



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

INDECOPI

**Expediente 017-2022/CLC-CON**

**Resolución 008-2023/CLC-INDECOPI**

12 de enero de 2023

**VISTOS:**

El escrito del 24 de octubre de 2022 mediante el cual las empresas Ultratug ApS y Remolcadores Ultratug Ltda. (en adelante, las Solicitantes), presentaron una solicitud de autorización previa de operación de concentración empresarial ante la Comisión de Defensa de la Libre Competencia (en adelante, la Comisión) en el marco de la Ley 31112, Ley que establece el control previo de operaciones de concentración empresarial (en adelante, Ley 31112); los escritos del 21 de noviembre, 23 de diciembre, 27 de diciembre de 2022 y 6 de enero de 2023 presentados por las Solicitantes; y, las demás actuaciones procedimentales realizadas en el marco del Expediente 017-2022/CLC-CON.

**CONSIDERANDO:**

**I. ANTECEDENTES**

1. El 24 de octubre del 2022, las Solicitantes presentaron ante la Comisión una solicitud de autorización de una operación de concentración empresarial consistente en la adquisición directa por parte de Ultratug ApS y Remolcadores Ultratug Ltda. (empresas controladas por el Grupo UltranaV) del 100% de las acciones emitidas por Holding Transoceánica S.A.<sup>1</sup> (en adelante, la solicitud de autorización).
2. Mediante Carta 1285-2022/DLC-INDECOPI del 8 de noviembre de 2022, la Dirección Nacional de Investigación y Promoción de la Libre Competencia (en adelante, la Dirección) requirió a las Solicitantes que subsanen y completen su solicitud de autorización.
3. El 21 de noviembre de 2022 las Solicitantes atendieron el requerimiento realizado por la Dirección mediante Carta 1285-2022/DLC-INDECOPI.
4. Mediante Resolución 105-2022/DLC-INDECOPI del 25 de noviembre de 2022, la Dirección admitió a trámite la solicitud de autorización. Conforme a ello, se inició la Fase 1 del procedimiento de control previo.

<sup>1</sup> Según lo indicado en el escrito del 24 de octubre de 2022, el porcentaje de participación que adquirirá cada una de las empresas del Grupo UltranaV **[Información Confidencial]**.



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

INDECOPI

5. Adicionalmente, mediante Carta 1565-2022/DLC-INDECOPI del 16 de diciembre de 2022, la Dirección requirió información complementaria a las Solicitantes, lo cual fue absuelto mediante escritos del 23 y 27 de diciembre de 2022, y 6 de enero de 2023.
6. Por último, con la finalidad de obtener información para el análisis de la operación notificada, entre el 22 de diciembre de 2022 y el 5 de enero de 2023, la Dirección entrevistó a diversos agentes participantes de los mercados de servicios portuarios y transporte marítimo<sup>2</sup>.

## II. DESCRIPCIÓN DE LA OPERACIÓN NOTIFICADA

7. La operación de concentración consiste en la adquisición, por parte de las empresas Ultratug ApS y Remolcadores Ultratug Ltda. (parte del Grupo Ultrana), del 100% de las acciones emitidas por Holding Transoceánica S.A. Esto, implica la adquisición indirecta del **[Información Confidencial]**% de las acciones emitidas por Petrolera Transoceánica S.A. (en adelante, Petranso) y del **[Información Confidencial]**% de Representaciones Navieras y Aduaneras S.A.C. (en adelante, Renadsa). Lo anterior, en virtud del Contrato de Compraventa de Acciones<sup>3</sup> de fecha **[Información Confidencial]**.
8. Actualmente, el Grupo Ultrana, a través de la empresa Ultrana International II S.A., controla el **[Información Confidencial]**% de las acciones de Petranso.
9. Con la ejecución del Contrato de Compraventa de Acciones, el Grupo Ultrana controlaría el **[Información Confidencial]**% de acciones de Holding Transoceánica S.A. Esto generaría que el Grupo Ultrana controle el **[Información Confidencial]**% de acciones emitidas por Petranso (**[Información Confidencial]**% a través de Holding Transoceánica S.A. y 50% a través de Ultrana International II S.A); y, con ello, el **[Información Confidencial]**% de las acciones emitidas por Renadsa.
10. A continuación, se identificará a cada uno de los agentes que participarían en la operación y su implicancia en territorio nacional.

### 2.1. Agentes adquirentes: Ultratug ApS y Remolcadores Ultratug Ltda.

11. Ultratug ApS es una sociedad constituida en Dinamarca, **[Información Confidencial]** (parte del Grupo Ultrana). Por su parte, Remolcadores Ultratug Ltda. es una sociedad constituida en Chile, **[Información Confidencial]** (parte del Grupo Ultrana).

<sup>2</sup> En específico, se entrevistó a las siguientes empresas: Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C., PSA Marine Perú S.A., SAAM Towage Perú S.A.C., Transmeridian S.A.C. y Cosmos Agencia Marítima S.A.C.

<sup>3</sup> Remitido mediante Anexo 5 del escrito del 24 de octubre de 2022.



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

INDECOPI

12. El Grupo Ultranaav presta servicios navieros a nivel global. En el mercado peruano, tiene presencia a través de 9 empresas que desarrollan actividades de transporte marítimo internacional, cabotaje y transporte de carga<sup>4</sup>.

## 2.2. Vendedores: un grupo de [Información Confidencial] accionistas

13. Los Vendedores, son un grupo de [Información Confidencial] accionistas con distintas participaciones en la compañía objetivo. En conjunto, los Vendedores son titulares del [Información Confidencial] de acciones de Holding Transoceánica S.A.

## 2.3. Compañía objetivo: Holding Transoceánica S.A.

14. Holding Transoceánica S.A. es una empresa constituida en Perú, titular del [Información Confidencial]% de acciones emitidas por Petrolera Transoceánica S.A. (en adelante, Petranso), empresa que a su vez es titular del [Información Confidencial]% de acciones emitidas por Representaciones Navieras y Aduaneras S.A.C. (en adelante, Renadsa).
15. Por su parte, Petranso es una empresa constituida en Perú que presta servicios de remolcaje, avituallamiento y salvataje de naves. Por otro lado, Renadsa es una empresa peruana que presta servicios de agenciamiento marítimo, practicaje y transporte de personal y suministros.
16. La estructura empresarial posterior a la operación de concentración notificada puede resumirse gráficamente de la siguiente manera:

**Gráfico 1**  
**Operación de concentración empresarial notificada**



**Elaborado por:** Comisión de Defensa de la Libre Competencia  
**Fuente:** Solicitud de Autorización

## III. CUESTIÓN EN DISCUSIÓN

17. Conforme a lo dispuesto al artículo 21.4 de la Ley 31112, el presente pronunciamiento tiene por objeto analizar: (i) si la operación notificada se encuentra comprendida dentro del ámbito de aplicación de la Ley 31112; y, (ii) si esta puede generar serias preocupaciones en cuanto a ocasionar efectos

<sup>4</sup> Conforme a la información brindada por las Solicitantes en su escrito del 24 de octubre de 2022, las nueve empresas controladas por el Grupo Ultranaav son: Ultratank Shipping I.N.C. (Ultratank), Horizontal Shipping I.N.C. (Horizon), Ultrabulk A/S (Ultrabulk), Naviera Ultranaav Ltda. (Ultranaav), Naviera Transoceánica S.A. (Navitranso), Cape Tankers Inc. (Cape Tankers), Clean Product Tankers Alliance, Seawater International Inc. (Seawater) y Naviera Petral S.A. (Naviera Petral).



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

INDECOPI

restrictivos a la competencia en los mercados en los que participan los agentes económicos involucrados en la operación de concentración empresarial<sup>5</sup>.

