cuentas investigadas forman parte del cálculo. No obstante, al realizar el cálculo de la Multa Base Total de las Cuentas Ajustadas, se resta el valor que correspondería a la cuenta cuyo titular fue Höegh en la medida que dicha empresa no se encuentra imputada.

<sup>459</sup> No ha sido posible de identificar la participación de CMC sobre las cuentas afectadas, dado que se ha utilizado la participación de las empresas involucradas que se adjudicaron de manera directa dichas cuentas. Sin embargo, teniendo en cuenta la responsabilidad de CMC dentro del cártel, esta Comisión ha optado por utilizar un método *ad hoc* que se describirá luego del análisis de la Multa Base Final Ajustada.

**Cuadro 11**  
**Participaciones de las empresas en las cuentas investigadas (2001 – 2015)**

<b>Empresas</b>	<b>Ventas</b>
<b>CSAV</b>	50,50%
<b>Eukor</b>	15,22%
<b>K-Line</b>	8,07%
<b>MOL</b>	6,96%
<b>NYK</b>	19,25%
<b>Total</b>	100,00%

\* Los cálculos se realizan con todos los decimales posibles y se presenta la información con dos decimales.

Elaboración: CLC

694. Posteriormente, se multiplica dichas participaciones a la Multa Base Total de las Cuentas Ajustadas, obteniendo la Multa Base por empresa infractora.

**Cuadro 12**  
**Multa Base Final aplicable a cada empresa infractora excepto CMC<sup>460</sup>**

<b>Empresa</b>	<b>Beneficio Ilícito Extraordinario Ajustado por Inflación<sup>1/</sup> (S/.)</b>	<b>Probabilidad de detección</b>	<b>Multa Base por empresas<sup>2/</sup> (S/.)</b>	<b>UIT<sup>3/</sup></b>
<b>CSAV</b>	17 311 013,24	0,30	57 703 377,45	13 904,43
<b>Eukor</b>	5 216 053,75	0,30	17 386 845,84	4 189,60
<b>K-Line</b>	2 768 006,25	0,30	9 226 687,50	2 223,30
<b>MOL</b>	2 386 496,27	0,30	7 954 987,58	1 916,86
<b>NYK</b>	6 599 236,78	0,30	21 997 455,93	5 300,59
<b>Total</b>	34 280 806,29	<b>0,30</b>	114 269 354,31	27 534,78

1/ El Beneficio Ilícito Extraordinario ha sido ajustado, según el CPI disponible a marzo de 2018.

2/ La multa base corresponde a división del beneficio extraordinario ajustado entre la probabilidad de detección.

3/ considerando el valor de la UIT vigente de 2018: S/ 4150.

\* Los cálculos se realizan con todos los decimales posibles y se presenta la información con dos decimales.

Elaboración: CLC

695. Como se señaló, un caso particular es CMC. Si bien CMC no fue titular de alguna cuenta con destino a Perú, su participación en el acuerdo colusorio está acreditada. En ese sentido, con el objetivo de disuadir este tipo de conductas, la Comisión considera adecuado imponer una sanción a dicha empresa. La multa a CMC sería proporcional a la participación de mercado que tiene CMC en el mundo (0,3%) por el beneficio ilícito asociado a las cuentas que participó. Luego, la multa para CMC asciende a 19,35 UIT<sup>461</sup>.

<sup>460</sup> Los valores de los componentes se muestran en soles y son la suma de los tender individuales según el detalle mostrado en el Anexo. Si bien se muestran dos decimales, los cálculos han considerado todos los decimales disponibles.

<sup>461</sup> La multa para CMC se ha calculado considerando la información proporcionada en su escrito del 3 de mayo de 2017. CMC indicó que contaba con 2 embarcaciones, que representan el 0,3% de todas las embarcaciones que contaron las empresas navieras para el transporte de vehículos a nivel mundial en el 2012 (último año donde se registran coordinaciones por parte de CMC). El número total de embarcaciones de las empresas navieras en el mundo se encuentran en el Factbook. El Factbook es un estudio periódico de NYK que contiene información estadística sobre el mercado de transporte marítimo en el mundo. Para más información ver Anexo. La información del Factbook se encuentra disponible en <http://www.nyk.com/english/ir/library/fact01/>

696. En ese sentido, la multa final para cada empresa infractora se muestra en el siguiente cuadro:

**Cuadro 13**  
**Multa Base Final por empresas infractoras**

<b>Empresas</b>	<b>Multa Base Final (UIT)</b>
<b>CMC</b>	19,35
<b>CSAV</b>	13 904,43
<b>Eukor</b>	4 189,60
<b>K-Line</b>	2 223,30
<b>MOL</b>	1 916,86
<b>NYK</b>	5 300,59
<b>Total</b>	27 554,13

\* Los cálculos se realizan con todos los decimales posibles y se presenta la información con dos decimales.

Elaboración: CLC

697. Ahora bien, en relación con la gravedad de la conducta, esta Comisión coincide con la Secretaría Técnica en que la infracción identificada se trata de un cártel internacional bajo la modalidad de reparto de mercados (por clientes y zonas geográficas). Este tipo de infracciones se considera como una de las más nocivas, debido a su impacto inmediato sobre el bienestar de la sociedad. En efecto, el reparto de mercado implica la inmediata eliminación de la competencia entre agentes económicos, lo que genera precios superiores a los que habrían existido en condiciones de competencia, en perjuicio de los consumidores.

698. En la misma línea, es necesario observar que el usuario del servicio de transporte internacional de carga rodante es el exportador o importador que, de acuerdo con el contrato celebrado con su contraparte, asume el costo de transporte. Los usuarios del servicio de transporte marítimo de carga rodante llevan a cabo procesos de selección globales o invitaciones a cotizar acotadas a determinados tráficos, como parte del proceso necesario para intentar obtener las condiciones más competitivas posibles en el mercado, parte necesaria para sus operaciones, incluyendo aquellas en el mercado peruano, que se llevan a cabo a través de sucursales o concesionarias.

En tal sentido, los fabricantes o consignatarios incurrirán en mayores costos como consecuencia del respeto de cuentas, al incrementarse las tarifas que corresponde asumir por transportar carga con destino a Perú, lo cual genera, entre otros, limitaciones en las posibilidades de mayor importación del bien afectado, la mayor onerosidad del proceso de importación y el encarecimiento de los productos importados, resultando así reprochable por sus efectos en el territorio nacional.

699. Identificar los efectos señalados en el párrafo anterior no desconoce que la conducta investigada tenga otros efectos sobre la economía peruana a través de la industria automotriz. Al respecto, de acuerdo con Apoyo Consultoría<sup>462</sup>, el sector

<sup>462</sup> Para mayor referencia véase el informe de Apoyo Consultoría (2014), *Importancia del sector de transporte terrestre en el Perú: Principales cifras al 2013*. Disponible en: <http://www.aap.org.pe/leer-noticia/aap-comercializacion-crecera-entre-12-y-13-en-el-2015>

de transporte terrestre influye de distintas maneras y a través de diversos canales sobre la economía peruana.

700. Por otra parte, la dimensión del mercado afectado en el presente caso ha sido significativa, debido a que las coordinaciones anticompetitivas tuvieron un impacto en el mercado automotriz a nivel nacional, pues toda la carga de estas cuentas tuvieron como destino el Perú.
701. Por último, debe considerarse la prolongada duración del cartel acreditado que, por lo menos, se desarrolló por alrededor de doce (12) años, desde 2001 hasta 2012, y que afectó contratos que inclusive se prolongaron hasta 2015.
702. Por lo tanto, las prácticas colusorias horizontales acreditadas en el presente procedimiento administrativo sancionador corresponden a una infracción **muy grave**. Por ello, esta Comisión debe considerar el tope de doce por ciento (12%) de las ventas o ingresos brutos percibidos por el infractor, o su grupo económico, relativos a todas sus actividades económicas, correspondientes al ejercicio inmediato anterior al de la emisión de su decisión, en aplicación del literal c) del artículo 43.1 de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas<sup>463</sup>.
703. Sobre este último punto, cabe recordar que, mediante Resolución 078-2016/CLC-INDECOPI, la Comisión estimó que, cuando las infracciones sean declaradas muy graves, corresponde la aplicación de una multa no menor a mil (1000) UIT. No obstante, esta Comisión considera que la diferencia entre la multa aplicable a CMC y el referido tope inferior de mil (1000) UIT resulta tan grande que, en aplicación de los principios de razonabilidad y proporcionalidad, no corresponde incrementar la multa de CMC en niveles tan significativos.
704. Al respecto, considerando los estados financieros de los grupos económicos de las Investigadas al cierre del año 2017, obtenidos de fuentes de información públicas<sup>464</sup>, el valor de las multas calculadas no supera el 12% de los ingresos brutos de cada una de ellas.

<sup>463</sup> **Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas**

**Artículo 43.- El monto de las multas.-**

43.1. Las conductas anticompetitivas serán sancionadas por la Comisión, sobre la base de Unidades Impositivas Tributarias (UIT), con las siguientes multas:

c) Si la infracción fuera calificada como muy grave, una multa superior a mil (1 000) UIT, siempre que dicha multa no supere el doce por ciento (12%) de las ventas o ingresos brutos percibidos por el infractor, o su grupo económico, relativos a todas sus actividades económicas, correspondientes al ejercicio inmediato anterior al de la resolución de la Comisión.

<sup>464</sup> Cabe señalar que en la medida que las empresas no se encuentran radicadas en territorio nacional y el servicio que ofrecen es internacional, esta Comisión ha optado por utilizar los estados financieros que tienen las empresas a nivel internacional de acuerdo al siguiente detalle:

- Compañía Marítima Chilena S.A. Disponible en: [http://www.svs.cl/institucional/mercados/entidad.php?auth=&send=&mercado=V&rut=90596000&rut\\_inc=&grupo=0&tipoentidad=RVEMI&vig=VI&row=AAAwy2ACTAAABY1AA&mm=03&aa=2017&tipo=C&orig=lista&control=svs&tipo\\_norma=IFRS&pestanía=3](http://www.svs.cl/institucional/mercados/entidad.php?auth=&send=&mercado=V&rut=90596000&rut_inc=&grupo=0&tipoentidad=RVEMI&vig=VI&row=AAAwy2ACTAAABY1AA&mm=03&aa=2017&tipo=C&orig=lista&control=svs&tipo_norma=IFRS&pestanía=3)
- Compañía Sudamericana de Vapores S.A. Disponible en: <http://www.cmfchile.cl/institucional/mercados/entidad.php?mercado=V&rut=90160000&grupo=0&tipoentidad=RVEMI&row=&vig=VI&control=svs&pestanía=49>
- Eukor Car Carrier Inc. Disponible en: <https://www.walleniuswilhelmsen.com/investor-relations/#financial-news>
- Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. Disponible en: <http://www.kline.com/Corporate-Info/K-Line-2017-Annual-And-Social-And-Environmental-Report.pdf>
- Nippon Yusen Kabushiki Kaisha. Disponible en:

705. Finalmente, a pesar de la solicitud de la Secretaría Técnica, esta Comisión considera que en el presente caso no resulta necesario introducir factores agravantes. En particular, esta Comisión considera que el beneficio ilícito esperado de las Investigadas por su participación en la infracción acreditada se encuentra adecuadamente reflejado en la determinación de su gravedad y las multas calculadas para cada una de ellas.

Además, si bien se trata de una infracción muy grave por la naturaleza y el alcance de la restricción, en el presente caso no concurren otras situaciones de naturaleza especialmente lesiva de otros bienes jurídicos como la afectación a la salud de las personas. En tal sentido, esta Comisión considera que las multas determinadas para cada una de las Investigadas resultan adecuadamente disuasivas.

## 8.6. Medida correctiva aplicable en el presente caso

706. Sin perjuicio de las multas determinadas para cada una de las empresas infractoras, esta Comisión considera pertinente dictar una medida correctiva que satisfaga adecuadamente el objetivo de afirmar el proceso competitivo, evitando que en el futuro se presenten condiciones que provoquen, promuevan o faciliten la conducta infractora objeto de la presente decisión.

