

S2 cincuenta y dos f



Expediente No: 0035-SCPM-CRPI-2014

SUPERINTENDENCIA DE CONTROL DEL PODER DE MERCADO.- Comisión de Resolución de Primera Instancia.- Quito, 3 de septiembre del 2014, las 16H47.- **VISTOS:** El Superintendente de Control del Poder de Mercado designó al Dr. Fernando Benítez Zapata, Comisionado y Presidente (e) de la Comisión, al Doctor Bernardo Jaramillo como Comisionado Titular, mediante los actos administrativos respectivos. Según lo dispuesto por el Reglamento Interno de esta Comisión adoptado mediante Resolución No. SCPM-2013-027 del Señor Superintendente de Control del Poder de Mercado, ante la ausencia temporal de uno de los comisionados, actúan el doctor Jaramillo y doctor Benítez. Por cuanto el expediente se encuentra en estado de resolver, para hacerlo se considera:

PRIMERO. COMPETENCIA.- La Comisión de Resolución de Primera Instancia es competente para autorizar, denegar o subordinar la autorización de una operación de concentración económica al cumplimiento de ciertas condiciones, conforme lo señalado en los artículos 21 de la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado y su Reglamento en la Sección 2 del Capítulo II, así como el artículo 16 literal g) del numeral 2.1. del Capítulo II, del Título IV del Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Superintendencia de Control del Poder de Mercado, aprobado mediante Resolución No. SCPM-DS-2012-001; de fecha 28 de septiembre del 2012 y publicado en el Registro Oficial 345 del 4 de octubre del 2012.-

SEGUNDO. VALIDEZ PROCESAL.- La presente notificación obligatoria de concentración económica, ha sido tramitada de conformidad con las disposiciones contenidas tanto en la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado, como en su Reglamento para la Aplicación, observando las garantías constitucionales del debido proceso puntualizadas en el Art. 76 de la Constitución de la República, no existiendo error, vicio o nulidad que declare que haya influido en el presente expediente, se declara expresamente su validez.-

TERCERO. ANTECEDENTES.- 1) La operación de concentración económica sujeta al procedimiento obligatorio de notificación previa obligatoria, ingresa a esta Superintendencia de Control del Poder de Mercado el 29 de abril del 2014. Los Operadores Económicos son **Compañía Sudamericana de Vapores S.A. (CSAV)** y **Hapag-Lloyd AG (HL AG)**, la operación económica consiste en la escisión (desvinculación o desprendimiento de una parte del negocio) de servicios de transporte marítimo mediante contenedores, ahora pertenecientes a Compañía Sud Americana de Vapores S.A. (en adelante CSAV) y la