#### IV. ANÁLISIS DE PROCEDENCIA DE LA SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN

18. El artículo 2 de la Ley 31112 establece que estarán sujetos a un procedimiento de autorización previa, los actos que: (i) califiquen como actos de concentración que produzcan efectos en todo o en parte del territorio nacional, incluyendo a aquellas operaciones que, aun de efectuarse en extranjero, involucran directa o indirectamente a empresas que desarrollan operaciones en Perú; y, (ii) que superen los umbrales previstos en la referida Ley<sup>6</sup>.
19. De acuerdo con el artículo 5.1 de la Ley 31112, califica como una «concentración empresarial» todo acto u operación llevado a cabo por dos agentes económicos independientes –esto es, que no formen parte del mismo grupo económico– que implique la transferencia o cambio de control de una empresa o parte de ella<sup>7</sup>.
20. Ahora bien, de acuerdo con lo señalado en el artículo 3 de la Ley 31112, el término «control» debe ser entendido como la posibilidad de ejercer una influencia decisiva y continua sobre un agente económico. Esta influencia puede ser llevada a cabo, entre otros, mediante: (i) derechos de propiedad o de uso de la totalidad o de una parte de los activos de una empresa, o (ii) derechos o contratos que permitan

<sup>5</sup> **Ley 31112, Ley que establece el control previo de operaciones de concentración empresarial**  
**Artículo 21. Procedimiento aplicable al trámite de la solicitud de autorización de la operación de concentración empresarial**

(...) 21.4 En un plazo de treinta (30) días hábiles contados a partir de la admisión a trámite de la solicitud, la Comisión determina si la operación de concentración empresarial se encuentra comprendida dentro del ámbito de aplicación de la norma y si genera serias preocupaciones en cuanto a ocasionar efectos restrictivos significativos de la competencia en el mercado.

<sup>6</sup> **Ley 31112, Ley que establece el control previo de operaciones de concentración empresarial**  
**Artículo 2. Ámbito de aplicación**

Se encuentran comprendidos dentro del ámbito de aplicación de la presente ley:

1. Los actos de concentración empresarial, conforme a los umbrales previstos en la presente ley, que produzcan efectos en todo o en parte del territorio nacional, incluyendo actos de concentración que se realicen en el extranjero y vinculen directa o indirectamente a agentes económicos que desarrollan actividades económicas en el país.
2. Los agentes económicos que oferten o demanden bienes o servicios en el mercado y realicen actos de concentración que produzcan o puedan producir efectos anticompetitivos en todo o en parte del territorio nacional.

<sup>7</sup> **Ley 31112, Ley que establece el control previo de operaciones de concentración empresarial**  
**Artículo 5. Operaciones de concentración empresarial**

5.1 Es todo acto u operación que implique una transferencia o cambio en el control de una empresa o parte de ella. Dichas concentraciones pueden producirse a consecuencia de las siguientes operaciones:

- a. Una fusión de dos o más agentes económicos, los cuales eran independientes antes de la operación, cualquiera que sea la forma de organización societaria de las entidades que se fusionan o de la entidad resultante de la fusión.
- b. La adquisición por parte de uno o más agentes económicos, directa o indirectamente, de derechos que le permitan, en forma individual o conjunta, ejercer el control sobre la totalidad o parte de uno o varios agentes económicos.
- c. La constitución por dos o más agentes económicos independientes entre sí de una empresa en común, joint venture o cualquier otra modalidad contractual análoga que implique la adquisición de control conjunto sobre uno o varios agentes económicos, de tal forma que dicho agente económico desempeñe de forma las funciones de una entidad económica autónoma.
- d. La adquisición por un agente económico del control directo o indirecto, por cualquier medio, de activos productivos operativos de otro u otros agentes económicos.



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

INDECOPI

influir de manera decisiva y continua sobre la composición, las deliberaciones o las decisiones de los órganos de una empresa, determinando directa o indirectamente la estrategia competitiva<sup>8</sup>. La Comisión también se ha pronunciado en anteriores oportunidades en el mismo sentido<sup>9</sup>.

21. Por otro lado, el artículo 6 de la Ley 31112 establece que deberá solicitarse una autorización previa de concentración empresarial en cualquier mercado para aquellos actos de concentración que cumplan de manera concurrente con los siguientes umbrales<sup>10</sup>:
  - a. La suma total del valor de las ventas o ingresos brutos anuales o valor de activos en el país de las empresas involucradas en la operación de concentración empresarial haya alcanzado durante el ejercicio fiscal anterior a aquel en que se notifique la operación, un valor igual o superior a ciento dieciocho mil (118 000) unidades impositivas tributarias (UIT).
  - b. El valor de las ventas o ingresos brutos anuales o valor de activos en el país de al menos dos de las empresas involucradas en la operación de concentración empresarial hayan alcanzado, durante el ejercicio fiscal anterior a aquel en que se notifique la operación, un valor igual o superior a dieciocho mil (18 000) unidades impositivas tributarias (UIT) cada una.
22. En el presente caso, esta Comisión advierte que la operación notificada constituye un acto de concentración empresarial, toda vez que el grupo económico de las Solicitantes (Grupo Ultrana) podría adquirir el control de Holding Transoceánica S.A., y como consecuencia, el control exclusivo de Petranso y Renadsa.
23. Por otro lado, de la información que obra en el expediente, se observa que las Solicitantes presentaron una solicitud de carácter obligatorio dado que la operación notificada supera los umbrales establecidos en el artículo 6 de la Ley 31112.
24. En virtud de lo expuesto, se puede concluir que la operación notificada se encontraría dentro del ámbito de aplicación de la Ley 31112. Por consiguiente, corresponde continuar con el análisis de la solicitud de autorización notificada por las Solicitantes.

<sup>8</sup> **Ley 31112, Ley que establece el control previo de operaciones de concentración empresarial**  
**Artículo 3. Definiciones**

Para efectos de la aplicación de la presente ley, se tienen en cuenta las siguientes definiciones:

(...) 2. Control: Es la posibilidad de ejercer una influencia decisiva y continua sobre un agente económico mediante (i) derechos de propiedad o de uso de la totalidad o de una parte de los activos de una empresa, o (ii) derechos o contratos que permitan influir de manera decisiva y continua sobre la composición, las deliberaciones o las decisiones de los órganos de una empresa, determinando directa o indirectamente la estrategia competitiva.

<sup>9</sup> Ver Resoluciones 019-2019/CLC-INDECOPI, 1351-2011/SDC-INDECOPI, 034-2014/CLC-INDECOPI, 012-1999-INDECOPI/CLC, 015-1998-INDECOPI/CLC y 002-1998-INDECOPI/CLC.

<sup>10</sup> Si la operación de concentración no alcanza los umbrales establecidos, la Ley 31112 permite a los agentes económicos notificarla de forma voluntaria.



## V. ANÁLISIS DE LAS CONDICIONES DE COMPETENCIA

25. El control de concentraciones o de estructuras opera de modo previo a que se ejecuten los actos de concentración de los agentes económicos involucrados; por tanto, funciona como una evaluación ex ante de determinadas operaciones, analizando las consecuencias que generarían en el mercado.
26. En efecto, de acuerdo con el artículo 21 de la Ley 31112, una vez admitida una solicitud de autorización e iniciada la Fase 1 del procedimiento de control previo, la Comisión deberá analizar la operación de concentración empresarial con la finalidad de identificar si existen serias preocupaciones en cuanto a ocasionar efectos restrictivos a la competencia en los mercados en los que participan los agentes económicos involucrados en la operación.
27. Como consecuencia de dicho análisis, al finalizar la Fase 1, la Comisión podrá autorizar la operación de concentración empresarial si considera que esta no generaría serias preocupaciones en cuanto a ocasionar efectos restrictivos a la competencia.
28. Sin embargo, en caso la Comisión comprobara que la operación de concentración empresarial, cuya autorización se solicita, plantea serias preocupaciones en cuanto a generar efectos restrictivos de la competencia en el mercado, lo declara mediante Resolución comunicando a los interesados cuáles son los riesgos que la autoridad ha identificado, así como el fin de la Fase 1 e inicio de la Fase 2 del procedimiento de control previo.