707. Al respecto, conforme a la Ley de Organización y Funciones del Indecopi, es una atribución de esta Comisión defender y promover condiciones de libre y efectiva competencia<sup>465</sup>, para lo cual está en capacidad de imponer sanciones y dictar medidas correctivas<sup>466</sup>. Desarrollando esta facultad, el artículo 46 de la Ley de

---

[http://www.nyk.com/english/ir/library/nyk/pdf/2017\\_nykreport\\_all.pdf](http://www.nyk.com/english/ir/library/nyk/pdf/2017_nykreport_all.pdf).

- Mitsui O.S.K. Lines Ltd. Disponible en:  
<http://www.mol.co.jp/en/ir/data/annual/ar-e2017s.html>

<sup>465</sup> **Ley de Organización y Funciones del Indecopi, aprobada mediante Decreto Legislativo 1033, publicado el 25 de junio de 2008**

**Artículo 2.- Funciones del INDECOPI.-**

2.1 El INDECOPI es el organismo autónomo encargado de:

- b) Defender la libre y leal competencia, sancionando las conductas anticompetitivas y desleales y procurando que en los mercados exista una competencia efectiva;

<sup>466</sup> **Ley de Organización y Funciones del Indecopi**

**Artículo 2.- Funciones del INDECOPI.-**

2.2 Para el cumplimiento de sus funciones, el INDECOPI se encuentra facultado para emitir directivas con efectos generales, supervisar y fiscalizar actividades económicas, **imponer sanciones**, ordenar medidas preventivas y cautelares, **dictar mandatos y medidas correctivas**, resolver controversias, así como las demás potestades previstas en la presente Ley.

**Artículo 21.- Régimen de las Comisiones.-**

Las Comisiones mencionadas en el artículo anterior tienen las siguientes características:

- b) Resuelven en primera instancia administrativa los procesos de su competencia, **la adopción de medidas cautelares y correctivas, la imposición de las sanciones correspondientes** y la determinación de costas y costos;

**Artículo 24.- De la Comisión de Defensa de la Libre Competencia.-**

Corresponde a la Comisión de Defensa de la Libre Competencia velar por el cumplimiento de la Ley contra las Prácticas Monopólicas, Controlistas y Restrictivas de la Libre Competencia, la Ley Antimonopolio y Antioligopolio del Sector Eléctrico y de las otras leyes que prohíben y sancionan las conductas anticompetitivas o promueven una competencia efectiva en los mercados, así como de aquellas que complementen o sustituyan a las anteriores.

[Énfasis agregado]

Represión de Conductas Anticompetitivas ha dispuesto que la Comisión puede «dictar medidas correctivas conducentes a restablecer el proceso competitivo», previendo un listado abierto de supuestos, entre los cuales se encuentra la posibilidad de ordenar «el cese o la realización de actividades, inclusive bajo determinadas condiciones»<sup>467</sup>.

708. Sobre el particular, en la medida que las conductas anticompetitivas tienen por objeto o efecto restringir —esto es— obstaculizar o «interrumpir» el libre desenvolvimiento del proceso competitivo, las medidas correctivas en el marco de los procedimientos sobre conductas anticompetitivas tienen por finalidad restablecer la situación afectada por la comisión de tales infracciones, eliminando las condiciones que provocaron o permitieron la ocurrencia de la infracción o introduciendo mecanismos para prevenir futuras restricciones, promoviendo de esta manera el respeto a la Ley por parte de los agentes infractores en el mercado en el cual se produjo la restricción acreditada.

De esta manera, frecuentemente las medidas correctivas tienen un carácter complementario pero determinante pues, para proteger el funcionamiento eficiente del proceso competitivo y el bienestar de los consumidores, muchas veces no basta con identificar y sancionar las conductas anticompetitivas, sino que resulta indispensable corregir las condiciones que las produjeron o que podrían facilitar la reincidencia.

709. La capacidad de esta Comisión de dictar medidas correctivas es, de esta manera, coherente con las atribuciones que corresponden a toda autoridad administrativa que ejerce función sancionadora<sup>468</sup> y ha sido reconocida, además, por el Tribunal Constitucional como una de las facultades esenciales o inherentes con que cuenta la autoridad de competencia para el adecuado cumplimiento de sus objetivos<sup>469</sup>.

---

<sup>467</sup> **Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas**  
**Artículo 46.- Medidas correctivas.-**

46.1. Además de la sanción que se imponga por infracción a la presente Ley, la Comisión podrá dictar medidas correctivas conducentes a restablecer el proceso competitivo, las mismas que, entre otras, podrán consistir en:

- a) El cese o la realización de actividades, inclusive bajo determinadas condiciones.
- b) De acuerdo con las circunstancias, la obligación de contratar, inclusive bajo determinadas condiciones; o,
- c) La inoponibilidad de las cláusulas o disposiciones anticompetitivas de actos jurídicos; o,
- d) El acceso a una asociación u organización de intermediación.

46.2. El Tribunal tiene las mismas facultades atribuidas a la Comisión para el dictado de medidas correctivas.

<sup>468</sup> **Ley del Procedimiento Administrativo General**  
**Artículo 249. -Determinación de la responsabilidad**

249.1 Las sanciones administrativas que se impongan al administrado son compatibles con el dictado de medidas correctivas conducentes a ordenar la reposición o la reparación de la situación alterada por la infracción a su estado anterior, incluyendo la de los bienes afectados, así como con la indemnización por los daños y perjuicios ocasionados, las que son determinadas en el proceso judicial correspondiente. Las medidas correctivas deben estar previamente tipificadas, ser razonables y ajustarse a la intensidad, proporcionalidad y necesidades de los bienes jurídicos tutelados que se pretenden garantizar en cada supuesto concreto. [Énfasis agregado]

<sup>469</sup> Sentencia del Tribunal Constitucional del 5 de diciembre de 2006, recaída sobre el Expediente 1963-2006-PA/TC (Caso de Distribuidora Norte Pacasmayo, DINO):

«8. Esta función reguladora del Estado se encuentra prevista en el artículo 58º de la Constitución, en cuyo tenor se estipula: “la iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura (...)”. Por su parte, el artículo 59º establece que el Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo, comercio e industria. Asimismo, el

En ese sentido, las medidas correctivas adquieren relevancia constitucional en el contexto de la promoción y defensa de la libre competencia, roles que el Estado está llamado a cumplir, y que ejerce a través del Indecopi.

710. En ejercicio de esta potestad, en años recientes, la Comisión ha introducido medidas correctivas consistentes en la introducción de programas de cumplimiento, mecanismos cuya implementación tiene por objetivo contrarrestar los riesgos de comisión o reiteración de conductas anticompetitivas, eliminando las condiciones que provocaron, promovieron o facilitaron la realización de la conducta infractora, así como cualquier otra condición que esté en capacidad de producir un efecto equivalente o similar al de tal infracción.
711. Esencialmente, los programas de cumplimiento aprobados por la Comisión han tenido dos componentes, el primero referido a la capacitación del personal clave de la empresa infractora en el alcance y cumplimiento de las normas sobre defensa de la libre competencia; y el segundo referido al establecimiento de un programa de detección, neutralización y reporte de riesgos de incumplimiento de dicha normativa.
712. Considerando que la infracción detectada en el presente caso se trata de un cártel que, en ausencia de una política interna de respeto de las normas de libre competencia, infringió de manera sistemática y continua estas normas, tanto en el Perú como en el extranjero, esta Comisión considera que un programa de cumplimiento constituye una herramienta necesaria para eliminar las condiciones que provocaron, promovieron o facilitaron la realización de la conducta infractora, evitando la reincidencia.

---

*artículo 61º confiere al Estado el deber de proscribir y combatir toda práctica que limite la libre competencia, así como el abuso de posiciones dominantes o monopólicas (...).*

*9. En coherencia con tales imperativos, se justifica la existencia de una legislación antimonopólica y de desarrollo de los marcos regulatorios que permitan mayores niveles de competencia, para cuyo efectivo cumplimiento los Organismos reguladores y el INDECOPI juegan un rol preponderante, tanto en la promoción y defensa de la competencia como en la protección a los consumidores y usuarios. (...)*

*22. Ahora bien, ¿es posible afirmar que INDECOPI, en el cumplimiento de sus funciones de control de las prácticas contrarias al normal funcionamiento del mercado, se encuentre imposibilitado de ordenar el cese de las conductas que atenten contra la libre competencia y la protección a los consumidores y usuarios? Desde luego que no. Admitir que Indecopi no puede ordenar el cese de conductas, sería negarle capacidad real para actuar dentro de sus facultades, las mismas que fueran otorgadas para hacer prevalecer los fines constitucionales de protección a la libre competencia (artículo 61º de la Constitución) y el derecho de los consumidores y usuarios (artículo 65º de la Constitución). (...)*

*26. (...) [E] INDECOPI está facultado para establecer sanciones pecuniarias por las infracciones cometidas contra lo dispuesto en el Decreto Legislativo 701; pero ello no implica que se encuentre imposibilitado de dictar medidas complementarias –distintas a las sanciones- justamente para hacer efectivo lo previsto en dicho dispositivo legal. Afirmar que la actuación de INDECOPI deba restringirse únicamente a establecer sanciones pecuniarias y no otras medidas complementarias para garantizar el cumplimiento de la Ley y la Constitución, como, por ejemplo, ordenar el cese de las conductas infractoras sería tan absurdo como admitir que en nuestro sistema jurídico los infractores pueden continuar con sus conductas contrarias a Ley en la medida en que cumplan con pagar el costo económico de su infracción.*

*El artículo 1 del Decreto Legislativo 701 [antigua Ley de libre competencia] establece que el objetivo de dicha Ley es “eliminar las prácticas monopólicas, controlistas y restrictivas de la libre competencia (...)”. Es claro, pues, que dicho objetivo no se cumpliría si tan sólo se sancionara económicamente la infracción, y no se ordenara el cese de las prácticas contrarias a la referida Ley. Pero ello debe ser realizado por el INDECOPI bajo un test de razonabilidad y proporcionalidad.»*

No obstante, esta Comisión ha observado que, a la fecha, las empresas infractoras han reconocido haber ofrecido o implementado programas de cumplimiento a raíz de las investigaciones y procesos seguidos en otras jurisdicciones sobre el mismo cártel aquí acreditado<sup>470</sup>.

713. Si bien tuvo efectos en el Perú, el sistema de respeto de cuentas objeto de la presente decisión constituye un mecanismo cuyas coordinaciones ocurrieron fuera del territorio nacional, a través de funcionarios y dependencias ubicados en distintas partes del mundo. Por ello, esta Comisión considera razonable que el programa de cumplimiento dirigido a contrarrestar este cártel se desarrolle, en principio, también en aquellas jurisdicciones donde la conducta tuvo lugar, y donde estas empresas tengan sede o desarrollen su actividad económica principal.
714. En esa medida, a criterio de esta Comisión, la orden de implementar un programa de cumplimiento en el presente caso únicamente sería necesaria si las empresas infractoras no hubiesen implementado ya programas de cumplimiento dirigidos a informar a sus funcionarios acerca de la importancia de respetar las normas de libre competencia y a eliminar riesgos de incumplimientos como los detectados en el presente caso.

Ello, sumado a las dificultades inherentes para la Secretaría Técnica y la Comisión para la administración de un programa de cumplimiento en relación con empresas que no tienen sede nacional, permiten entender a esta Comisión que resulta razonable confiar en los programas de cumplimiento en desarrollo o concluidos por las empresas infractoras en el extranjero, siempre que hayan cumplido con enfrentar de manera seria las preocupaciones y riesgos de incumplimiento observados en el presente caso.