consiguiente aportación de dicho negocio a Hapag-Lloyd AG (en adelante HL AG o simplemente Hapag Lloyd) a cambio de que CSAV adquiera una participación accionaria en HL AG. Compañía Sudamericana de Vapores es la Compañía Matriz de un grupo de sociedades que están activas en el negocio de transportes marítimo de carga mediante contenedores. La Compañía opera principalmente en los servicios de transporte de carga, incluyendo la movilización de carga a granel, tanto líquida como sólida y carga de contenedores y el transporte de vehículos y maquinaria pesada. CSAV también tiene ciertas actividades en servicio de agencia de carga. HL AG es la compañía internacional activa en el negocio de servicios navieros de carga mediante contenedores y gráneles, ofreciendo sus servicios de carga puerta a puerta y puerto a puerto de manera global de aproximadamente 150 naves cargueras. Las empresas mencionadas anteriormente operan principalmente en el mercado de servicios de transporte marítimo de línea mediante contenedores. CSAV es una empresa chilena, que opera principalmente en rutas norte-sur (y viceversa) mientras que HL AG opera principalmente en rutas este-oeste (y viceversa). 2) En cuanto a los aspectos específicos de la concentración se presenta lo siguiente: **CSAV**, es la compañía matriz de un grupo de compañías que están activas en el negocio del transporte marítimo de carga mediante contenedores; a más de la movilización de carga tanto líquida como sólida, carga en contenedores y el transporte de vehículos y maquinaria pesada, también tiene actividades en servicios de agencias de carga. Esta Empresa es controlada por el Grupo Luksic, a través de las sociedades Quiñenco S.A. (10,89%) y sus filiales, Inversiones Río Bravo S.A. (33,25%) e Inmobiliaria Norte Verde S.A. (1,86%) ejerciendo como entidad controladora de Compañía Sudamericana de Vapores S.a. con un 46% de la propiedad; Luego **HL AG**, es la Compañía Matriz de un grupo de compañías que están activas en el negocio de servicios navieros de carga mediante contenedores y opera como una compañía internacional de transporte de carga bajo la marca de Hapag-Lloyd a través de su flota de aproximadamente 150 naves cargueras. Adicionalmente HL AG mantiene una participación minoritaria en un joint venture que presta servicios a los contenedores en el puerto de Hamburgo, Alemania. 3) En el marco de la transacción propuesta, HL AG adquirirá el 100% de las acciones en CC Co. Mediante un incremento de capital con aportaciones en especie, lo que ocasionará que un 30% de las acciones de HL AG terminen en manos de CSAV. De esa manera CC Co. Se convertirá en una subsidiaria 100% controlada por HL AG. Así mismo se debe notar que los Servicios Retenidos por CSAV no se contribuirán, ni como aportaciones en especie ni de ninguna otra manera, a HL AG y por lo tanto permanecerán bajo el control de CSAV; así pues estos servicios retenidos por CSAV no forman parte de la transacción propuesta. Como resultado de la transacción propuesta CSAV, vía CG Hold Co. Tendrá una participación de 30% de las acciones de HL AG, HGV tendrá una participación de 25,81% y Kuhne Maritime tendrá una participación de 19,72%. Así pues, los tres accionistas ejercerán control conjunto

S 3 cincuenta y tres f



sobre HL AG. Para dicho efecto los accionistas han suscrito un Convenio de Accionistas aportado al Expediente. **4)** Para efectos de la implementación de la transacción propuesta por los notificantes una vez implementada la transacción, la estructura accionaria de las empresas participantes quedará en la siguiente forma: CG Hold Co. (entidad propiedad de CSAV) tendrá directamente una propiedad accionaria en HL AG de 1.66%, Hamburger Gasellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (en adelante HGV) un 25.8% , Kuhne Maritime GmbH (en adelante Kuhne Maritime) un 5.53% y HMKG –una sociedad limitada constituida por las partes (que a su vez es 50% propiedad CG Hold Co., 25% propiedad de Kuhne Maritime y 25% propiedad de HGV) – tendrá un 42.5% de HL AG. **5)** En la determinación del mercado relevante, en cuanto al mercado del producto, la Comisión Europea ha determinado que el mercado de servicios de transporte marítimo de línea mediante contenedores incluye a los servicios de transporte de carga regulares y con horarios pre establecidos; se puede distinguir por lo tanto de los servicios de carga no regulares, como chárter o transportes especializados. Para los efectos de la transacción propuesta a esta Superintendencia las partes han considerado que el mercado relevante es el servicio de transporte marítimo de línea mediante contenedores. **6)** El volumen de negocios de los participantes en el Ecuador es el siguiente: CSAV es de USD 45.509.774.00 y HL AG es de USD 48.833.735,00.