### 5.1. Análisis de los efectos de la operación notificada

#### 5.1.1. Sobre la industria del transporte marítimo de carga

29. El transporte marítimo de carga comprende el traslado de mercancías de un país a otro a través del océano mediante distintos tipos de embarcaciones que varían de acuerdo con la operación que se realice. Entre las etapas de la cadena del transporte marítimo se encuentran el arribo o zarpe, el atraque o desatraque, la estadía de la nave en el puerto, el embarque o descarga, la gestión del despacho aduanero y la preparación o recojo del embarque<sup>11</sup>. En ellas intervienen diversos agentes como las compañías navieras, compañías de carga, agencias marítimas, entidades reguladoras, administradores portuarios, entre otros.

<sup>11</sup> Ver Estudio sobre la medición del grado de competencia intraportuaria en el terminal portuario del Callao elaborado por Apoyo Consultoría. Disponible en <https://www.ositran.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2017/12/02-ESTUDIO-DE-APOYO-CONSULTORIA-PARTE-1.pdf>. Fecha de última revisión: 12 de enero de 2023.



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

INDECOPI

30. Los principales tipos de carga que se transportan por este medio son la carga en contenedores<sup>12</sup>, carga general<sup>13</sup> y carga a granel<sup>14</sup>. El tipo de carga suele estar relacionado con la modalidad de transporte que llevan a cabo las líneas navieras. Así, por ejemplo, la carga en contenedores es transportada por línea regular o “liner”<sup>15</sup> y la carga a granel, sea líquida o sólida, usualmente es transportada bajo el régimen de fletamentos o “tramp”.<sup>16-17</sup>
31. Al llegar a un puerto e iniciar el proceso de atraque, todas las naves requieren de una serie de servicios que son prestados por los administradores portuarios o terceros autorizados por la autoridad portuaria. Los servicios portuarios son un conjunto de actividades relacionadas con la operación de un puerto y pueden dividirse en servicios ofrecidos a las naves y servicios ofrecidos a la carga. Los servicios a las naves incluyen el uso de amarraderos, el remolcaje, practicaje, avituallamiento, las reparaciones y el mantenimiento, el salvataje, entre otros. Los servicios a la carga incluyen la estiba y desestiba, el acopio, el almacenaje, el pesaje y otros.
32. De acuerdo con el Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional<sup>18</sup>, los servicios portuarios se clasifican en servicios generales y servicios básicos. Los servicios generales benefician a los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud y son prestados por la autoridad portuaria competente o, en algunos casos, por los administradores portuarios e incluso ser tercerizados<sup>19</sup>.

<sup>12</sup> La carga contenerizada transporta mercancía de embalaje variado en recipientes metálicos de medidas estándar llamados contenedores.

<sup>13</sup> La carga general abarca una variedad de productos que no necesariamente están empaquetados de manera individual.

<sup>14</sup> La carga a granel se caracteriza por ser homogénea, transportarse en grandes cantidades y no estar empaquetada. Los buques que transportan este tipo de carga se denominan graneleros o tanqueros, lo cual depende de si la carga a granel se encuentra en estado sólido o líquido, respectivamente. Entre las mercancías que se transportan como carga a granel se encuentran los granos, minerales, productos químicos, petróleo, entre otros.

<sup>15</sup> Servicio de carácter permanente en un tráfico determinado que cubre rutas y frecuencias habituales, con salidas y entradas a puertos que integran itinerarios y escalas a intervalos regulares y tarifas fijadas de antemano. Puede ser a través de tráfico conferenciado (unión de dos o más empresas armadoras para ofrecer el servicio regular bajo las mismas condiciones de rutas, fletes e itinerarios), de armadores independientes (armadores que no se hayan ligados por acuerdo para regular frecuencias, itinerarios o tarifas) o bajo la modalidad de consorcios (varias compañías aportan buques o medios financieros para constituir una entidad con un único centro de control de gestión).

<sup>16</sup> Se realiza contratando el espacio de carga de un buque, total o parcialmente, para efectuar uno o varios viajes determinados, o bien para utilizarlo por un periodo de tiempo.

<sup>17</sup> Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2009) Guía de Orientación al Usuario de Transporte Acuático.

<sup>18</sup> Aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC y modificado posteriormente.

<sup>19</sup> Los servicios generales son a) Ordenación, coordinación y control del tráfico portuario marítimo y terrestre; b) Señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación para el acceso de la nave al puerto; c) Vigilancia y seguridad; d) Dragado de las áreas comunes; e) Limpieza; f) Prevención y control de emergencias; y, g) Contra incendios en naves a flote.



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

INDECOPI

33. Por su parte, los servicios básicos son aquellas actividades comerciales, desarrolladas en los recintos portuarios, que permiten la realización de las operaciones de tráfico portuario. Estos servicios pueden clasificarse a su vez en:
- Servicios técnico-náuticos: Practicaje, remolcaje, amarre y desamarre de naves y buceo.
  - Servicios al pasaje: Transporte de personas.
  - Servicios de manipulación y transporte de mercancía: Embarque, estiba, desembarque, desestiba y transbordo de mercancías; almacenamiento; avituallamiento; y, abastecimiento de combustible.
  - Servicios de residuos generados por naves: Recojo de residuos.

#### Actividades desarrolladas por las empresas involucradas

34. Las Solicitantes indicaron que la parte adquirida, Holding Transoceánica, controla dos empresas que se dedican a la provisión de servicios portuarios, en particular:

**Tabla 1: Actividades económicas de las empresas de Holding Transoceánica que realizan actividad en Perú**

Actividad económica	Empresas
Servicio de remolcaje, servicio de avituallamiento de naves y servicio de salvataje	Petranso
Servicio de agenciamiento marítimo, servicio de practicaje, servicio de transporte de personas, servicio de avituallamiento de naves y servicio de salvataje.	Renadsa

**Elaboración:** Comisión de Defensa de la Libre Competencia.

**Fuente:** Solicitud de Autorización

35. Por el lado del adquirente, el Grupo Ultrana, las empresas del grupo que realizan actividades económicas en el Perú se dedican al transporte marítimo de carga nacional e internacional en diferentes modalidades:

**Tabla 2: Actividades económicas de las empresas del Grupo Ultrana que realizan actividad en Perú**

Actividad económica	Empresas
Transporte marítimo internacional de carga a granel líquido desde/hacia Perú	Ultratank, Cape Tankers, Clean Product Tankers Alliance, Seawater (agente)
Transporte marítimo internacional de carga a granel sólido o seco desde/hacia Perú	Horizon, Ultrabulk, Ultrana
Cabotaje de hidrocarburos líquidos	Navitranso
Cabotaje de químicos y Transporte marítimo internacional de carga a granel líquido	Naviera Petral





**Elaboración:** Comisión de Defensa de la Libre Competencia.  
**Fuente:** Solicitud de Autorización

### 5.1.2. Definición de los mercados involucrados

36. Para evaluar los posibles efectos de la operación de concentración, es necesario identificar los mercados involucrados considerando las actividades detalladas en la sección anterior de la presente resolución.
37. Al respecto, esta Comisión ha podido identificar los siguientes mercados involucrados<sup>20</sup>:
- Mercados de servicios portuarios (servicio de remolcaje, servicio de practicaje, servicio de agenciamiento marítimo, servicio de avituallamiento y servicio de transporte de personas)
  - Mercado de transporte marítimo.
38. Entre los mercados de servicios portuarios (aguas arriba) y el mercado de transporte marítimo (aguas abajo) existiría una relación vertical toda vez que los servicios portuarios son un insumo utilizado por las empresas de transporte marítimo, conforme se ha mencionado en la descripción de la industria.
39. Finalmente cabe resaltar que, en el presente caso, no será necesario definir los mercados involucrados de manera precisa debido a que, incluso adoptando distintas definiciones del mercado, estas no modificarían las conclusiones respecto a los potenciales riesgos a la competencia de la operación de concentración empresarial. Por lo tanto, el análisis de los efectos a la competencia se realizará adoptando puntos de vista conservadores sobre los mercados involucrados que podrían aplicarse en el presente caso, los cuales serán desarrollados en los siguientes acápite.