715. Por lo expuesto, esta Comisión considera pertinente dictar como medida correctiva que las empresas infractoras acrediten de manera individual, en un plazo no mayor de treinta (30) días hábiles de consentida o confirmada la presente decisión, el desarrollo de programas de cumplimiento o acciones concretas para informar a sus funcionarios acerca de la importancia de cumplir con las normas de libre competencia, y para detectar y contrarrestar riesgos de incumplimiento de tales normas, con el objetivo de eliminar las condiciones que provocaron, promovieron o facilitaron la realización de la conducta infractora –es decir, la adhesión a un sistema de respeto de cuentas en el mercado de transporte internacional de carga rodante– y evitar la reincidencia.

De no cumplir con acreditar el desarrollo de tales programas de cumplimiento, las empresas infractoras, la Comisión podrá establecer los términos en que se desarrollarán tales programas de cumplimiento, siguiendo las directrices establecidas en la Resolución 010-2017/CLC-INDECOPI, en lo que resulte aplicable.

<sup>470</sup>

Al respecto, véase, por ejemplo:

- CSAV: <http://www.csav.com/special-services/en/InvestorRelations/Announcements/Documents/2015-12-28%20Public%20Statement%20CSAV.pdf>
- MOL: <http://www.mol.co.jp/en/pr/2018/18011.html>
- NYK: [http://www.nyk.com/english/csr\\_old/gvn/cmp/](http://www.nyk.com/english/csr_old/gvn/cmp/)
- K-Line y Eukor: <https://www.maritime-executive.com/article/china-fines-seven-companies-for-price-fixing>  
<https://worldmaritimeneeds.com/archives/138134/k-line-fined-for-violation-of-us-ro-ro-antitrust-laws/>

De considerarlo indispensable, la Comisión podrá plantear observaciones o ajustes a los programas de cumplimiento informados en un plazo no mayor de treinta (30) días hábiles de presentada la información antes indicada. En un plazo equivalente, las empresas deberán cumplir con implementar los ajustes exigidos por la Comisión, bajo apercibimiento de aplicarse multas coercitivas<sup>471</sup>.

Estando a lo previsto en la Constitución Política del Perú, el Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General y la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas, la Comisión de Defensa de la Libre Competencia;

## RESUELVE:

**PRIMERO:** Declarar que Compañía Marítima Chilena S.A., Compañía Sudamericana de Vapores S.A., Eukor Car Carrier Inc., Kawasaki Kisen Kaisha Ltd., Mitsui O.S.K. Lines Ltd. y Nippon Yusen Kabushiki Kaisha incurrieron en prácticas colusorias horizontales con el objeto de repartirse cuentas de manera coordinada en el servicio de transporte marítimo internacional de carga rodante, por lo menos, entre 2001 y 2012, con efectos en puertos peruanos hasta 2015, en contravención a lo dispuesto en los artículos 1 y 11.2 literal c) de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas.

**SEGUNDO:** Sancionar a Compañía Marítima Chilena S.A., Compañía Sudamericana de Vapores S.A., Eukor Car Carrier Inc., Kawasaki Kisen Kaisha Ltd., Mitsui O.S.K. Lines Ltd. y Nippon Yusen Kabushiki Kaisha con las siguientes multas:

Empresa	Multa Aplicable (UIT)
Compañía Marítima Chilena S.A.	19,35
Compañía Sudamericana de Vapores S.A.	13 904,43
Eukor Car Carrier Inc.	4 189,60
Kawasaki Kisen Kaisha Ltd.	2 223,30
Mitsui O.S.K. Lines Ltd.	1 916,86
Nippon Yusen Kabushiki Kaisha	5 300,59

**TERCERO:** No declarar que Compañía Marítima Chilena S.A., Compañía Sudamericana de Vapores S.A., Eukor Car Carrier Inc., Kawasaki Kisen Kaisha Ltd., Mitsui O.S.K. Lines Ltd. y Nippon Yusen Kabushiki Kaisha incurrieron en prácticas colusorias horizontales con el objeto de incrementar tarifas de manera coordinada en el

<sup>471</sup> Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas

**Artículo 48.- Multas coercitivas por incumplimiento de medidas correctivas.-**

48.1. Si el obligado a cumplir una medida correctiva ordenada por la Comisión en su resolución final no lo hiciera, se le impondrá una multa coercitiva equivalente al veinticinco por ciento (25%) de la multa impuesta por infracción de la conducta anticompetitiva declarada. La multa coercitiva impuesta deberá ser pagada dentro del plazo de cinco (5) días hábiles, vencidos los cuales se ordenará su cobranza coactiva.

48.2. En caso de persistir el incumplimiento a que se refiere el párrafo anterior, la Comisión podrá imponer una nueva multa coercitiva, duplicando sucesivamente el monto de la última multa coercitiva impuesta, hasta que se cumpla la medida correctiva ordenada y hasta el límite de dieciséis (16) veces el monto de la multa coercitiva originalmente impuesta.

48.3. Las multas coercitivas impuestas no tienen naturaleza de sanción por infracción de la conducta anticompetitiva.



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

INDECOPI

servicio de transporte marítimo internacional de carga rodante, por lo menos, entre 2001 y 2012, y con efectos en puertos peruanos hasta 2015, en contravención a lo dispuesto en los artículos 1 y 11.2 literal a) de la Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas; debido a que las coordinaciones de tarifas se encuentran subsumidas en la conducta infractora acreditada y sancionada según los anteriores puntos resolutivos.

**Con el voto favorable de los señores miembros de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia: María del Pilar Cebrecos González, Ena María Garland Hilbck y Dante Mendoza Antonioli.**

**María del Pilar Cebrecos González**  
**Presidenta**

## ANEXO

### DETERMINACIÓN DE LAS MULTAS APLICABLES

#### 1. Características relevantes para el cálculo de las multas aplicables

Para el cálculo de la multa, se deben considerar las características de las cuentas con destino en Perú que fueron objeto de coordinación. El siguiente cuadro resume dichas cuentas e indica las siguientes características: i) periodo de ejecución del contrato, ii) tipos de vehículo, iii) marcas y modelos, iv) origen de la carga, e v) importador:

**Cuadro 14: Criterios para la determinación de las multas**

N°	Cuenta	Duración		Tipo de vehículos	Marca	Origen	Importador	Empresas involucradas
1	Ford	01/01/2002	31/12/2009	Automóviles y camiones	Ford	Estados Unidos	-	CSAV y NYK
2	Chrysler	01/01/2013	31/12/2015	Todos los tipos de vehículos	Jeep, Dodge y Chrysler	Estados Unidos	-	CSAV y NYK
3	Kaufmann	01/01/2012	31/12/2012	Camiones	Mercedes, Freightliner	México	Diveimport / Motores de los Andes	CSAV y NYK
4	General Motors	01/01/2007	31/12/2014	Automóviles (2007) / Todos los tipos de vehículos(2008) Camiones (2009-2010) Automóviles (2011-2014)	Chevrolet	Estados Unidos	-	CSAV y NYK
5	Ford	01/01/2013	31/12/2015	Camiones y autos	Ford	Estados Unidos	-	CSAV y NYK
6	Chrysler	01/05/2001	30/04/2003	Automóviles	Jeep, Dodge, Chrysler, Mercedes	Estados Unidos	-	CSAV y NYK
7	Chrysler	01/01/2009	31/12/2009	Automóviles	Jeep	Estados Unidos	-	CSAV y NYK
8	Nissan	01/07/2005	30/06/2008	Todos los Vehículos	Renault y Nissan	México	-	CMC, CSAV y NYK
9	Volkswagen	01/07/2008	30/06/2010	Camiones	Volkswagen	México	-	CMC, CSAV y NYK
10	Toyota	01/08/2003	28/02/2005	Automóviles	Corolla	Brasil	-	CSAV y MOL
11	Toyota	01/03/2005	28/02/2008	Automóviles	Corolla y Hilux	Brasil y Argentina	-	CSAV y MOL
12	Isuzu	01/01/2009	31/12/2010	Camiones	Isuzu	Japón	General Motors	CMC, CSAV, K-Line y NYK
13	Mazda	01/01/2010	31/12/2011	Automóviles	Mazda	Japón	-	CMC, CSAV, Eukor, K-Line y NYK
14	AAT	01/01/2010	31/12/2011	Automóviles	Mazda, Ford y AAT	Tailandia	-	CSAV, K-Line y NYK
15	Hino	01/01/2010	31/12/2011	Camiones	Hino	Japón	Toyota del Perú	CSAV y K-Line
16	General Motors	01/06/2010	31/12/2010	Automóviles	Chevrolet	China	-	CSAV, K-Line y NYK
17	Indumotora	01/04/2005	31/12/2012	Automóviles	Subaru	Japón	Indumotora	CMC, CSAV, Eukor, K-Line y NYK.
18	Iveco	01/03/2012	31/12/2012	Camiones	Daily, Iveco	China	-	CSAV y Eukor
19	Suzuki	01/04/2008	30/04/2009	Automóviles	Suzuki	India	-	CSAV, Eukor y NYK
20	Suzuki	01/05/2009	30/04/2010	Automóviles	Suzuki	India	-	CSAV, Eukor y NYK
21	Suzuki	01/05/2010	30/04/2011	Automóviles	Suzuki	India	-	CSAV, Eukor y NYK
22	General Motors	01/01/2013	31/12/2014	Automóviles	Chevrolet	China	-	CSAV y Eukor
23	Kaufmann	01/01/2012	31/12/2012	Camiones	Mercedes, Freightliner	Alemania	Diveimport / Motores de los Andes	CSAV y NYK
24	Renault	01/01/2002	31/12/2003	Todos los tipos de vehículos	Renault	Francia	-	CSAV y MOL
25	Toyota	01/01/2004	31/12/2005	Todos los tipos de vehículos	Toyota	Reino Unido	-	CSAV y MOL
26	Renault	01/07/2004	30/06/2005	Automóviles	Twingo, Clio, Laguna, Espace, Velsatis, Megane, Trafic, Master y Kangoo (Renault)	Francia	-	CSAV y MOL
27	Nissan	01/01/2006	31/12/2008	Automóviles	Nissan	España	-	CSAV y MOL
28	Nissan	01/04/2012	31/12/2013	Automóviles	Nissan	España y Reino Unido	-	MOL y NYK
29	Toyota Motor Europe	01/01/2011	31/12/2013	Automóviles	Avensis (2011-2012) / Avensis y Auris 2013	Reino Unido	-	CSAV y MOL

Fuente: Información que obra en el Expediente (SUNAT y empresas investigadas).

Elaboración: CLC

Para la elección de las características señaladas se ha considerado la información que obra en el Expediente, privilegiando la información que se encuentre respaldada en soportes tales como: contratos, comunicación de adjudicaciones, invitaciones a cotizar, cotizaciones, resúmenes de carga transportada, información compartida en el marco de servicios conjuntos.

En defecto del acceso a información que cuente con respaldo, se ha utilizado la información contenida en la base de datos de SUNAT obrante a folios 1191 del Expediente. Asimismo, como se señala en la sección 2 del presente Anexo, en casos en los que no se tenga información con respaldo acerca de los períodos de duración de los contratos afectados por las coordinaciones, se considerará una duración estándar de los contratos de **dos (2) años**.

A continuación, se describen los criterios considerados para establecer las características de cada una de las cuentas antes señaladas:

#### **a. Ruta América – Perú**

##### **1. Ford**

###### **1.1 2001-2009**

Origen: Estados Unidos

Titular: CSAV

Participantes: NYK

Se realizaron coordinaciones a fines de 2001<sup>472</sup>, con el objeto de ratificar la titularidad de la cuenta Ford a favor de CSAV, que tenía un contrato vigente desde el 2000<sup>473</sup>. Por ello, se considera un primer período de afectación desde enero de 2002 hasta diciembre de 2004, fecha de culminación del contrato<sup>474</sup>. Se realizaron coordinaciones en 2004<sup>475</sup>, para el contrato desde 2005 a 2006<sup>476</sup>. Finalmente, se realizaron coordinaciones en julio de 2006<sup>477</sup>, para el contrato desde 2007 a 2009<sup>478</sup>. Considerando que la cotización para la provisión del servicio de la cuenta Ford en 1999 indica que los tipos de vehículos fueron automóviles y camiones<sup>479</sup>, estos han sido considerados para todos los contratos antes indicados.