CUARTO. ANÁLISIS DE LOS HECHOS.- 1) Del Informe SCPM-ICC-037-2014, de 11 de agosto del 2014, presentado por la Eco. Cumandá Almeida H. Superintendente de Control de Concentraciones, luego del análisis jurídico del caso, que contiene los fundamentos legales de operaciones de Concentración Económica, los antecedentes del caso naviero, las características de la operación notificada, la descripción de la concentración, los operadores económicos involucrados en la operación de concentración, un detalle pormenorizado que realiza un análisis económico del sector transporte de mercancías por vía marítima, la definición del mercado relevante se desprende lo siguiente: el Informe de resultados de las relaciones horizontales del mercado analiza que la estructura actual del mercado de transporte marítimo de carga se encuentra desconcentrado en un mercado relevante (América del Norte- Atlántico), por otro lado cinco mercados relevantes se encuentran moderadamente concentrados (América del Sur-Atlántico, América del Sur-Pacífico, Asia, Caribe-Centro América, Europa) y los mercados de América del Norte (Océano Pacífico), Medio Oriente y Mediterráneo son mercados altamente concentrados. En tal virtud, de darse la fusión entre las empresas Hapag Lloyd y CSVA la estructura del mercado tendrá un cambio significativo en el mercado de América del sur, pues la operación de concentración aumentaría su participación en los mercados, que en concordancia con la experiencia internacional supondrá el riesgo de posibles efectos

anticompetitivos; sin embargo estas posibles afectaciones al mercado podrán verse atenuadas o agravadas por la existencia o no de barreras de entrada y eficiencias. Al efecto la entrada de nuevos operadores al mercado de transporte marítimo por contenedores será suficiente para impedir o alivianar efectos anticompetitivos, en tanto la misma al menos iguale la capacidad instalada, número de buques y frecuencias para brindar el servicio de carga marítima, que se constituya como una alternativa lo suficientemente amplia como para proveer al mercado otra alternativa desde el lado de la demanda para los consumidores. **2)** La Intendencia de Control de Concentraciones luego de un estudio pormenorizado en todos los órdenes pertinentes al caso considera que los beneficios alegados por los notificantes tienen congruencia con estudios del sector de transporte marítimo, donde se menciona que la principal razón para la fusión entre empresas navieras es el compartir espacio en buques. De esta manera se puede acceder a nuevas redes de servicio, (rutas nuevas) que recíprocamente pueden intercambiarse. Además las fusiones pueden beneficiar a los clientes mediante “mayores frecuencias de viajes o incremento de los tiempos de utilización productiva; y, consecuencia de ésta última, un esfuerzo muy importante para reducir los tiempos consumidos improductivamente: averías de los buques, tiempos de espera en puerto y aumento de la efectividad y rapidez de las operaciones portuarias”. Tomando en cuenta criterios de la CEPAL, en cuanto las repercusiones del proceso de concentración son en su mayoría positivas, se puede decir que las operaciones de concentración pueden generar un impacto positivo para la demanda del transporte de carga de mercancías producto de las eficiencias de las mismas (eliminación de doble marginalización, explotación de economía de escala y ampliación de nuevas rutas) y estas son verificadas con los antecedentes ya mencionados. En función de todas las consideraciones la Intendencia de Control de Concentración considera que las eficiencias alegadas por los notificantes lograrán mejorar las condiciones de los demandantes al igual que generar reducciones en costo que permitirán a la empresa tener una mejor distribución de costos, haciendo más eficiente el transporte de carga de mercancías. Es por ello que las deficiencias supondrán un contrapeso a posibles efectos anticompetitivos que se puedan generar por la operación de concentración analizada en este informe. **3)** De conformidad con el literal a) del Art. 14 de la LORCPM la operación de concentración económica puede darse por la fusión entre empresas u operadores económicos, lo que se cumple en ese caso a través de la combinación de los negocios de servicios de transporte marítimo de línea mediante contenedores de la Compañía Sudamericana de Vapores S.A., con domicilio en Chile y Hapag Lloyd A G, domiciliada en Alemania, excluyendo los servicios de transporte de carga al granel, transporte de vehículos y transporte de carga en naves refrigeradas. En el caso, para la determinación del volumen de negocios, de acuerdo con el Art. 6 de la LORCPM se ha calculado en base a los ingresos por servicios de flete marítimo obtenidos en el Ecuador por los