#### ***Mercado de servicios portuarios***

##### *Servicio de remolcaje*

40. El remolcaje es un servicio portuario básico constituido por las operaciones marítimas de ayuda al momento de entrada y salida a puerto y las maniobras dentro de este, a través del otorgamiento de la fuerza motriz de uno o más remolcadores<sup>21</sup>.

<sup>20</sup> Para el análisis de la operación notificada, esta Comisión no considerará al servicio de salvataje como mercado involucrado, dado que no representaría un insumo para las actividades de transporte marítimo en condiciones normales.

Cabe mencionar que las Solicitantes informaron que la empresa Petranso ha prestado este servicio un total de **[Información Confidencial]** veces durante el año 2021 y sólo **[Información Confidencial]** en año previo.

<sup>21</sup> Según la Norma Técnico Operativa para la prestación del servicio portuario básico de remolcaje en la zona portuaria, aprobada por Resolución de Acuerdo de Directorio N° 0025-2021-APN-DIR.



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

INDECOPI

41. El uso del servicio de remolcaje es necesario para las naves que movilizan carga hacia/desde los terminales portuarios del Perú<sup>22</sup> debido a sus grandes dimensiones y peso<sup>23</sup>. Así también, de la investigación de mercado se puede señalar que las características de la prestación del servicio de remolcaje no varían en relación con la carga que lleve la nave, de manera que se puede prestar a todo tipo de embarcación que llegue a un puerto.
42. El remolcaje es un servicio esencial<sup>24</sup> prestado durante el atraque o desatraque de una nave, dentro de una secuencia de etapas que componen la cadena logística del transporte marítimo. Para la prestación de este servicio se requiere de una embarcación especialmente diseñada para este fin, con sistemas de propulsión y gobierno que le permitan mantener características de maniobrabilidad, estabilidad y potencia<sup>25</sup> en una medida que les permita realizar las acciones de remolcaje. Este servicio no puede ser sustituido por otro tipo de servicios, dado que la función de un remolcador no puede ser llevada a cabo por una lancha u otro tipo de embarcación que no haya sido construida para remolcar naves.
43. Durante la investigación de mercado, los agentes señalaron que las líneas navieras pueden negociar la prestación del servicio para un conjunto de terminales portuarios, lo cual podría ser un elemento para calificar el mercado involucrado como nacional. Sin embargo, dado que también existen casos en los que el servicio de remolcaje se demanda solamente por un terminal y considerando la

<sup>22</sup> Durante la investigación de mercado, los agentes señalaron que todas las naves que atracan en un terminal requieren del servicio de remolcaje.

<sup>23</sup> Para la determinación del requerimiento del servicio se establece umbrales en función a medidas como el arqueo bruto o las toneladas de registro bruto (TRB). Estos parámetros se encuentran en los reglamentos de acceso de cada terminal portuario, en concordancia con los estudios de maniobra realizados por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú (DICAPI). De acuerdo con la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante de Chile, un estudio de maniobra es Documento técnico que contiene la descripción de detalle de las maniobra que efectúa una nave para ingresar, permanecer y salir de una instalación portuaria de naves mayores (Ver <https://www.directemar.cl/directemar/tramites/estudios-de-maniobrabilidad#:~:text=Descripci%C3%B3n%3A%20Documento%20t%C3%A9cnico%20que%20contiene.necesario%20para%20autorizar%20su%20operaci%C3%B3n>. Fecha de última revisión: 12 de enero de 2023).

Los estudios de maniobra de cada terminal portuario pueden ser consultados en <https://www.dicapi.mil.pe/estudios-de-maniobras>. Fecha de última revisión: 12 de enero de 2023.

Los reglamentos de acceso pueden ser consultados en el portal institucional de cada terminal portuario.

<sup>24</sup> De acuerdo con el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) del Ositran, los Servicios Esenciales son aquellos que cumplen con las siguientes condiciones: a) Son necesarios para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen – destino; y, b) Para ser provistos, requieren utilizar necesariamente una Facilidad Esencial. A su vez, una Facilidad Esencial es aquella instalación o infraestructura de transporte de uso público o parte de ella, que cumple con las siguientes condiciones:

- a) Es administrada o controlada por un único o un limitado número de Entidades Prestadoras;
- b) No es eficiente ser duplicada o sustituida;
- c) El acceso a ésta es indispensable para que los Usuarios Intermedios realicen las actividades necesarias para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen - destino.

<sup>25</sup> Para mayor detalle, revisar [http://www.abcpuertos.cl/documentos/Rom\\_03/rom3199parte\\_5.pdf](http://www.abcpuertos.cl/documentos/Rom_03/rom3199parte_5.pdf). Fecha de última revisión: 12 de enero de 2023.



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

INDECOPI

existencia de requisitos y normativa de distintas entidades<sup>26</sup>, principalmente, la obtención de la licencia de operaciones brindada por la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN), otorgada por puerto y la suscripción de un contrato de acceso<sup>27</sup> con el concesionario del terminal portuario respectivo, esta Comisión definirá, de manera conservadora, el mercado involucrado como el servicio de remolcaje portuario en cada terminal portuario en los que opera la empresa Petranso<sup>28</sup>, estos son, Terminal Portuario Norte Multipropósito del Callao; Terminal de Embarque de Concentrado de Minerales del Callao; Terminal Portuario General San Martín; Terminal Portuario Paita; Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry; y Terminal Portuario Matarani.

### *Servicio de practicaje*

44. El practicaje es el asesoramiento a los capitanes de embarcaciones para facilitar su entrada y salida al puerto, así como las maniobras dentro de él, en condiciones de seguridad<sup>29</sup>. El uso del servicio de practicaje es necesario para las naves que movilizan carga hacia/desde los terminales portuarios del Perú<sup>30</sup> debido a sus grandes dimensiones y peso<sup>31</sup>.

<sup>26</sup> Como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú (DICAPI) y el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público.

<sup>27</sup> El servicio de remolcaje es considerado como un servicio esencial según el REMA del Osirtan, de manera que requiere que el operador y administrador portuario suscriban un contrato de acceso que determine, cuando menos, los requisitos técnicos, de operación, administrativos, de seguridad y ambientales bajo los cuales se debe prestar el servicio, en concordancia con las normas vigentes, el cargo de acceso que pagará el operador por el uso de las instalaciones, la duración del contrato, entre otros.

Cabe indicar que Osirtan tiene la facultad de ordenar el otorgamiento del derecho de acceso, o sustituir la voluntad de las partes en caso de falta de acuerdo entre ellas.

<sup>28</sup> La empresa también opera en el Terminal Portuario de Contenedores Zona Sur del Callao donde se mueve exclusivamente carga en contenedores. Este terminal no será considerado en el análisis debido a que, como se desarrollará más adelante, el mercado aguas abajo se refiere al transporte marítimo de carga a granel.

<sup>29</sup> Norma Técnico Operativa para la prestación del servicio de practicaje en las zonas portuarias aprobada por Resolución de Acuerdo de Directorio N° 0039-2021-APN-DIR.