---

<sup>472</sup> Bloque de Pruebas A, p. 10.

<sup>473</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 10 y 17.

<sup>474</sup> Ídem.

<sup>475</sup> Bloque de Pruebas A, p. 69.

<sup>476</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 62-66 y 68.

<sup>477</sup> Bloque de Pruebas A, p. 115. En línea con la información reportada por CSAV, que obra en el folio 1074 del Expediente.

<sup>478</sup> Bloque de Pruebas A, p. 119.

<sup>479</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 17, 65 y 118.

## 1.2 2012-2015

Origen: Estados Unidos

Titular: NYK

Participantes: CSAV

En mayo de 2012<sup>480</sup> se retomaron las coordinaciones con el objeto de que NYK obtenga la titularidad de la cuenta Ford durante el 2013 y 2015<sup>481</sup> –duración de dicho contrato-. Los medios probatorios indican que los vehículos cotizados fueron camiones y automóviles<sup>482</sup>; sin embargo, no se especificaron los modelos, por lo que se están considerando todos los modelos de la marca.

## 2. Kaufmann

### 2.1 2012

Origen: México

Titular: CSAV

Participantes: NYK

A fines de 2011<sup>483</sup> se realizaron coordinaciones con el objeto de que CSAV obtenga la titularidad de la cuenta Kaufmann durante el 2012 –duración de dicho contrato-<sup>484</sup>. Los vehículos transportados fueron camiones de las marcas Mercedes y Freightliner<sup>485</sup>. El importador asociado a la cuenta de Kaufmann es Divemotor, que operó a través de Diveimport y Motores de los Andes durante el 2012.

## 3. General Motors

### a. 2006-2014

Origen: Estados Unidos

Titular: CSAV

Participantes: NYK

En julio de 2006<sup>486</sup> se llevaron a cabo coordinaciones con el objeto de que CSAV obtenga la titularidad de la cuenta General Motors. Un primer periodo de afectación fue el comprendido entre el 2007 y 2008<sup>487</sup>, fecha de culminación del primer contrato. Se

---

<sup>480</sup> Bloque de Pruebas A, p. 363.

<sup>481</sup> Bloque de Pruebas A, p. 351.

<sup>482</sup> Bloque de Pruebas A, p. 361.

<sup>483</sup> Información reportada por CSAV, que obra en el folio 489 del Expediente.

<sup>484</sup> Ídem.

<sup>485</sup> Bloque de Pruebas A, p. 316.

<sup>486</sup> Bloque de Pruebas A, p. 115.

<sup>487</sup> Información reportada por CSAV, que obra en el folio 1074 del Expediente.

realizaron coordinaciones durante el 2008<sup>488</sup> para el contrato desde el 2009 hasta el 2010<sup>489</sup>, fecha de culminación del siguiente contrato. Posteriormente, se realizaron coordinaciones durante el 2010 para el contrato desde el 2011 hasta el 2012<sup>490</sup>. Finalmente se llevaron a cabo coordinaciones hasta mayo de 2012<sup>491</sup> para el contrato desde el 2013 hasta el 2014<sup>492</sup>. Ante la ausencia de información sobre el tipo de vehículos transportados, se utilizaron todos aquellos disponibles en la base de datos de la marca Chevrolet.

#### **4. Chrysler**

##### **4.1 2001-2003**

Origen: Estados Unidos  
Titular: NYK (esperado)  
Participantes: CSAV

Se realizaron coordinaciones hasta inicios de 2001<sup>493</sup>, con el objeto de que NYK obtenga la titularidad de la cuenta Chrysler; no obstante, dicha cuenta fue asignada a CSAV<sup>494</sup>. Debido a que no se cuenta con evidencia sobre la duración del contrato, se consideró una duración de 2 años, desde mayo de 2001 hasta abril de 2003. La cotización para el servicio en el 2001 solo incluyó automóviles<sup>495</sup>. Finalmente, ante la ausencia de información sobre los modelos en particular, se han considerado todos los vehículos del grupo DaimlerChrysler (Jeep, Chrysler, Dodge y Mercedes).

##### **4.2 2008-2009**

Origen: Estados Unidos  
Titular: NYK  
Participantes: CSAV

---

<sup>488</sup> Bloque de Pruebas B, p. 15.

<sup>489</sup> Bloque de Pruebas A, p. 198. En línea con la información reportada por CSAV, que obra en el folio 1074 del Expediente.

<sup>490</sup> Bloque de Pruebas A, p. 275. En línea con la información reportada por CSAV, que obra en el folio 1074 del Expediente.

<sup>491</sup> Bloque de Pruebas A, p. 363.

<sup>492</sup> Bloque de Pruebas A, p. 369.

<sup>493</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 26 y 27.

<sup>494</sup> En tal sentido, para efecto del cálculo de la multa se considerará el beneficio esperado por NYK producto del referido acuerdo.

<sup>495</sup> Bloque de Pruebas A, p. 27.

En el 2008<sup>496</sup> se retomaron las coordinaciones con el objeto de que NYK obtenga la titularidad de la cuenta Chrysler. Al obtener la cuenta, el contrato se mantuvo vigente durante todo el 2009<sup>497</sup>. La cotización incluyó únicamente automóviles<sup>498</sup> marca Jeep<sup>499</sup>.

#### 4.3 2011-2015

Origen: Estados Unidos  
Titular: CSAV  
Participantes: NYK

En octubre de 2011 y mayo de 2012<sup>500</sup> se llevaron a cabo coordinaciones con el objeto de que CSAV obtuviera la titularidad de la cuenta Chrysler, para el periodo de duración del contrato de 2013 a 2015<sup>501</sup>. Debido a que no se cuenta con información sobre el tipo de vehículo transportado, se ha considerado a todos aquellos asociados a las marcas Jeep, Chrysler y Dodge<sup>502</sup>.

### 5. Nissan/Renault

#### 5.1 2005-2008

Origen: México  
Titular: NYK  
Participantes: CMC, CSAV

En mayo de 2005<sup>503</sup> se realizaron coordinaciones con el objeto de que NYK obtuviera la titularidad de la cuenta Nissan/Renault para el periodo comprendido entre el 2005 y 2008<sup>504</sup>. Los medios probatorios que obran en el Expediente no muestran los tipos de vehículos o marcas transportadas<sup>505</sup>, por lo que se están considerando todos los modelos de las marcas Nissan y Renault.

### 6. Volkswagen

#### 6.1 2008-2010

Origen: México

---

<sup>496</sup> Bloque de Pruebas A, p. 198.

<sup>497</sup> Información reportada por CSAV, que obra en el folio 1074 del Expediente.

<sup>498</sup> Bloque de Pruebas A, p. 152.

<sup>499</sup> Ídem.

<sup>500</sup> Bloque de Pruebas A, p. 325.

<sup>501</sup> Información reportada por CSAV, que obra en el folio 1074 del Expediente.

<sup>502</sup> Bloque de Pruebas A, p. 323.

<sup>503</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 85-88.

<sup>504</sup> Bloque de Pruebas A, p. 88.

<sup>505</sup> Bloque de Pruebas A, p. 152.

Titular: NYK  
Participantes: CMC, CSAV

A mediados de 2008<sup>506</sup> se realizaron coordinaciones con el objeto de que NYK obtenga la titularidad de la cuenta Volkswagen. Debido a que las coordinaciones se llevaron a cabo en el primer semestre de 2008<sup>507</sup>, se estima que el periodo de afectación empieza en el siguiente semestre y que, en defecto de evidencia sobre la duración del contrato, se extiende por 2 años. Es decir, se considera un período desde julio de 2008 hasta junio de 2010. Se transportaron camiones<sup>508</sup> Volkswagen.

## **7. Toyota**

### **7.1 2002-2005**

Origen: Brasil (modelo Corolla)  
Titular: MOL  
Participantes: CSAV

En octubre de 2002<sup>509</sup> se llevaron a cabo coordinaciones con el objeto de que MOL obtuviera la titularidad de la cuenta Toyota durante el 2003. Dicho periodo fue extendido con un nuevo contrato en el 2004 para el transporte de un nuevo modelo, por lo que el periodo de afectación abarca hasta el 2005<sup>510</sup>. Los vehículos transportados fueron automóviles modelo Corolla<sup>511</sup>.

### **7.2 2005-2008**

Origen: Brasil (modelo Corolla), Argentina (modelo IMV)  
Titular: MOL  
Participantes: CSAV

En julio de 2004<sup>512</sup> se llevaron a cabo coordinaciones con el objeto de que MOL mantenga la titularidad de la cuenta Toyota durante el periodo comprendido entre el 2005 y el 2008<sup>513</sup>. Los vehículos transportados fueron automóviles, modelos Corolla e IMV (Hilux)<sup>514</sup>.

---

<sup>506</sup> Bloque de Pruebas A, p. 202.

<sup>507</sup> Bloque de Pruebas A, p. 203.

<sup>508</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 202 y 203.

<sup>509</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 40-42.

<sup>510</sup> Bloque de Pruebas A, p. 43.

<sup>511</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 40 y 42.

<sup>512</sup> Bloque de Pruebas A, p. 43.

<sup>513</sup> Información reportada por MOL, que obra en el folio 1136 del Expediente.

<sup>514</sup> Bloque de Pruebas A, p. 56.

## **b. Ruta Asia – Perú**

### **8. Indumotora**

#### **8.1 2005-2012**

Origen: Japón

Titular: CSAV

Participantes: CMC, Eukor, K-Line y NYK

Las coordinaciones revelan que el respeto de Indumotora (Subaru) desde Japón a favor de CSAV data de 2005<sup>515</sup>, aunque esta cuenta pudo haber sido asignada incluso con anterioridad. CSAV mantuvo esta cuenta como producto de las permanentes coordinaciones hasta 2012<sup>516</sup>. En ese sentido, se está considerando como período desde 2005 hasta diciembre de 2012. Finalmente, se ha podido identificar que las coordinaciones abarcaron solo automóviles Subaru<sup>517</sup>.

### **9. General Motors**

#### **9.1 2008 – 2010**

Origen: Japón (camiones Isuzu)

Titular: K-Line

Participantes: CMC, CSAV y NYK

Las coordinaciones sobre el respeto de General Motors desde Japón a favor de K-Line se produjeron hasta fines de agosto de 2008. De acuerdo con el contrato global para el transporte de los vehículos de General Motors, su duración fue desde enero de 2009 hasta diciembre de 2010<sup>518</sup>. Finalmente, se ha podido identificar que las coordinaciones abarcaron solo camiones Isuzu<sup>519</sup>.

#### **9.2 2010**

Origen: China

Titular: CSAV

Participantes: K-Line y NYK

Las coordinaciones sobre el respeto de General Motors desde China a favor de CSAV le permitieron a esta empresa transportar vehículos de junio a diciembre de 2010<sup>520</sup>.

---

<sup>515</sup> Bloque de pruebas A, pp.112-113.

<sup>516</sup> Bloque de pruebas A, pp. 132, 138, 139, 145, 265, 304, 347, 346 y 384. En particular se está considerando como fecha límite de duración de este contrato diciembre de 2012 debido a que, según la comunicación del 17 de junio de 2012, la última solicitud de volúmenes para transportar vehículos fue de julio a diciembre de 2012.

<sup>517</sup> Bloque de pruebas A, pp. 104 al 107.

<sup>518</sup> Bloque de pruebas A, p. 171.

<sup>519</sup> Bloque de pruebas A, p. 198.

<sup>520</sup> Bloque de pruebas B, p. 15. En línea con la información reportada por CSAV, que obra en el folio 1074 del Expediente.