54 cincuenta y cuatro



Operadores Hapag Lloyd Ag y Compañía Sudamericana de Vapores S.A. Luego, de conformidad con el Art. 16 literal a) de la LORCPM, la presente notificación en función del cálculo de ambas empresas fusionadas alcanza los USD 94.343.479, superando el umbral para el sector real de USD 68.000.000 determinado por la Junta de Regulación. **4)** De los estudios realizados por la Intendencia que corresponde, aparece que la concentración notificada genera las siguientes eficiencias: beneficio a los consumidores, ahorro en costos en la provisión del servicio de transporte, incentivos para aplicar precios más bajos, beneficios producto de mejora de calidad o nuevos servicios. **5)** Existe evidencia que el servicio marítimo de mercancías tiene una tendencia creciente en todos los países a nivel mundial, por la apertura de mercados internacionales, los cuales necesitan contratar dichos servicios en términos y condiciones por temas de eficiencia y rentabilidad. Además se puede concluir que los países latinoamericanos representan el 7% del total de transporte marítimo de mercancías a nivel mundial y específicamente Ecuador representa el 0,2% del total del tráfico marítimo por contenedores. Adicionalmente el mercado relevante geográfico para dicha operación está dividido según las regiones del destino de las mercancías exportadas desde el puerto de Guayaquil en el Ecuador y estas son: América del Norte-Zona Atlántico, América del Norte-Zona Pacífico, América del Sur,- Zona Atlántico, América del Sur-Zona Pacífico, Asia, Europa-Zona Atlántico, Centro América y Caribe, Medio Oriente y Mediterráneo. **6)** De conformidad con el Art. 22 de la LORCPM entre los criterios de decisión para autorizar la operación de concentración establece el grado de poder de mercado del operador económico y el de sus principales operadores, respecto a lo cual se establece que existen muchos competidores en los mercados relevantes analizados y específicamente las dos empresas notificantes no poseen una alta participación en el mercado, además el transporte marítimo de carga por contenedores es un sector que se rige por las condiciones estructurales de la oferta y la demanda por lo cual no existe “Poder de Mercado” de los operadores en dichos mercados. Por otra parte en el estudio realizado, la Superintendencia ha determinado que no existe poder de mercado en el lado de la demanda, debido a que no hay grandes clientes en el Ecuador, que puedan negociar o influenciar sobre las tarifas de los fletes o condiciones generales del servicio de transporte ofrecido por las empresas, con lo cual no constituye una fuente efectiva para limitar el comportamiento de los partícipes de la concentración. Refiriéndonos al numeral 4 del artículo antes invocado, el análisis de barreras de entrada en esta operación mostró que a pesar de existir altos requerimientos financieros de inversión inicial para entrar a competir en el mercado bajo análisis, no es menos cierto que las empresas ya existentes en el mercado internacional no tienen inconveniente para entrar a competir en el Ecuador, de una forma lo suficientemente adecuada para suponer contrapesos ante posibles efectos anticompetitivos inherentes a la operación de concentración analizada. Finalmente, conforme con el numeral 5 del Art. 22 de la LORCPM en cuanto se

refiere a la contribución que la concentración puede aportar, se concluye que las eficiencias alegadas por los notificantes constituyen un beneficio directo para los consumidores y para la propia empresa, no existe una alternativa distinta de la operación de concentración para generar estos beneficios, “Es por ello que si bien existe evidencia que hay mercados altamente concentrados y que producto de la operación bajo análisis algunos de ellos se profundizarían, las eficiencias servirán como contrapeso directo hacia esta cualquier tipo de posibilidad de prácticas anticompetitivas que pudieran generarse por la concentración.”