<sup>30</sup> Durante la investigación de mercado, los agentes señalaron que todas las naves que atracan en un terminal requieren del servicio de remolcaje.

<sup>31</sup> Para la determinación del requerimiento del servicio se establece umbrales en función a medidas como el arqueado bruto o las toneladas de registro bruto (TRB). Estos parámetros se encuentran en los reglamentos de acceso de cada terminal portuario, en concordancia con los estudios de maniobra realizados por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú (DICAPI). De acuerdo con la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante de Chile, un estudio de maniobra es Documento técnico que contiene la descripción de detalle de las maniobras que efectúa una nave para ingresar, permanecer y salir de una instalación portuaria de naves mayores (Ver <https://www.directemar.cl/directemar/tramites/estudios-de-maniobrabilidad#:~:text=Descripci%C3%B3n%3A%20Documento%20t%C3%A9cnico%20que%20contiene,necesario%20para%20autorizar%20su%20operaci%C3%B3n>). Fecha de última revisión: 12 de enero de 2023).

Los estudios de maniobra de cada terminal portuario pueden ser consultados en <https://www.dicapi.mil.pe/estudios-de-maniobras>. Fecha de última revisión: 12 de enero de 2023.

Los reglamentos de acceso pueden ser consultados en el portal institucional de cada terminal portuario.



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

INDECOPI

45. El practicaaje es un servicio esencial<sup>32</sup> que se desarrolla durante el atraque o desatraque de una nave, dentro de una secuencia de etapas que componen la cadena logística del transporte marítimo. Para la prestación de este servicio se requiere de personal con amplia experiencia, dado que todo aquel que preste este servicio tiene que poseer el título de capitán y haberlo ejercido durante cierto tiempo en buques que superen determinado tonelaje. Los prácticos también deben estar licenciados para el desempeño específico de esta función. Este servicio no puede ser sustituido, dado que la función de un práctico no puede ser llevada a cabo por personal que no cuente con los permisos y experiencia para desempeñar esta tarea.
46. En cuanto al ámbito geográfico, la empresa que presta este servicio está sujeta a requisitos y normativa de distintas entidades<sup>33</sup>, principalmente, a la obtención de la licencia de operaciones brindada por la APN a los prestadores del servicio, que se otorga por práctico y puerto. Adicionalmente, si la empresa de practicaaje pretende brindar el servicio en un terminal portuario concesionado, debe suscribir un contrato de acceso<sup>34</sup> con el concesionario del terminal portuario respectivo.
47. De lo anterior, se puede desprender que las empresas que brindan el servicio de practicaaje solo podrán operar en el terminal en que cuenten con autorización de la APN. En tal sentido, considerando un enfoque conservador, el mercado geográfico más plausible estará circunscripto a los terminales portuarios concesionados donde opera la empresa Renadsa<sup>35</sup>: Terminal Portuario Norte Multipropósito del Callao y Terminal de Embarque de Concentrado de Minerales del Callao.

### *Servicio de agenciamiento marítimo*

<sup>32</sup> De acuerdo con el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA) del Ositrán, los Servicios Esenciales son aquellos que cumplen con las siguientes condiciones: a) Son necesarios para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen – destino; y, b) Para ser provistos, requieren utilizar necesariamente una Facilidad Esencial. A su vez, una Facilidad Esencial es aquella instalación o infraestructura de transporte de uso público o parte de ella, que cumple con las siguientes condiciones:

- a) Es administrada o controlada por un único o un limitado número de Entidades Prestadoras;
- b) No es eficiente ser duplicada o sustituida;
- c) El acceso a ésta es indispensable para que los Usuarios Intermedios realicen las actividades necesarias para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen - destino.

<sup>33</sup> Como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú (DICAPI), el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público.

<sup>34</sup> El servicio de practicaaje es considerado como un servicio esencial según el REMA del Ositrán, de manera que requiere que el operador y administrador portuario suscriban un contrato de acceso que determine, cuando menos, los requisitos técnicos, de operación, administrativos, de seguridad y ambientales bajo los cuales se debe prestar el servicio, en concordancia con las normas vigentes, el cargo de acceso que pagará el operador por el uso de las instalaciones, la duración del contrato, entre otros.

Cabe indicar que Ositrán tiene la facultad de ordenar el otorgamiento del derecho de acceso, o sustituir la voluntad de las partes en caso de falta de acuerdo entre ellas.

<sup>35</sup> La empresa también opera en el Terminal Portuario de Contenedores Zona Sur del Callao donde se mueve exclusivamente carga en contenedores. Este terminal no será considerado en el análisis debido a que, como se desarrollará más adelante, el mercado aguas abajo se refiere al transporte marítimo de carga a granel.



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

INDECOPI

48. El agente marítimo es la persona jurídica constituida en el país, autorizada por la APN para intervenir, a designación del agente general o en representación de la empresa naviera o armador, en las operaciones de las naves en los terminales portuarios<sup>36</sup>.
49. El servicio de agenciamiento se encarga de los procedimientos de trámites necesarios para la recepción y despacho de la nave en el puerto, además, realiza las coordinaciones para que la nave reciba los servicios de practicaje y remolcaje, así como otros procesos propios de esta etapa, como la inspección de autoridades, provisión de suministros para la tripulación, entre otros.
50. Aunque los agentes interactúan con los proveedores de servicios portuarios en el ámbito operativo para la prestación de los servicios a la nave, la decisión de contratar a un determinado proveedor puede ser tomada por la línea naviera o delegada al agente.
51. Dado que, por mandato<sup>37</sup>, todas las naves de bandera peruana o extranjera deben ser representados por una agencia marítima debidamente autorizada, que actúe como su representante en los puertos del país, este servicio no puede ser reemplazado.
52. Respecto al ámbito geográfico, las naves que recalán en un terminal deben tener como representante a un agente que tenga licencia emitida por la APN para prestar el servicio en el respectivo puerto, de manera que sus alternativas se encuentran en dicho espacio.
53. En el análisis de esta Operación de Concentración, la Comisión considerará como mercado involucrado al servicio de agenciamiento marítimo a naves en los terminales portuarios concesionados del país donde opera la empresa Renadsa: Terminal Portuario Norte Multipropósito del Callao; Terminal de Embarque de Concentrado de Minerales del Callao; Terminal Portuario General San Martín; Terminal Portuario Paita y Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry

#### *Servicio de avituallamiento*

54. El avituallamiento es el servicio por el cual se provee a una nave de pertrechos, es decir, productos de consumo humano, combustible de uso doméstico, lubricantes, productos químicos, medicinas, agua, y en general productos y

<sup>36</sup> Reglamento para la recepción y el despacho de naves en los puertos de la República del Perú, aprobado por Decreto Supremo N° 013-2011-MTC

<sup>37</sup> Reglamento para la recepción y el despacho de naves en los puertos de la República del Perú, aprobado por Decreto Supremo N° 013-2011-MTC



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

INDECOPI

materiales necesarios para su operación, con excepción de combustible para la operación de la propia nave<sup>38</sup>.

55. Para la prestación de este servicio se debe contar con la licencia otorgada por la APN, que se brinda a cada medio de transporte, por cada puerto donde se opere. La demanda de este servicio está sujeta al requerimiento del capitán de la nave o representante de la misma, de manera que no necesariamente es solicitado por todas las naves de transporte marítimo en todos los puertos donde lleguen. Debido a que se requiere una licencia específica para la prestación de este servicio y el resto de los servicios portuarios no tienen la misma finalidad que este servicio, las naves no cuentan con otras alternativas para satisfacer el fin que provee este servicio.
56. En el ámbito geográfico, dependiendo del recorrido que realicen, las naves pueden encontrar fuentes alternativas de aprovisionamiento en los puertos donde recalen<sup>39</sup>. El mercado geográfico puede ampliarse, entonces, hasta más allá del ámbito nacional. Para efectos de la presente Operación de Concentración, se considerará, de manera conservadora, el ámbito nacional.
57. En el análisis de esta operación de concentración, la Comisión considerará como mercado involucrado al servicio de avituallamiento a nivel nacional.