Finalmente, se ha podido identificar que las coordinaciones fueron sobre vehículos de marca Chevrolet, que incluye tanto camiones como automóviles<sup>521</sup>.

### 9.3 2012-2014

Origen: China  
Titular: Eukor  
Participantes: CSAV

Las coordinaciones sobre el respeto de General Motors desde China a favor de Eukor se produjeron hasta setiembre de 2012. La duración del contrato fue desde enero de 2013 hasta diciembre de 2015<sup>522</sup>. Finalmente, se ha podido identificar que las coordinaciones fueron sobre vehículos de marca Chevrolet, que incluye tanto camiones como automóviles<sup>523</sup>.

## **10. Maruti (Suzuki)**

### 10.1 2008-2011

Origen: India  
Titular: NYK  
Participantes: CSAV y Eukor

En octubre de 2008 NYK precisó que Eukor había respetado su titularidad sobre la cuenta de Maruti desde India hacia Perú<sup>524</sup>, contrato adjudicado por el período desde abril de 2008 a abril de 2010. Este contrato se extendió luego hasta el 30 de abril de 2011<sup>525</sup>. Finalmente, se ha podido identificar que las coordinaciones abarcaron solo vehículos Suzuki<sup>526</sup>.

## **11. Mazda**

### 11.1 2009-2011

Origen: Japón  
Titular: NYK y K-Line  
Participantes: CMC, CSAV y Eukor

Debido a que las coordinaciones para el respeto de la cuenta Mazda desde Japón a favor de NYK y K-Line se desarrollaron hasta noviembre de 2009<sup>527</sup>, se ha estimado

---

<sup>521</sup> Bloque de pruebas A, p. 165.

<sup>522</sup> Bloque de pruebas A, pp. 369 y 380.

<sup>523</sup> Bloque de pruebas A, p. 165.

<sup>524</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 215-216.

<sup>525</sup> Información reportada por NYK, que obra en el folio 1196 del Expediente.

<sup>526</sup> Bloque de pruebas A, pp. 213 y 226.

<sup>527</sup> Bloque de pruebas A, p. 247.

como fecha de inicio del contrato enero de 2010. Asimismo, en defecto de evidencia sobre la duración del contrato, se consideró una duración de 2 años, hasta diciembre de 2011. Finalmente, se ha podido identificar que las coordinaciones abarcaron solo automóviles, particularmente, Mazda<sup>528</sup>.

## **12. AAT (Mazda-Ford)**

### **12.1 2009-2011**

Origen: Tailandia

Titular: K-Line

Participantes: CSAV y NYK

Debido a que las coordinaciones del respeto de AAT desde Tailandia a favor de K-Line se realizaron hacia fines de 2009<sup>529</sup>, se ha estimado como fecha de inicio del contrato producto de las coordinaciones, enero de 2010. Asimismo, en defecto de evidencia sobre la duración del contrato, se consideró una duración de 2 años, hasta diciembre de 2011. Finalmente, considerando que AAT fue un *joint venture* de Ford y Mazda, se han considerado ambas marcas<sup>530</sup>, incluyendo automóviles y camiones.

## **13. Hino (Toyota)**

### **13.1 2009-2011**

Origen: Japón

Titular: K-Line (CIF), CSAV (FOB)

Participantes: K-Line y CSAV

Debido a que las coordinaciones del respeto de Hino desde Japón a favor de CSAV (FOB) fueron hasta setiembre de 2009<sup>531</sup>, se ha estimado como fecha de inicio del contrato, enero de 2010. Asimismo, en defecto de evidencia sobre la duración del contrato, se consideró una duración de 2 años, hasta diciembre de 2011. Se ha podido identificar que las coordinaciones abarcaron solo camiones Hino<sup>532</sup>. Finalmente, el consignatario y encargado de negociar la importación de vehículos y camiones Toyota (Hino), por lo menos desde 2006, fue Toyota del Perú S.A.<sup>533</sup>.

---

<sup>528</sup> Ídem.

<sup>529</sup> Bloque de pruebas A, p. 256.

<sup>530</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 251 y 256.

<sup>531</sup> Bloque de pruebas A, p. 261.

<sup>532</sup> Bloque de pruebas A, p. 244.

<sup>533</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 260 y 261.

## **14. Iveco**

### **14.1 2012**

Origen: China  
Titular: CSAV  
Participantes: Eukor

Las coordinaciones del respeto de Iveco desde China a favor de CSAV fueron hacia febrero de 2012, con motivo de la renovación del contrato. El período del contrato fue entre marzo de 2012 y diciembre de 2012<sup>534</sup>. Finalmente, se ha podido identificar que las coordinaciones abarcaron solo camiones, por lo tanto, se considerarán los modelos de camiones de Iveco.

### **c. Ruta Europa – Perú**

## **15. Kaufmann/Daimler**

### **15.1 2012**

Origen: Alemania  
Titular: CSAV  
Participantes: NYK

Hacia fines del 2011, se realizaron coordinaciones con el objeto de que CSAV obtenga la titularidad de la cuenta Kaufmann durante todo 2012<sup>535</sup>, periodo de vigencia del contrato. Finalmente, se identificó que en dicho periodo se transportaron camiones Mercedes y Freightliner<sup>536</sup>.

## **16. Renault-Nissan**

### **16.1 2001-2003 (CAT Renault)**

Origen: Francia, Bélgica  
Titular: CSAV  
Participantes: MOL

Debido a que en octubre de 2001<sup>537</sup> se llevaron a cabo coordinaciones con el objeto de que CSAV obtenga la titularidad de la cuenta CAT (Renault), se ha estimado como fecha de inicio del contrato producto de las coordinaciones, enero de 2002. Asimismo, en defecto de evidencia sobre la duración del contrato, se han considerado 2 años, hasta diciembre de 2003. En la medida que no se diferencia el tipo de vehículo, se consideran los vehículos de marca Renault.

---

<sup>534</sup> Bloque de pruebas A, p. 342.

<sup>535</sup> Información reportada por CSAV, que obra en el folio 489 del Expediente.

<sup>536</sup> Bloque de Pruebas A, p. 316.

<sup>537</sup> Bloque de Pruebas A, p. 29.

## 16.2 2004-2008

Origen: Francia, España, Bélgica  
Titular: CSAV (Renault), MOL (Nissan)  
Participantes: CSAV y MOL

Hacia mediados de 2004<sup>538</sup>, se llevaron a cabo coordinaciones con el objeto de que CSAV y MOL obtengan la titularidad de las cuentas Renault y Nissan, respectivamente. Un primer periodo afectado comprende desde julio de 2004 hasta junio de 2005<sup>539</sup>. Un segundo periodo, conforme al Award List presentado por MOL, corresponde de 2006 al 2008. En el caso de Renault, se han identificado los modelos de automóviles Tingo, Clio, Laguna, Espace, Velsatis, Megane, Trafic, Master y Kangoo<sup>540</sup>. En el caso de Nissan no se cuenta con dicha información.

## 16.3 2011-2013

Origen: Reino Unido  
Titular: MOL  
Participantes: NYK

Hacia fines de 2011 e inicios de 2012<sup>541</sup>, se llevaron a cabo coordinaciones con el objeto de que MOL mantenga la titularidad de la cuenta Nissan para el periodo 2012 y 2013<sup>542</sup>. La información de esta cuenta se encuentra en el Award List presentado por MOL<sup>543</sup>.

## 17. Toyota

### 17.1 2003-2005

Origen: Reino Unido  
Titular: CSAV  
Participantes: MOL

Hacia setiembre de 2003<sup>544</sup> se llevaron a cabo coordinaciones con el objeto de que CSAV obtenga la titularidad de la cuenta Toyota, durante el 2004. Posteriormente, en setiembre de 2004<sup>545</sup> se realizaron coordinaciones para el contrato del 2005. Finalmente, de la información que obra en el Expediente no se ha logrado identificar el tipo de vehículo o modelo transportados, por lo que se tomaron en consideración todos los vehículos marca Toyota.

---

<sup>538</sup> Bloque de Pruebas A, p. 81.

<sup>539</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 71-74.

<sup>540</sup> Bloque de Pruebas A, p. 72.

<sup>541</sup> Bloque de Pruebas B, pp. 11-12.

<sup>542</sup> Ídem. En línea con la información reportada por NYK, que obra en el folio 1196 del Expediente.

<sup>543</sup> Ver información en el folio 1136 del Expediente.

<sup>544</sup> Bloque de Pruebas A, p. 52.

<sup>545</sup> Bloque de Pruebas A, p. 56.

## 18. TME

### 18.1 2010-2013

Origen: Reino Unido

Titular: MOL

Participantes: NYK

Hacia fines de 2010, se llevaron a cabo coordinaciones con el objeto de que MOL obtenga la titularidad de la cuenta TME durante el 2011, periodo de duración del contrato. Posteriormente, se realizaron coordinaciones para el contrato del 2012<sup>546</sup>. Finalmente, se realizaron coordinaciones para el contrato del 2013. Sin embargo, este último caso MOL no logró mantener la titularidad de la cuenta<sup>547</sup>. De acuerdo con la información que obra en el Expediente, se consideran automóviles modelo Avensis y Auris<sup>548</sup>.

## 2. **Períodos, cantidades y tarifas asociados a los contratos afectados por la infracción acreditada**

- Sobre el período utilizado

En lo que corresponde al período utilizado para la determinación de las multas, se ha privilegiado la información que cuenta con respaldo documental, tales como contratos, comunicación de adjudicaciones, invitaciones a cotizar, cotizaciones, resúmenes de carga transportada, información compartida en el marco de servicios conjuntos.

En ausencia de información documentada que identifique el periodo de ejecución de cada contrato afectado por las coordinaciones ilegales, se ha considerado una duración de dos (2) años, dado que este es el plazo de duración que se presenta con mayor frecuencia en los contratos afectados (moda)<sup>549</sup>, según el siguiente cuadro:

[Ver el cuadro en la siguiente página]

---

<sup>546</sup> Bloque de Pruebas B, pp. 157-159.

<sup>547</sup> Bloque de Pruebas B, pp. 13-15. En tal sentido, para efecto del cálculo de la multa se considerará el beneficio esperado por MOL producto del referido acuerdo.

<sup>548</sup> Bloque de Pruebas A, pp. 12, 13, 157, 161, 168 y 165.

<sup>549</sup> Cabe señalar que la mediana tiene un valor de 2 años y la media de 2.09.

**Cuadro 15: Duración, según los contratos en los medios de prueba**

Año	Cuenta	Periodo del contrato	Duración (Nº de años)	Fuente
2009	General Motors	01/2009-12/2010	2	Bloque de Pruebas A, p. 171.
2010	General Motors	06/2010-12/2010	0,5	Bloque de Pruebas B, p. 15.
2011	General Motors	01/2011-12/2012	2	Bloque de Pruebas A, p. 275.
2013	General Motors	01/2013-12/2014	2	Bloque de Pruebas A, p. 369-380.
2008	Maruti	05/2009 - 04/2011	2	Información reportada por NYK, folio 1196 del Expediente.
2006	Nissan	2006-2008	3	Información reportada por MOL, folio 1136 del Expediente.
2012	Kaufmann	01/2012-12/2012	1	Bloque de Pruebas A, p. 307-309.
2012	Nissan	04/2012-03/2014	2	Información reportada por MOL, folio 1136 del Expediente.
2011	TME	01/2011-12/2011	1	Bloque de Pruebas B, p. 158.
2005	Ford	01/2005-12/2006	2	Bloque de Pruebas A, p. 62.
2007	Ford	01/2007-12/2009	3	Bloque de Pruebas A, p. 119.
2013	Ford	01/2013-12/2015	3	Bloque de Pruebas A, p. 351.
<b>Duración (más frecuente)</b>			<b>2</b>	

Fuente: Información que obra en el Expediente (véase columna «Fuente»).