7) Finalmente, la Intendencia de Poder de Concentraciones, luego del estudio realizado y el informe presentado recomienda se autorice la operación de concentración económica notificada por Hapag Lloyd A G y Corporación Sudamericana de Vapores S.A.

QUINTO. ANÁLISIS EN DERECHO.- Al amparo de lo que manda la Constitución de la República que al referirse al Régimen de Desarrollo, en el Capítulo IV de la Soberanía Económica, Sección 7ª, de la Política Comercial, en el Art. 304, señala entre uno de sus objetivos, 6): “Evitar las prácticas monopólicas y oligopólicas, particularmente en el sector privado, y otras que afecten al funcionamiento de los mercados.” Y el Art. 213 Ibídem que constituye las Superintendencias como organismos técnicos de vigilancia, auditoría, intervención y control de las actividades económicas. En concordancia con el Art. 1 de la Ley Orgánica de Regulación del Poder de Mercado, esta Superintendencia está facultada para autorizar las operaciones de concentración económica. Al efecto, con el objeto de aplicar la decisión que corresponda, es preciso analizar los criterios expuestos en el Art. 22 de la LORCPM, con el objeto de determinar su cumplimiento: El numeral 1) dice: “El estado de situación de la competencia en el mercado relevante”, ha quedado aclarado que para efectos de análisis que el servicio de transporte marítimo no constituye el mercado relevante para efecto de ese caso. El numeral 2) dice: “El grado de poder de mercado del operador económico en cuestión y el de sus principales competidores”, se establece que existen muchos competidores en los mercados relevantes analizados y específicamente las dos empresas notificantes no poseen una alta participación en el mercado. El numeral 4) de la norma mencionada dice: “La circunstancia de que si a partir de la concentración, se genere o se fortalezca el poder de mercado o se produjere una posible disminución, distorsión u obstaculización, claramente previsible o comprobada, de la libre concurrencia de los operadores económicos y/o la competencia.” el análisis de barreras de entrada en esta operación mostró que a pesar de existir altos requerimientos financieros de inversión inicial para entrar en competencia en el mercado bajo análisis, no es menos cierto que las empresas ya existentes en el mercado internacional no tienen inconveniente para entrar a competir en el Ecuador, de una forma lo

SS cincuenta y cinco



suficientemente adecuada para suponer contrapesos ante posibles efectos anticompetitivos inherentes a la operación de concentración motivo de la presente causa.

SEXTO. RESOLUCIÓN.- La Comisión de Resolución de Primera Instancia, en uso de las atribuciones y facultades, señaladas en el Art. 21 de la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado, luego del análisis del informe presentado por la Intendencia de Control de Concentraciones y amparada en las normas constitucionales y legales pertinentes, **RESUELVE: 1)** Aprobar el informe No. SCPM-ICC-037-2014, remitida mediante Memorando SCPM-ICC-192-2014-M, recibido el 19 de agosto de 2014 a las 09H23, de la Intendencia de Control de Concentraciones. **2)** AUTORIZAR la operación de concentración notificada, debiendo notificarse a los operadores económicos COMPAÑÍA SUDAMERICANA DE VAPORES S.A. y HAPAG-LLOYD A G. con el contenido de la presente Resolución. Actúe en calidad de Secretario Ad-Hoc de la Comisión el Abogado Marcelo Dávila.- **NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE.** Dado en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano el día 3 de septiembre de 2014.


Doctor Fernando Benítez Zapata
**PRESIDENTE ENCARGADO
COMISIONADO**


Doctor Bernardo Jaramillo Sáenz
COMISIONADO

RAZÓN: Certifico que notifiqué con la Providencia que antecede el 4 de septiembre de 2014, a HAPAG LLOYD AG y CORPORACIÓN SUDAMERICANA DE VAPORES S.A., casilla judicial No. 5 y a la Intendencia ICC mediante Memorando.- **CERTIFICO.-**


Abg. Marcelo Dávila Martínez

SECRETARIO AD - HOC