#### *Mercado del servicio de transporte de personas*

58. Este servicio tiene como propósito transportar personas en zona portuaria, en los siguientes casos: i) traslado de autoridades; ii) traslado de pasajeros y tripulantes desde y hacia las naves; y, iii) traslado de prácticos y personal de seguridad<sup>40</sup>.
59. Todas las naves reciben prácticos y autoridades en el proceso regular de atraque, de manera que este servicio suele ser demandado complementariamente. Los proveedores del servicio de transporte de personas contratan directamente con líneas navieras o con agentes marítimos. Además, suele ocurrir que quienes contratan este servicio sean los proveedores de otros servicios portuarios bajo la figura de alquiler de lancha, para complementar sus propias actividades. Debido a que se requiere una licencia específica que implica que la embarcación cumpla con requerimientos técnicos definidos, desde un enfoque de producto, la prestación de este servicio no puede ser sustituida por otro.

<sup>38</sup> Norma Técnico Operativa para la prestación del servicio portuario básico de avituallamiento en la zona portuaria aprobada por Resolución de Acuerdo de Directorio N° 0026-2020-APN-DIR.

<sup>39</sup> De la investigación de mercado se observó que el servicio no es frecuentemente demandado en los terminales portuarios del país, toda vez que las líneas navieras tienen como opción cualquier puerto del mundo donde recalen previa o posteriormente.

<sup>40</sup> Norma Técnico Operativa para la prestación del servicio portuario básico de transporte de personas en las zonas portuarias aprobada por Resolución de Acuerdo de Directorio N° 011-2011-APN-DIR.



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

INDECOPI

60. En el ámbito geográfico, para ofrecer el servicio de transporte de personas, se requiere contar con una licencia emitida por la APN. Esta licencia se emite para cada embarcación, por cada puerto. Considerando la naturaleza complementaria de este servicio, se desarrollará un análisis a nivel de terminal portuario.
61. En el análisis de esta operación de concentración, la Comisión considerará como mercado involucrado al servicio de transporte de personas en los terminales portuarios concesionados del país donde operan las empresas Petranso y Renadsa: Terminal Portuario Norte Multipropósito del Callao; Terminal de Embarque de Concentrado de Minerales del Callao; y Terminal Portuario General San Martín.

#### *Mercado de transporte marítimo de carga*

62. En el mercado de transporte marítimo de carga es necesario hacer una diferenciación por el tipo de carga debido a que, como se mencionó en la explicación de las características de la industria, las condiciones de prestación del servicio varían en términos de fletes, regularidad e itinerarios; adicionalmente, la estructura y características de los buques se especializan de acuerdo con el tipo de carga a la que se destine.
63. Considerando dichos elementos, no es viable la sustitución entre el transporte de carga a granel, carga contenerizada y los demás. Esta diferenciación es importante para analizar el mercado de transporte marítimo y es coherente con la jurisprudencia internacional<sup>41</sup>.
64. Desde un enfoque de producto y considerando las actividades económicas de las Solicitantes, para el presente caso, es posible segmentar el servicio de transporte de carga considerando el transporte de carga a granel. Cabe indicar que, existe la posibilidad de distinguir una segmentación entre el servicio de transporte de carga sólida a granel y líquida a granel<sup>42</sup>, dado que las cargas que transportan suelen ser cereales, minerales, entre otros, en el primer caso; y petróleo, productos químicos, entre otros, en el segundo. Sin embargo, debido a que no influye en las conclusiones de este análisis, se considerará dentro del mercado involucrado a todas las naves que transportan carga a granel.
65. Respecto al ámbito geográfico, tomando en cuenta que la carga a granel se transporta bajo el régimen de fletamentos o “tramp” que no sigue una programación establecida de rutas, es necesario considerar que la demanda de la carga se puede originar en distintos puntos a nivel nacional e internacional. Al

<sup>41</sup> Ver casos de la Comisión Europea M.8330 - Maersk Line / HSDG; y M.8120 – Hapag-Lloyd/United Arab Shipping Company; M.7908 – CMA CGM/NOL; M.7268 – CSAV/HGV/Kühne Maritime/Hapag-Lloyd AG; M.5450 – Kühne/HGV/TUI/Hapag-Lloyd.

<sup>42</sup> Esta posibilidad se analiza en el caso de la Comisión Europea M.5346 – APMM / Broström.



respecto, en su análisis de casos que implican servicios tramp<sup>43</sup>, la Comisión Europea ha considerado el mercado geográfico de servicios de tramp y sus posibles subsegmentos a nivel mundial. No obstante, consideró también un posible ámbito geográfico más estrecho (regional). Para el análisis de la operación notificada, esta Comisión se centrará en el ámbito nacional dado que ello no altera las conclusiones del análisis.

66. Finalmente, el cabotaje es una forma de transporte marítimo cuya particularidad es que sus rutas se constituyen a nivel nacional. Dada la naturaleza de la operación y considerando la dinámica de cara al mercado aguas arriba de servicios portuarios, el análisis del presente mercado involucrado tomará en cuenta a todas las naves que recalen en el país, independientemente de la ruta que tomen.

#### 5.1.4. Posibles riesgos verticales

67. Para el análisis de los potenciales efectos verticales de la operación de concentración, esta Comisión seguirá la metodología propuesta por la Comisión Europea<sup>44</sup> en la Guía para la evaluación de las operaciones de concentración no horizontales (en adelante, la Guía de la Comisión Europea)<sup>45</sup>. De acuerdo con ella, cuando, tras la operación de concentración, las participaciones de mercado no superan el 30%, es poco probable que surjan riesgos a la competencia.
68. Bajo dicha metodología, a continuación, se muestra que, por sus niveles de participación, los mercados de agenciamiento, practicaje y transporte de personas no generan preocupación a nivel de competencia en ninguno de los terminales concesionados donde opera la empresa Renadsa. Así también, el mercado conformado por el servicio de avituallamiento, provisto por las empresas Petranso y Renadsa, no genera preocupaciones a nivel nacional. Mientras que en el mercado de remolcaje, la empresa Petranso poseería una participación superior al **[Información Confidencial]** en dos (2) terminales portuarios concesionados.

**Tabla 3**  
**Estimación de participaciones en los servicios ofrecidos por las empresas Renadsa y Petranso (por número de operaciones)**

<sup>43</sup> Ver casos M.5346 – APMM / Broström y M.8330 - Maersk Line / HSDG. En la delimitación del mercado geográfico y sus posibles subsegmentos se considera áreas o regiones considerando criterios como el alcance del comercio que se moviliza (corto o largo alcance) y el tamaño de las naves que suelen transportar carga en dichas áreas.

<sup>44</sup> European Commission. *Guidelines on the assessment of non-horizontal mergers under the Council Regulation on the control of concentrations between undertakings*. En Official Journal of the European Union. 2008/C 265/07. Disponible en [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008XC1018\(03\)&from=ES](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008XC1018(03)&from=ES) Fecha de última visita: 12 de enero del 2023]

<sup>45</sup> Una metodología similar se utilizó en la Resolución 007-2020/CLC-INDECOPI que analizó la compra de Sempra Americas Bermuda Ltd., empresa que controlaba a Luz del Sur S.A.A. por parte de China Yangtze Power International (Hong Kong) Co. Limited; y en la Resolución 021-2022/CLC-INDECOPI que analizó la adquisición del 50% de las acciones de Procesos de Medios de Pago S.A.C. (PMP) por parte de Intercorp Financial Services Inc. (IFS).