Elaboración: CLC

- Sobre las cantidades y precios utilizadas

Considerando las características de las cuentas identificadas previamente (véase el Cuadro 14), se calculan las cantidades y precios (fletes) necesarios para el cálculo del beneficio ilícito extraordinario que cada empresa obtuvo de cada cuenta. Para estos efectos, se consideró como fuente de información las transacciones registradas por la SUNAT<sup>550</sup>. Sin embargo, en los casos donde se dispone de información de precios y cantidades de otros documentos del Expediente que cuenten con respaldo<sup>551</sup>, se privilegia dicha información<sup>552</sup>. En el cuadro siguiente se indican las fuentes de información de tarifas y cantidades correspondientes a cada cuenta:

[Ver el cuadro en la siguiente página]

<sup>550</sup> Se consideraron 3 partidas arancelarias relevantes, de las cuales cuatro correspondieron al capítulo 87 (8702, 8703, 8704) del directorio de partidas arancelarias del Perú: «Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos».

<sup>551</sup> Por ejemplo, información documentada y sustentada remitida por las investigadas, e Información cierta consignada en contratos o resúmenes de carga efectivamente trasladada.

<sup>552</sup> En estos casos en particular, donde solo se cuente con información documentada de cantidades y no tarifas, y tampoco se cuente con información de tarifas en los registros SUNAT para el periodo específico; se considera como tal a la media de los valores anterior y posterior, o en ausencia de uno de ellos al valor más próximo.

**Cuadro 16: Fuentes de información de cantidades y tarifas (por año y tipo de vehículo) de las cuentas que comprendieron la práctica colusoria identificada (2001 - 2015)<sup>a/</sup>**

Nº	Año	Empresa naviera	Cuenta	País de origen	Ruta de origen	Tipo de vehículo	Cantidad	Precio (En dólares americanos \$)
1	2010	KLINE	AAT <sup>1/2</sup>	Tailandia	Asia	Automóviles	Cuadro resumen del S'Kai de 2010 de la página 243 del Bloque de Pruebas A (737)	SUNAT
2	2011	KLINE	AAT <sup>1/2</sup>	Tailandia	Asia	Automóviles	Cuadro resumen del S'Kai de 2011 del folio 1287 del Expediente (8)	SUNAT
3	2002	CSAV	Renault	Francia	Europa	Automóviles	SUNAT	SUNAT
4	2003	CSAV	Renault	Francia	Europa	Automóviles	SUNAT	SUNAT
5	2002	CSAV	Renault	Francia	Europa	Camiones	SUNAT	SUNAT
6	2003	CSAV	Renault	Francia	Europa	Camiones	SUNAT	SUNAT
7	2013	CSAV	Chrysler	Estados Unidos	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT
8	2014	CSAV	Chrysler	Estados Unidos	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT
9	2015	CSAV	Chrysler	Estados Unidos	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT
10	2013	CSAV	Chrysler	Estados Unidos	América	Camiones	SUNAT	SUNAT
11	2014	CSAV	Chrysler	Estados Unidos	América	Camiones	SUNAT	SUNAT
12	2001	NYK	Chrysler	Estados Unidos	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT
13	2002	NYK	Chrysler	Estados Unidos	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT
14	2003	NYK	Chrysler	Estados Unidos	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT
15	2009	NYK	Chrysler	Estados Unidos	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT
16	2002	CSAV	Ford	Estados Unidos	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT
17	2003	CSAV	Ford	Estados Unidos	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT
18	2004	CSAV	Ford	Estados Unidos	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT
19	2005	CSAV	Ford	Estados Unidos	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT
20	2006	CSAV	Ford	Estados Unidos	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT
21	2007	CSAV	Ford	Estados Unidos	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT
22	2008	CSAV	Ford	Estados Unidos	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT
23	2009	CSAV	Ford	Estados Unidos	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT
24	2002	CSAV	Ford	Estados Unidos	América	Camiones	SUNAT	SUNAT
25	2004	CSAV	Ford	Estados Unidos	América	Camiones	SUNAT	SUNAT
26	2005	CSAV	Ford	Estados Unidos	América	Camiones	SUNAT	SUNAT
27	2006	CSAV	Ford	Estados Unidos	América	Camiones	SUNAT	SUNAT
28	2007	CSAV	Ford	Estados Unidos	América	Camiones	SUNAT	SUNAT
29	2008	CSAV	Ford	Estados Unidos	América	Camiones	SUNAT	SUNAT
30	2009	CSAV	Ford	Estados Unidos	América	Camiones	SUNAT	SUNAT
31	2013	NYK	Ford	Estados Unidos	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT
32	2014	NYK	Ford	Estados Unidos	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT
33	2015	NYK	Ford	Estados Unidos	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT
34	2013	NYK	Ford	Estados Unidos	América	Camiones	SUNAT	SUNAT
35	2014	NYK	Ford	Estados Unidos	América	Camiones	SUNAT	SUNAT
36	2015	NYK	Ford	Estados Unidos	América	Camiones	SUNAT	SUNAT
37	2007	CSAV	General Motors <sup>1/</sup>	Estados Unidos	América	Automóviles	SUNAT	Tarifa para el 2007 del Contrato de la página del Bloque de Pruebas A (755)
38	2008	CSAV	General Motors	Estados Unidos	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT
39	2011	CSAV	General Motors <sup>1/</sup>	Estados Unidos	América	Automóviles	Contrato de la página 295 del Bloque de Pruebas A (133)	Contrato de la página 295 del Bloque de Pruebas A (875)
40	2011	CSAV	General Motors <sup>1/</sup>	Estados Unidos	América	Automóviles	Contrato de la página 295 del Bloque de Pruebas A (24)	Contrato de la página 295 del Bloque de Pruebas A (825)
41	2012	CSAV	General Motors <sup>1/</sup>	Estados Unidos	América	Automóviles	Contrato de la página 295 del Bloque de Pruebas A (172)	Contrato de la página 295 del Bloque de Pruebas A (875)
42	2012	CSAV	General Motors <sup>1/</sup>	Estados Unidos	América	Automóviles	Contrato de la página 295 del Bloque de Pruebas A (31)	Contrato de la página 295 del Bloque de Pruebas A (825)
43	2013	CSAV <sup>2/</sup>	General Motors <sup>1/</sup>	Estados Unidos	América	Automóviles	Contrato de la página 378 del Bloque de Pruebas A (15)	SUNAT
44	2014	CSAV <sup>2/</sup>	General Motors <sup>1/</sup>	Estados Unidos	América	Automóviles	Contrato de la página 378 del Bloque de Pruebas A (18)	SUNAT
45	2008	CSAV	General Motors	Estados Unidos	América	Camiones	SUNAT	SUNAT
46	2009	CSAV <sup>2/</sup>	General Motors <sup>1/</sup>	Estados Unidos	América	Camiones	Contrato de la página 191 del Bloque de Pruebas A (15)	SUNAT
47	2010	CSAV <sup>2/</sup>	General Motors <sup>1/</sup>	Estados Unidos	Asia	Automóviles	Contrato de la página 191 del Bloque de Pruebas A (15)	SUNAT
48	2010	CSAV <sup>2/</sup>	General Motors <sup>1/</sup>	China	Asia	Automóviles	Contrato de la página 177 del Bloque de Pruebas B (690)	SUNAT
49	2013	EUKOR	General Motors	China	Asia	Automóviles	Global Bid 2012 que obra en la información remitida por Eukor en el folio 1810 del Expediente (15)	SUNAT
50	2014	EUKOR	General Motors	China	Asia	Automóviles	Global Bid 2012 que obra en la información remitida por Eukor en el folio 1810 del Expediente (18)	SUNAT
51	2010	KLINE	Hino <sup>1/2</sup>	Japón	Asia	Camiones	Cuadro resumen del S'Kai de 2010 de la página 243 del Bloque de Pruebas A (3)	SUNAT
52	2010	CSAV	Hino <sup>1/2</sup>	Japón	Asia	Camiones	Cuadro resumen del S'Kai de 2010 de la página 244 del Bloque de Pruebas A (1321)	SUNAT
53	2011	CSAV	Hino <sup>1/2</sup>	Japón	Asia	Camiones	Cuadro resumen del S'Kai de 2011 del folio 1289 del Expediente (1191)	SUNAT
54	2005	CSAV	Indumotora	Japón	Asia	Automóviles	SUNAT	SUNAT
55	2006	CSAV	Indumotora	Japón	Asia	Automóviles	SUNAT	SUNAT
56	2007	CSAV	Indumotora	Japón	Asia	Automóviles	SUNAT	SUNAT

Nº	Año	Empresa naviera	Cuenta	País de origen	Ruta de origen	Tipo de vehículo	Cantidad	Precio (En dólares americanos \$)
57	2008	CSAV	Indumotora	Japón	Asia	Automóviles	SUNAT	SUNAT
58	2009	CSAV	Indumotora	Japón	Asia	Automóviles	SUNAT <sup>3</sup>	SUNAT <sup>3</sup>
59	2010	CSAV	Indumotora <sup>1/2</sup>	Japón	Asia	Automóviles	Cuadro resumen del S'Kai de 2010 de la página 244 del Bloque de Pruebas A (1222)	SUNAT
60	2011	CSAV	Indumotora <sup>1/2</sup>	Japón	Asia	Automóviles	Cuadro resumen del S'Kai de 2011 del folio 1289 del Expediente (868)	SUNAT
61	2012	CSAV	Indumotora	Japón	Asia	Automóviles	SUNAT	SUNAT
62	2009	KLINE	Isuzu	Japón	Asia	Camiones	SUNAT <sup>3</sup>	SUNAT <sup>3</sup>
63	2010	KLINE	Isuzu <sup>1/2</sup>	Japón	Asia	Camiones	Cuadro resumen del S'Kai de 2010 del folio 1209 del Expediente (635)	SUNAT
64	2012	CSAV	Iveco	China	Asia	Camiones	SUNAT	SUNAT
65	2012	CSAV	Kaufmann <sup>1/2</sup>	México	América	Camiones	Resumen de compras del grupo Kaufmann del periodo 2011/2012 de la página 316 del Bloque de Pruebas A (369)	SUNAT
66	2012	CSAV	Kaufmann <sup>1/2</sup>	Alemania	Europa	Camiones	Resumen de compras del grupo Kaufmann del periodo 2011/2012 de la página 316 del Bloque de Pruebas A (682)	SUNAT
67	2010	KLINE	Mazda <sup>1/2</sup>	Japón	Asia	Automóviles	Cuadro resumen del S'Kai de 2010 de la página 243 del Bloque de Pruebas A (510)	SUNAT
68	2010	NYK	Mazda <sup>1/2</sup>	Japón	Asia	Automóviles	Cuadro resumen del S'Kai de 2010 de la página 246 del Bloque de Pruebas A (255)	SUNAT
69	2011	NYK	Mazda <sup>1/2</sup>	Japón	Asia	Automóviles	Cuadro resumen del S'Kai de 2011 del folio 1290 del Expediente (120)	SUNAT
70	2005	NYK	Nissan	México	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT
71	2006	NYK	Nissan	México	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT
72	2007	NYK	Nissan	México	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT
73	2008	NYK	Nissan	México	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT
74	2005	NYK	Nissan	México	América	Camiones	SUNAT	SUNAT
75	2006	NYK	Nissan	México	América	Camiones	SUNAT	SUNAT
76	2007	NYK	Nissan	México	América	Camiones	SUNAT	SUNAT
77	2008	NYK	Nissan	México	América	Camiones	SUNAT	SUNAT
78	2006	MOL	Nissan <sup>1/</sup>	España	Europa	Automóviles	Award List 2006 que obra en la información remitida por MOL en el folio 1136 del Expediente (50)	Award List 2006 que obra en la información remitida por MOL en el folio 1136 del Expediente (1100)
79	2006	MOL	Nissan <sup>1/</sup>	España	Europa	Automóviles	Award List 2006 que obra en la información remitida por MOL en el folio 1136 del Expediente (3)	Award List 2006 que obra en la información remitida por MOL en el folio 1136 del Expediente (1175)
80	2007	MOL	Nissan <sup>1/</sup>	España	Europa	Automóviles	Award List 2006 que obra en la información remitida por MOL en el folio 1136 del Expediente (53)	Award List 2006 que obra en la información remitida por MOL en el folio 1136 del Expediente (1100)
81	2007	MOL	Nissan <sup>1/</sup>	España	Europa	Automóviles	Award List 2006 que obra en la información remitida por MOL en el folio 1136 del Expediente (5)	Award List 2006 que obra en la información remitida por MOL en el folio 1136 del Expediente (1250)
82	2008	MOL	Nissan <sup>1/</sup>	España	Europa	Automóviles	Award List 2006 que obra en la información remitida por MOL en el folio 1136 del Expediente (55)	Award List 2006 que obra en la información remitida por MOL en el folio 1136 del Expediente (1100)
83	2008	MOL	Nissan <sup>1/</sup>	España	Europa	Automóviles	Award List 2006 que obra en la información remitida por MOL en el folio 1136 del Expediente (5)	Award List 2006 que obra en la información remitida por MOL en el folio 1136 del Expediente (1250)
84	2012	MOL	Nissan <sup>1/</sup>	Reino Unido	Europa	Automóviles	Award List 2012 que obra en la información remitida por MOL en el folio 1136 del Expediente (634)	Award List 2012 que obra en la información remitida por MOL en el folio 1136 del Expediente (780)
85	2012	MOL	Nissan <sup>1/</sup>	España	Europa	Automóviles	Award List 2012 que obra en la información remitida por MOL en el folio 1136 del Expediente (174)	Award List 2012 que obra en la información remitida por MOL en el folio 1136 del Expediente (1000)
86	2012	MOL	Nissan <sup>1/</sup>	España	Europa	Automóviles	Award List 2012 que obra en la información remitida por MOL en el folio 1136 del Expediente (22)	Award List 2012 que obra en la información remitida por MOL en el folio 1136 del Expediente (2800)
87	2013	MOL	Nissan <sup>1/</sup>	Reino Unido	Europa	Automóviles	Award List 2012 que obra en la información remitida por MOL en el folio 1136 del Expediente (650)	Award List 2012 que obra en la información remitida por MOL en el folio 1136 del Expediente (780)
88	2013	MOL	Nissan <sup>1/</sup>	España	Europa	Automóviles	Award List 2012 que obra en la información remitida por MOL en el folio 1136 del Expediente (57)	Award List 2012 que obra en la información remitida por MOL en el folio 1136 del Expediente (1000)
89	2013	MOL	Nissan <sup>1/</sup>	España	Europa	Automóviles	Award List 2012 que obra en la información remitida por MOL en el folio 1136 del Expediente (25)	Award List 2012 que obra en la información remitida por MOL en el folio 1136 del Expediente (2800)
90	2004	CSAV	Renault	Francia	Europa	Automóviles	SUNAT	SUNAT
91	2005	CSAV	Renault	Francia	Europa	Automóviles	SUNAT	SUNAT
92	2008	NYK	Suzuki <sup>1/2</sup>	India	Asia	Automóviles	SUNAT	Contratos que obran en la información remitida por NYK en el folio 1196 del Expediente (760)
93	2009	NYK	Suzuki <sup>1/2</sup>	India	Asia	Automóviles	SUNAT	Contratos que obran en la información remitida por NYK en el folio 1196 del Expediente (760)
94	2009	NYK	Suzuki <sup>1/2</sup>	India	Asia	Automóviles	SUNAT	Contratos que obran en la información remitida por NYK en el folio 1196 del Expediente (740)
95	2010	NYK	Suzuki <sup>1/</sup>	India	Asia	Automóviles	Cuadro resumen del S'Kai de 2010 del folio 1213 del Expediente (906)	Contratos que obran en la información remitida por NYK en el folio 1196 del Expediente (740)
96	2010	NYK	Suzuki <sup>1/</sup>	India	Asia	Automóviles	Cuadro resumen del S'Kai de 2010 del folio 1213 del Expediente (1438)	Contratos que obran en la información remitida por NYK en el folio 1196 del Expediente (765)
97	2011	NYK	Suzuki <sup>1/</sup>	India	Asia	Automóviles	Cuadro resumen del S'Kai de 2010 del folio 1290 del Expediente (1888)	Contratos que obran en la información remitida por NYK en el folio 1196 del Expediente (765)
98	2011	MOL	Toyota Motor Europe	Reino Unido	Europa	Automóviles	SUNAT	SUNAT
99	2012	MOL	Toyota Motor Europe	Reino Unido	Europa	Automóviles	SUNAT	SUNAT
100	2013	MOL	Toyota Motor Europe	Reino Unido	Europa	Automóviles	SUNAT	SUNAT
101	2003	MOL	Toyota	Brasil	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT
102	2004	MOL	Toyota	Brasil	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT

N°	Año	Empresa naviera	Cuenta	País de origen	Ruta de origen	Tipo de vehículo	Cantidad	Precio (En dólares americanos \$)
103	2005	MOL	Toyota	Brasil	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT
104	2005	MOL	Toyota	Brasil	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT
105	2006	MOL	Toyota	Brasil	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT
106	2007	MOL	Toyota	Brasil	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT
107	2008	MOL	Toyota	Brasil	América	Automóviles	SUNAT	SUNAT
108	2004	CSAV	Toyota	Reino Unido	Europa	Automóviles	SUNAT	SUNAT
109	2005	CSAV	Toyota	Reino Unido	Europa	Automóviles	SUNAT	SUNAT
110	2008	NYK	Volkswagen	México	América	Camiones	SUNAT	SUNAT

a/ Se presenta las cantidades o precios entre paréntesis según corresponda.

1/ Se ha privilegiado la información consignada en evidencia documental, sobre cantidad transportada o tarifa cobrada, por sobre aquella registrada por la SUNAT.

2/ Los precios o cantidades de SUNAT se utilizan únicamente en defecto de la información que obre en la documentación sustentada por las Investigadas (contratos, *award list*, *global bid* y/o registros de servicios conjuntos).

3/ Las cantidades se encuentran en el cuadro resumen del S'Kai de 2009 (Ver la página 226 del Bloque de Pruebas A). Sin embargo, al no presentar detalles de las cantidades por empresa se utilizará solo las cantidades registradas por la SUNAT

Fuente: Información que obra en el Expediente.

Elaboración: CLC

Considerando los precios y las cantidades de cada cuenta se calcula el valor monetario en dólares americanos (USD) asociado a cada cuenta, considerando el periodo que duró la prestación del servicio. En la medida que los precios están en USD y serán actualizadas a marzo de 2017, posterior a ello, se realizará la conversión a soles por transacción tomando en cuenta el tipo de cambio interbancario promedio del periodo<sup>553</sup>, ya sea en el caso que la fuente de información sea la SUNAT (donde se registran transacciones por día) o el periodo que duró la cuenta en el caso que la información provenga de una fuente distinta a SUNAT (p.e contratos, *award list* y/o *global bid*). El tipo de cambio promedio utilizado será 3,25122 (S/ por USD), que se mantendrá en ambos casos.

Así, se obtiene el valor monetario en soles asociado a cada cuenta. Dicho valor monetario es equivalente a la tarifa del servicio de transporte (*Pcolutorio*), por la cantidad transportada; valor que se denomina «*Valor Colutorio*». De acuerdo con lo señalado en la sección 8.5, el beneficio ilícito extraordinario asociado a cada cuenta viene a ser equivalente a  $\frac{0,2}{1,2} * Valor Colutorio$ <sup>554</sup>.

553 El tipo de cambio diario promedio publicado de marzo de 2017, según: BCRP. Disponible en: <https://estadisticas.bcrp.gob.pe/estadisticas/series/diarias/tipo-de-cambio-nominal>

554 Cabe señalar que:

$$(Valor_{colutorio} - [\frac{Valor_{colutorio}}{1,2}]) = \frac{0,2}{1,2} * (Valor_{colutorio}) = Q * (P_{colutorio} - [\frac{P_{colutorio}}{1,2}])$$

### 3. Beneficio ilícito extraordinario

El beneficio ilícito extraordinario para cada cuenta equivale a la suma de los beneficios ilícitos extraordinarios obtenidos en cada cuenta que se adjudicó (cuentas propias).

El siguiente cuadro se presenta el cálculo del **beneficio ilícito extraordinario**.