Servicio	TP Callao (Terminal Norte Multipropósito) / Puerto Callao	Terminal de Embarque de Concentrado de Minerales / Puerto Callao	TP General San Martín / Puerto Pisco	TP Paita / Puerto Paita	TP Multipropósito de Salaverry / Puerto Salaverry	TP Matarani / Puerto Matarani
Agenciamiento						
Practicaje						
Avituallamiento						
Transporte de personas						
Remolcaje						

**Elaboración:** Comisión de Defensa de la Libre Competencia.

**Fuente:** Información provista por las Solicitantes y Reportes de Estadísticas Portuarias de la Autoridad Portuaria Nacional (disponibles en <https://www.gob.pe/institucion/apn/informes-publicaciones/1115415-estadisticas-portuarias-de-la-apn>. Fecha de última revisión: 12 de enero del 2023)

**Nota:** De acuerdo con las Solicitantes, **[Información Confidencial]**. Al respecto, se ha considerado los escenarios más conservadores, de manera que las participaciones podrían estar sobreestimadas en algunos casos.

69. Por lo tanto, esta Comisión considera necesario evaluar la posibilidad de que las Solicitantes ejecuten un cierre de insumos en los mercados de servicio de remolcaje en el Terminal Portuario General San Martín y el Terminal Multipropósito de Salaverry.

Análisis del cierre de insumos

70. En la presente sección se analizará si la operación de concentración podría generar una restricción vertical en la modalidad de cierre de insumos. El riesgo evaluado consiste en que la entidad resultante de la operación pueda utilizar su poder de negociación para ofrecer condiciones de suministro menos favorables a los competidores reales o potenciales de las empresas involucradas en el mercado aguas abajo (transporte marítimo) pertenecientes a su mismo grupo económico.
71. Tal como se mencionó, para el análisis de los potenciales efectos verticales de la operación de concentración, se seguirá la metodología propuesta en la «Guía para la evaluación de las operaciones de concentración no horizontales» de la Comisión Europea<sup>46</sup>. Esta guía sugiere un análisis de tres (3) pasos: (i) si la entidad concentrada tendría la habilidad de reducir sustancialmente el suministro a sus rivales; (ii) si la entidad concentrada tuviera los incentivos suficientes para realizar esta práctica; y, (iii) si una estrategia de cierre de insumos tendría un importante efecto perjudicial en la competencia aguas abajo.
72. Para analizar la habilidad o capacidad de Grupo Ultrana de afectar la provisión de servicios de remolcaje en el mercado de transporte marítimo, se debe

<sup>46</sup> European Commission (2008). Guidelines on the assessment of non-horizontal mergers under the Council Regulation on the control of concentrations between undertakings. En Official Journal of the European Union. 2008/C 265/07. Al respecto, revisar: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008XC1018\(03\)&from=ES](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008XC1018(03)&from=ES). Fecha de última revisión: 12 de enero de 2023.



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

INDECOPI

considerar que tal exclusión se puede realizar a partir de distintos mecanismos tales como la negativa o restricción de provisión de insumo, el incremento de precios de los insumos, o la reducción de calidad o los niveles de servicio.

73. En cuanto a la reducción de la calidad es necesario mencionar que en el presente caso es poco probable debido a que su prestación se encuentra regulada y debe seguir los parámetros técnicos establecidos en la normativa correspondiente al servicio<sup>47</sup>. En tal sentido, la posibilidad de una afectación al servicio vendría por una disminución de la oferta disponible de la empresa en un determinado terminal portuario o un incremento en el precio.
74. Ahora bien, para que tal afectación sea posible, la empresa debería contar con un poder de mercado importante en el terminal portuario. A continuación, se presenta la participación de mercado de Petranso considerando la cantidad de servicios prestados a sus clientes respecto al número de operaciones total registradas en cada terminal portuario.

**Tabla 4**  
**Participación de mercado de Petranso en el servicio de remolcaje marítimo**  
**(por número de operaciones)**

Terminal Portuario	2019	2020	2021
TP Multipropósito de Salaverry			
TP General San Martín			

**Elaboración:** Comisión de Defensa de la Libre Competencia.

**Fuente:** Base de datos de ventas provista por las Solicitantes y Reportes de Estadísticas Portuarias de la Autoridad Portuaria Nacional (disponibles en <https://www.gob.pe/institucion/apn/informes-publicaciones/1115415-estadisticas-portuarias-de-la-apn>). Fecha de última revisión: 12 de enero del 2023)

75. Del cuadro anterior se puede observar una **[Información confidencial]** participación de las empresas involucradas en la operación de concentración. Sin embargo, como parte del análisis de habilidad también comprende evaluar elementos adicionales como la dificultad para cambiar de proveedores aguas arriba, por parte de los competidores de la empresa aguas abajo.
76. En principio se puede señalar que en los dos terminales identificados existen empresas que brindan el servicio de remolcaje y que participan en otros terminales portuarios, tal como, Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C.

<sup>47</sup> Norma Técnico Operativa para la prestación del servicio portuario básico de remolcaje en la zona portuaria, aprobada por Resolución de Acuerdo de Directorio N° 0025-2021-APN-DIR.; estudios de maniobra de cada terminal portuario, elaborados por DICAPI y reglamentos de acceso de cada terminal portuario.

En esta normativa se establecen criterios para la prestación del servicio. Específicamente, el estudio de maniobras describe secuencialmente las acciones requeridas para realizar el remolcaje considerando las características propias de las naves de carga y del terminal en cuestión.



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

INDECOPI

**Tabla 5**  
**Empresas con licencia y contrato de acceso para el servicio de remolcaje marítimo**

<b>Terminal Portuario/Empresa</b>
<b>TP General San Martín</b>
Petranso
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C.
Empresa Maritima Del Perú S.A.C.
<b>TP Multipropósito de Salaverry</b>
Petranso
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C.

**Elaboración:** Comisión de Defensa de la Libre Competencia.

**Fuente:** Portal de consulta de licencias de la Autoridad Portuaria Nacional (disponible en <http://consultalicencias.apn.gob.pe/consulta/licencia.jsf>. Fecha de última revisión: 12 de enero del 2023).

**Nota:** Cada empresa cuenta con una flota que se asigna a los distintos puertos en los que cuentan con licencia y contrato de acceso. De la información recabada en la investigación de mercado, la empresa CPT y las Solicitantes asignarían, cada una, **[Información Confidencial]** remolcador al puerto de Pisco (TP General San Martín) y **[Información Confidencial]** remolcador al puerto de Salaverry (TP Multipropósito de Salaverry). Cabe indicar que la flota con la que una empresa cuenta se desplaza dependiente del requerimiento por demanda que surja en los terminales portuarios.

77. Asimismo, es importante señalar que una de las características de la prestación del servicio de remolcaje, en los diferentes terminales portuarios es la subcontratación entre las diferentes empresas que brindan dicho servicio. La subcontratación implica que si una empresa que brinda el servicio de remolcaje no cuenta con licencia para brindar dicho servicio en un terminal portuario puede contratar los servicios de una empresa que brinda el servicio de remolcaje y si cuenta con la licencia respectiva.
78. Según la investigación de mercado y la información presentada por las Solicitantes esta característica es muy frecuente en terminales que no mueven mucha carga, como el Terminal Portuario General San Martín y el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry<sup>48</sup> debido principalmente a dos motivos. El primero corresponde al hecho que las líneas navieras tienen la necesidad de recalcar en diferentes terminales portuarios dentro del litoral peruano<sup>49</sup> y contratan a una sola empresa de remolcaje para todos los terminales, en cuyo caso, la empresa de

<sup>48</sup> Al limpiar el efecto de las subcontrataciones excluyendo a los competidores en la estimación de las participaciones de mercado, Petranso registraría un **[Información Confidencial]**% en el Terminal Portuario General San Martín y **[Información Confidencial]**% en el Terminal Portuario Multipropósito Salaverry.