**Cuadro 17: Beneficio Ilícito Extraordinario Ajustado por Inflación (2001-2015)**<sup>555</sup>

Nº	Año	Empresa naviera	Cuenta	Ruta de origen	Tipo de vehículo	Valor Colusorio Ajustado por IPC (S/)	Beneficio Ilícito Extraordinario Ajustado $\left(\frac{0,2}{1,2} * Valor_{colusorio}\right)$
1	2010	KLINE	AAT <sup>1</sup>	Asia	Automóviles	3 589 842,30	598 307,06
2	2011	KLINE	AAT <sup>1</sup>	Asia	Automóviles	40 644,30	6 774,05
3	2002	CSAV	Renault	Europa	Automóviles	365 041,62	60 840,27
4	2003	CSAV	Renault	Europa	Automóviles	315 629,18	52 604,86
5	2002	CSAV	Renault	Europa	Camiones	76 328,56	12 721,43
6	2003	CSAV	Renault	Europa	Camiones	44 480,71	7 413,45
7	2013	CSAV	Chrysler	América	Automóviles	2 569 263,74	428 210,63
8	2014	CSAV	Chrysler	América	Automóviles	2 822 280,13	470 380,02
9	2015	CSAV	Chrysler	América	Automóviles	1 592 030,42	265 338,40
10	2013	CSAV	Chrysler	América	Camiones	12 792,60	2 132,10
11	2014	CSAV	Chrysler	América	Camiones	1 723,05	287,18
12	2001	NYK	Chrysler	América	Automóviles	523 712,77	87 285,46
13	2002	NYK	Chrysler	América	Automóviles	481 815,42	80 302,57
14	2003	NYK	Chrysler	América	Automóviles	103 084,89	17 180,81
15	2009	NYK	Chrysler	América	Automóviles	1 113 060,62	185 510,10
16	2002	CSAV	Ford	América	Automóviles	15 374,67	2 562,45
17	2003	CSAV	Ford	América	Automóviles	31 661,08	5 276,85
18	2004	CSAV	Ford	América	Automóviles	39 413,35	6 568,89
19	2005	CSAV	Ford	América	Automóviles	260 886,72	43 481,12
20	2006	CSAV	Ford	América	Automóviles	6 137,33	1 022,89
21	2007	CSAV	Ford	América	Automóviles	298 677,86	49 779,64
22	2008	CSAV	Ford	América	Automóviles	625 108,44	104 184,74
23	2009	CSAV	Ford	América	Automóviles	225 062,99	37 510,50
24	2002	CSAV	Ford	América	Camiones	23 367,43	3 894,57
25	2004	CSAV	Ford	América	Camiones	39 337,04	6 556,17
26	2005	CSAV	Ford	América	Camiones	10 981,63	1 830,27
27	2006	CSAV	Ford	América	Camiones	78 396,09	13 066,01
28	2007	CSAV	Ford	América	Camiones	19 096,14	3 182,69
29	2008	CSAV	Ford	América	Camiones	227 697,16	37 949,53
30	2009	CSAV	Ford	América	Camiones	127 975,20	21 329,20
31	2013	NYK	Ford	América	Automóviles	1 010 783,31	168 463,88
32	2014	NYK	Ford	América	Automóviles	826 907,38	137 817,90
33	2015	NYK	Ford	América	Automóviles	404 190,94	67 365,16
34	2013	NYK	Ford	América	Camiones	250 143,25	41 690,54
35	2014	NYK	Ford	América	Camiones	214 798,45	35 799,74
36	2015	NYK	Ford	América	Camiones	79 919,94	13 319,99
37	2007	CSAV	General Motors <sup>1/</sup>	América	Automóviles	5 892,02	982,00
38	2008	CSAV	General Motors <sup>1/</sup>	América	Automóviles	25 109,55	4 184,93
39	2011	CSAV	General Motors <sup>1/</sup>	América	Automóviles	71 418,55	11 903,09
40	2011	CSAV	General Motors <sup>1/</sup>	América	Automóviles	419 764,31	69 960,72
41	2012	CSAV	General Motors <sup>1/</sup>	América	Automóviles	90 378,17	15 063,12
42	2012	CSAV	General Motors <sup>1/</sup>	América	Automóviles	531 847,38	88 641,23
43	2013	CSAV	General Motors <sup>1/</sup>	América	Automóviles	51 166,35	8 527,73
44	2014	CSAV	General Motors <sup>1/</sup>	América	Automóviles	115 342,54	19 223,76
45	2008	CSAV	General Motors <sup>1/</sup>	América	Camiones	24 098,10	4 016,35
46	2009	CSAV	General Motors <sup>1/</sup>	América	Camiones	56 620,48	9 436,75
47	2010	CSAV	General Motors <sup>1/</sup>	América	Camiones	194 310,06	32 385,01
48	2010	CSAV	General Motors <sup>1/</sup>	Asia	Automóviles	1 840 689,25	306 781,53
49	2013	EUKOR	General Motors <sup>1/2</sup>	Asia	Automóviles	14 850 069,00	2 475 011,50
50	2014	EUKOR	General Motors <sup>1/2</sup>	Asia	Automóviles	16 447 083,00	2 741 180,50
51	2010	KLINE	Hino <sup>1</sup>	Asia	Camiones	43 449,24	7 241,54
52	2010	CSAV	Hino <sup>1</sup>	Asia	Camiones	20 428 679,16	3 404 779,84
53	2011	CSAV	Hino <sup>1</sup>	Asia	Camiones	21 475 625,41	3 579 270,92
54	2005	CSAV	Indumotora <sup>1</sup>	Asia	Automóviles	1 010 327,78	168 387,95
55	2006	CSAV	Indumotora <sup>1</sup>	Asia	Automóviles	1 890 656,02	315 109,34
56	2007	CSAV	Indumotora <sup>1</sup>	Asia	Automóviles	2 765 707,22	460 951,20
57	2008	CSAV	Indumotora <sup>1</sup>	Asia	Automóviles	5 070 001,44	845 000,24
58	2009	CSAV	Indumotora <sup>1</sup>	Asia	Automóviles	3 091 177,33	515 196,22
59	2010	CSAV	Indumotora <sup>1</sup>	Asia	Automóviles	5 372 022,39	895 337,07
60	2011	CSAV	Indumotora <sup>1</sup>	Asia	Automóviles	4 092 115,34	682 019,22
61	2012	CSAV	Indumotora <sup>1</sup>	Asia	Automóviles	5 436 256,74	906 042,79
62	2009	KLINE	Isuzu <sup>1/</sup>	Asia	Camiones	478 192,09	79 698,68
63	2010	KLINE	Isuzu <sup>1/</sup>	Asia	Camiones	10 082 834,56	1 680 472,42
64	2012	CSAV	Iveco	Asia	Camiones	135 270,72	22 545,12
65	2012	CSAV	Kaufmann <sup>1/</sup>	América	Camiones	4 736 682,00	789 447,00
66	2012	CSAV	Kaufmann <sup>1/</sup>	Europa	Camiones	14 470 159,00	2 411 693,25
67	2010	KLINE	Mazda <sup>1/</sup>	Asia	Automóviles	2 372 423,48	395 403,92
68	2010	NYK	Mazda <sup>1/</sup>	Asia	Automóviles	1 176 402,02	196 067,01
69	2011	NYK	Mazda <sup>1/</sup>	Asia	Automóviles	581 457,69	96 909,62
70	2005	NYK	Mazda <sup>1/</sup>	América	Automóviles	469 589,09	78 264,85
71	2006	NYK	Mazda <sup>1/</sup>	América	Automóviles	1 460 783,82	243 463,96
72	2007	NYK	Mazda <sup>1/</sup>	América	Automóviles	2 075 409,16	345 901,52
73	2008	NYK	Mazda <sup>1/</sup>	América	Automóviles	2 061 375,91	343 562,65
74	2005	NYK	Mazda <sup>1/</sup>	América	Camiones	23 520,84	3 920,14
75	2006	NYK	Mazda <sup>1/</sup>	América	Camiones	145 094,97	24 182,49
76	2007	NYK	Mazda <sup>1/</sup>	América	Camiones	321 319,81	53 553,30

<sup>555</sup> Si bien se muestran dos decimales, los cálculos han considerado todos los decimales disponibles.

77	2008	NYK	Mazda <sup>1/</sup>	América	Camiones	215 804,77	35 967,46
78	2006	MOL	Nissan <sup>2/</sup>	Europa	Automóviles	221 360,97	36 893,50
79	2006	MOL	Nissan <sup>2/</sup>	Europa	Automóviles	14 187,22	2 364,54
80	2007	MOL	Nissan <sup>2/</sup>	Europa	Automóviles	24 456,98	4 076,16
81	2007	MOL	Nissan <sup>2/</sup>	Europa	Automóviles	228 134,67	38 022,45
82	2008	MOL	Nissan <sup>2/</sup>	Europa	Automóviles	227 990,73	37 998,46
83	2008	MOL	Nissan <sup>2/</sup>	Europa	Automóviles	23 552,76	3 925,46
84	2012	MOL	Nissan <sup>2/</sup>	Europa	Automóviles	614 893,31	102 482,22
85	2012	MOL	Nissan <sup>2/</sup>	Europa	Automóviles	1 747 569,13	291 261,53
86	2012	MOL	Nissan <sup>2/</sup>	Europa	Automóviles	217 686,38	36 281,06
87	2013	MOL	Nissan <sup>2/</sup>	Europa	Automóviles	1 765 805,63	294 300,94
88	2013	MOL	Nissan <sup>2/</sup>	Europa	Automóviles	243 799,61	40 633,27
89	2013	MOL	Nissan <sup>2/</sup>	Europa	Automóviles	198 522,53	33 087,09
90	2004	CSAV	Renault	Europa	Automóviles	78 897,47	13 149,58
91	2005	CSAV	Renault	Europa	Automóviles	102 464,33	17 077,39
92	2008	NYK	Suzuki <sup>2/</sup>	Asia	Automóviles	6 222 062,55	1 037 010,43
93	2009	NYK	Suzuki <sup>2/</sup>	Asia	Automóviles	1 165 741,36	194 290,23
94	2009	NYK	Suzuki <sup>2/</sup>	Asia	Automóviles	3 076 607,37	512 767,90
95	2010	NYK	Suzuki <sup>2/</sup>	Asia	Automóviles	2 501 564,34	416 927,40
96	2010	NYK	Suzuki <sup>2/</sup>	Asia	Automóviles	4 083 647,60	680 607,94
97	2011	NYK	Suzuki <sup>2/</sup>	Asia	Automóviles	4 718 324,00	786 387,33
98	2011	MOL	Toyota Motor Europe	Europa	Automóviles	439 348,12	73 224,69
99	2012	MOL	Toyota Motor Europe	Europa	Automóviles	266 948,53	44 491,42
100	2013	MOL	Toyota Motor Europe	Europa	Automóviles	968 377,55	161 396,26
101	2003	MOL	Toyota	América	Automóviles	6 266,56	1 044,43
102	2004	MOL	Toyota	América	Automóviles	1 481 837,59	246 972,93
103	2005	MOL	Toyota	América	Automóviles	223 791,40	37 296,57
104	2005	MOL	Toyota	América	Automóviles	1 311 523,97	218 587,33
105	2006	MOL	Toyota	América	Automóviles	1 959 846,29	326 641,05
106	2007	MOL	Toyota	América	Automóviles	1 874 061,00	312 343,50
107	2008	MOL	Toyota	América	Automóviles	259 396,27	43 232,71
108	2004	CSAV	Toyota	Europa	Automóviles	135 903,69	22 650,61
109	2005	CSAV	Toyota	Europa	Automóviles	318 029,27	53 004,88
110	2008	NYK	Volkswagen	América	Camiones	4 288 464,00	714 744,00

1/ Se ha privilegiado la información consignada en evidencia documental, sobre cantidad transportada o tarifa cobrada, por sobre aquella registrada por la SUNAT.

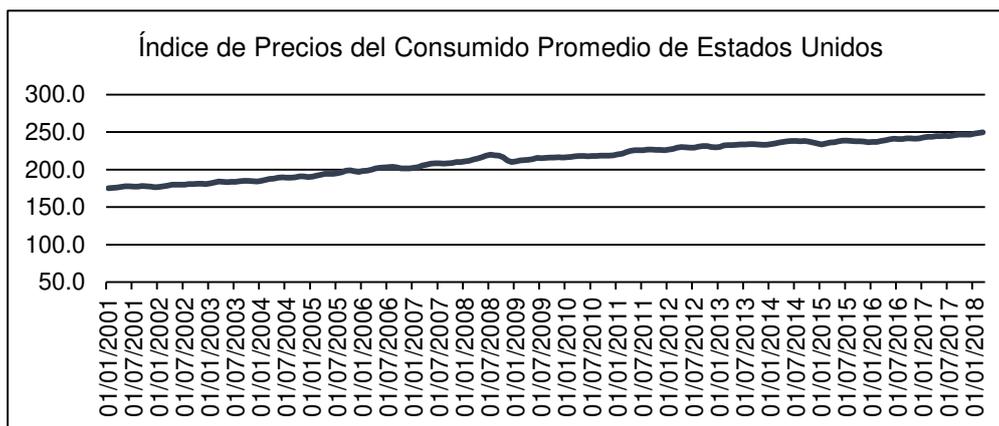
2/ Los precios y cantidades de SUNAT se utilizan en defecto de la información que obre en la documentación sustentada por las Investigadas (contratos, *award list*, *global bid* y/o registros de servicios conjuntos).

Fuente: Expediente 003-2017/CLC

Elaboración: CLC

En el cuadro anterior se presenta el beneficio ilícito extraordinario de la multa base ajustado por CPI, el cual se calculó a partir del Valor Colusorio. En el caso que la información para calcular el Valor Colusorio provenga de SUNAT, el ajuste se realizó a cada transacción con el CPI del mes correspondiente. En el caso que la información para calcular el Valor Colusorio provenga de una fuente distinta, se considera el CPI promedio del periodo concordante con la fuente de información (p.e. CPI promedio anual):

**Gráfico 5: Índice de Precios al Consumidor de Estados Unidos (Base 1982-84=100)**



Fuente: Bureau of Labor Statistics.

Elaboración: CLC

#### 4. Cálculo para CMC

La multa para CMC es equivalente a a la participación de mercado que tiene CMC en el mundo (0.3%)<sup>556</sup> por el beneficio ilícito asociado a las cuentas que participó. El beneficio ilícito asociado a las cuentas que participó es igual a la Multa Base Aplicable Total multiplicada por la participación de las cuentas donde intervino CMC. En ese sentido, el cálculo del elemento disuasorio se presenta en el siguiente cuadro:

**Cuadro 18: Cálculo del elemento disuasorio para CMC**

<b>Empresa</b>	<b>Multa Base Aplicable Total(UIT)</b>	<b>Participación en el cártel</b>	<b>Participación mundial</b>	<b>Elemento disuasorio (UIT)</b>
<b>CMC</b>	27 534,78	23,54%	0,30%	19,35

Elaboración: CLC.

Finalmente, el valor que correspondería a CMC para objeto de la sanción asciende a 19,35 UIT.

---

<sup>556</sup> Ver el Cuadro 6 de la presente Resolución.