<sup>49</sup> Esta característica del transporte marítimo de carga no solo se presenta en la modalidad de transporte regular que tiene más de un terminal en el litoral peruano como parte de su ruta, sino también en la modalidad de fletamento, en particular, como consecuencia de generadores de carga que cuentan con diversas plantas de producción y/o almacenamiento en diferentes partes del Perú. Este hecho también lo evidenció el Organismo Supervisor de las Inversiones en Infraestructura de Transporte de Uso Público – Ositran en su Informe sobre Revisión Tarifaria de Oficio en el Terminal Portuario Paita 2019 – 2024.

Ver: [https://www.ositran.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2019/01/INFORME\\_033-2018-IC.pdf](https://www.ositran.gob.pe/antior/wp-content/uploads/2019/01/INFORME_033-2018-IC.pdf). Fecha de última revisión: 12 de enero de 2023.



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

INDECOPI

remolcaje se encarga de subcontratar a un competidor suyo en los terminales en los que no cuenta con licencia para cumplir con su cliente, la línea naviera.

79. El segundo motivo está relacionado con una restricción en la capacidad de las empresas de remolcaje, por ejemplo, en una situación de congestión en los terminales portuarios. Ello genera que los remolcadores se encuentren ocupados y no estén en la capacidad de cumplir con la demanda de sus clientes, líneas navieras, incluso en los terminales en los que cuentan con licencia, por lo que tienen la necesidad de contratar a otras empresas de remolcaje.
80. De lo anterior, se desprende que si bien existe en algunos terminales portuarios un número reducido de empresas que brindan el servicio de remolcaje, las líneas navieras tienen la posibilidad de, ante una posible negativa de la prestación del servicio, trasladar su demanda a otra empresa que brinda el servicio de remolcaje incluso no contando con licencia o contrato de acceso en dicho terminal portuario.
81. En cuanto a un posible incremento en el precio del servicio de remolcaje en perjuicio de las líneas navieras competidoras de las empresas involucradas en la operación de concentración, de la investigación de mercado se ha identificado que otra de las características del mercado del servicio de remolcaje es que las líneas navieras tienen la capacidad de negociar condiciones comerciales como precio y temporalidad. En particular, las líneas navieras contarían con un mayor poder de negociación en la medida que cuenten con un mayor número de recaladas en los terminales portuarios.
82. Adicionalmente, cabe destacar que una de las características que presenta este mercado es la existencia de contratos entre las líneas navieras y las empresas que prestan el servicio de remolcaje. Según la investigación de mercado, estos contratos son más frecuentes que una relación spot y, adicionalmente, dichos contratos son de aproximadamente 2 años.
83. En consecuencia, de la información disponible se puede observar que las Solicitantes carecerían de la habilidad para ejecutar una restricción vertical en la figura de cierre de insumos hacia el mercado de transporte marítimo de carga a granel, por lo que no corresponde analizar los incentivos.
84. Sin perjuicio de ello, el incentivo a subir el precio por parte de las Solicitantes en el mercado aguas abajo es poco probable toda vez que en dicho mercado las Solicitantes cuentan con una participación baja de alrededor de **[Información Confidencial]** a nivel nacional y la característica del mercado de transporte marítimo de carga en la modalidad de fletamento es considerado frecuentemente como competitivo por el exceso de oferta que presenta<sup>50</sup>.
85. Adicionalmente, es importante mencionar que, antes de la operación, Grupo Ultrana ya ejercía cierto control sobre las empresas adquiridas. La operación

<sup>50</sup> Naciones Unidas Sobre Comercio y Desarrollo (2019) Informe sobre el transporte marítimo.



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

INDECOPI

generaría que las Solicitantes pasen de tener un control conjunto a un control exclusivo de tales empresas.

86. En ese contexto, cabe destacar que, pese a que Grupo UltranaV ejercía control conjunto de las empresas adquiridas, la cantidad de servicios prestados por dichas empresas a otros agentes **[Información Confidencial]**. En efecto, el número total de servicios de remolcaje prestados por Petranso a empresas distintas a las vinculadas a las Solicitantes en terminales portuarios concesionados, **[Información Confidencial]** en el 2019, **[Información Confidencial]** en el 2020<sup>51</sup> y **[Información Confidencial]** en el 2021.
87. Asimismo, según los agentes participantes de este mercado no existirían barreras significativas de entrada que dificulten el ingreso al mercado del servicio de remolcaje. Así, existe regulación, en particular, en terminales portuarios concesionarios, que facilitan el ingreso de agentes que quieran ingresar al mercado. Por ejemplo, se puede señalar que en la medida que no se pongan de acuerdo la empresa concesionaria de un terminal portuario y una empresa que pretende brindar el servicio de remolcaje en dicho terminal, esta última tiene el derecho de solicitar un mandato de acceso a la autoridad correspondiente, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, Ositran), para que pueda operar en dicho terminal bajo las mismas condiciones que sus competidores.
88. Finalmente, en la investigación de mercado algunos agentes señalaron que la expansión del servicio de remolcaje a otros terminales portuarios no estaba relacionada con las inversiones en activos o tramitación para la prestación del servicio de remolcaje sino en la poca demanda que existe en algunos terminales, por lo que, actualmente le resulta más rentable subcontratar a empresas que brindar el servicio de remolcaje para cumplir con sus clientes en los terminales portuarios en los que no cuentan con licencia de operación.
89. En conclusión, no existiría evidencia de que la operación de concentración pudiera generar un potencial riesgo vertical a la competencia, en particular, a través de la figura de un cierre de insumos.

## VI. CONCLUSIONES

90. Conforme al análisis desarrollado y, en atención al numeral 21.5 del artículo 21 de la Ley 31112<sup>52</sup>, esta Comisión considera que la operación de concentración

<sup>51</sup> El resultado de este año probablemente estuvo influenciado por la desaceleración económica producto de la pandemia.

<sup>52</sup> **Ley 31112, Ley que establece el control previo de operaciones de concentración empresarial**  
**Artículo 21.- Procedimiento aplicable al trámite de la solicitud de autorización de la operación de concentración empresarial**  
**concentración empresarial**  
(...)

21.5 Si la Comisión concluye que la concentración empresarial cuya autorización se solicita no está comprendida dentro del ámbito de aplicación de la norma o no genera serias preocupaciones en cuanto a ocasionar efectos



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

INDECOPI

empresarial notificada por las Solicitantes corresponde ser aprobada, en la medida que no genera serias preocupaciones en cuanto a ocasionar efectos restrictivos significativos a la competencia.

Estando en lo previsto en la Constitución Política del Perú, la Ley que establece el Control Previo de Operaciones de Concentración Empresarial, el Reglamento de la Ley que establece el Control Previo de Operaciones de Concentración Empresarial y el Texto Único Ordenado de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, la Comisión de Defensa de la Libre Competencia;

**RESUELVE:**

Autorizar la operación de concentración empresarial notificada por Ultratug ApS y Remolcadores Ultratug Ltda. el 24 de octubre de 2022; y, en consecuencia, dar por finalizado el procedimiento.

**Con el voto favorable de los señores miembros de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia: Lucio Andrés Sánchez Povich, María del Pilar Cebrecos González y Nancy Aracelly Laca Ramos.**

**Lucio Andrés Sánchez Povich  
Presidente**

---

restrictivos significativos de la competencia en el mercado, lo declara mediante resolución, dando por concluido el procedimiento o autorizando la operación, según corresponda.

---

**Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual**

Calle De la Prosa 104 - San Borja, Lima.Perú/ Central:(511) 224-7800

[www.indecopi.gob.pe](http://www.indecopi.gob.pe)