



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Resolución

Número:

Referencia: EX-2017-32313993- -APN-DDYME#MP - CONC 1562

VISTO el Expediente N° EX-2017-32313993- -APN-DDYME#MP, y

CONSIDERANDO:

Que, en las operaciones de concentración económica en las que intervengan empresas cuya envergadura determine que deban realizar la notificación prevista en el Artículo 8° de la Ley N° 25.156, procede su presentación y tramitación por los obligados ante la ex COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en el ámbito de la SECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN Y TRABAJO, en virtud de lo dispuesto y por la integración armónica de los Artículos 6° a 16 y 58 de dicha ley

Que la operación de concentración económica notificada con fecha el 11 de diciembre de 2017, consiste en adquisición de las acciones de la firma HAMBURG SÜDAMERIKANISCHE DAMPFSCIFFFAHRTSGESELLSCHAFT KG por parte de la firma MAERSK LINE A/S, además de la adquisición por parte de esta última de otras entidades pertenecientes al grupo vendedor todas las cuales se encuentran fuera de la REPÚBLICA ARGENTINA.

Que dicha transacción se instrumentó mediante Contrato de Compraventa celebrado por las Empresas Notificantes el 14 de marzo de 2017.

Que una vez cumplidas todas las condiciones requeridas para el cierre en el Contrato de Compraventa mencionado, la Operación Propuesta cerró el día 30 de noviembre de 2017

Que en sus presentaciones de fecha 21 de marzo, 5 de julio, 26 de julio, 9 de octubre y 29 de noviembre de 2018 y 28 de enero de 2019, las partes solicitaron el tratamiento confidencial de ciertos anexos: Anexo 2 c) i y ii. – CONFIDENCIAL y Anexo 2 c) - Listado de acuerdos marítimos vigentes- CONFIDENCIAL de la presentación de fecha 21 de marzo de 2018; ANEXO 2 H) (ii)- CONFIDENCIAL, ANEXO 2 H) (iii) 1 – CONFIDENCIAL, ANEXO 2 H) (iii) 2 - CONFIDENCIAL y ANEXO 2 H) (ii) 2 – CONFIDENCIAL de la presentación de fecha 5 de julio de 2018; Anexo I – Clientes Confidencial de la presentación del 26 de julio; Anexo 2 h) (iii) 2 –Confidencial, Anexo II – Confidencial de la presentación del 9 de octubre; Anexo 3 a) Confidencial, Anexo 3 c)

Confidencial de la presentación del 29 de noviembre de 2018; y por último Anexo 3 b) – Confidencial de la presentación del 28 de enero de 2019.

Que en fecha 21 de marzo, 9 de octubre y 29 de noviembre de 2018 y 28 de enero de 2019, las partes acompañaron las correspondientes versiones no confidenciales de los anexos de referenciados.

Que los días 10 y 11 de julio de 2018, la ex COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en el ámbito de la ex SECRETARÍA DE COMERCIO del ex MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, ordenó reservar la presentación efectuada provisoriamente en la Dirección de Registro de dicho organismo

Que la información presentada por las consultantes importa información sensible, aunque susceptible de ser suplida por los resúmenes no confidenciales adjuntos para la resolución del caso planteado.

Que en fecha 5 de julio de 2018 las partes solicitaron que se las eximiera de la presentación de traducción certificada por traductor público de los documentos los documentos identificados como Anexo 2 h) ii) - Confidencial y Anexo 2 h) ii) 2 – Confidencial.

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

Que las empresas involucradas notificaron la operación de concentración económica, en tiempo y forma, conforme a lo previsto en el Artículo 8° de la Ley N° 25.156, habiendo dado cumplimiento a los requerimientos efectuados por la ex COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA.

Que la obligación de efectuar la notificación obedece a que el volumen de negocios de las firmas involucradas y el objeto de la operación en la REPÚBLICA ARGENTINA supera la suma de PESOS DOSCIENTOS MILLONES (\$ 200.000.000) umbral establecido en el Artículo 8° de la Ley N° 25.156, y no se encuentra alcanzada por ninguna de las excepciones previstas en dicha norma.

Que, en virtud del análisis realizado, la ex COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA concluye que la operación de concentración económica notificada no infringe el Artículo 7° de la Ley N° 25.156, toda vez que de los elementos reunidos en el expediente citado en el Visto no se desprende que tenga entidad suficiente para restringir o distorsionar la competencia de modo que pueda resultar perjuicio al interés económico general.

Que, la mencionada ex Comisión Nacional emitió el Dictamen de fecha 14 de noviembre de 2019, correspondiente a la “CONC. 1562”, aconsejando al señor Secretario de Comercio Interior autorizar la operación de concentración económica notificada, consistente en la adquisición del CIEN POR CIENTO (100 %) de las acciones de la firma HAMBURG SÜDAMERIKANISCHE DAMPFSCHEIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT KG por parte de la firma MAERSK LINE A/S, todo ello de acuerdo a lo previsto en el inciso a), Artículo 13 de la Ley N° 25.156; conceder la confidencialidad solicitada por las notificantes respecto a los siguientes anexos: Anexo 2 c) i y ii. – CONFIDENCIAL y Anexo 2 c) - Listado de acuerdos marítimos vigentes- CONFIDENCIAL de la presentación de fecha 21 de marzo de 2018; ANEXO 2 H) (ii)- CONFIDENCIAL, ANEXO 2 H) (iii) 1 –CONFIDENCIAL, ANEXO 2 H) (iii) 2 - CONFIDENCIAL y ANEXO 2 H) (ii) 2 – CONFIDENCIAL de la presentación de fecha 5 de julio de 2018; Anexo I – Clientes Confidencial de la presentación de fecha 26 de julio; Anexo 2 h) (iii) 2 – Confidencial, Anexo II – Confidencial de la presentación del día 9 de octubre; Anexo 3 a) Confidencial, Anexo 3 c) Confidencial de la presentación de fecha 29 de noviembre de 2018; y por último Anexo

3 b) – Confidencial de la presentación del día 28 de enero de 2019.

Que el suscripto comparte los términos del mencionado dictamen, al cual cabe remitirse en honor a la brevedad, incluyéndose como Anexo de la presente resolución.

Que, cabe destacar, que si bien con fecha 15 de mayo de 2018 fue publicada en el Boletín Oficial la Ley N°27.442, su Decreto Reglamentario N° 480 de fecha 23 de mayo de 2018 estableció en el Artículo 81 que los expedientes iniciados en los términos del Capítulo III de la Ley N° 25.156 y sus modificaciones continuarán su tramitación hasta su finalización conforme a lo establecido en la ley mencionada en último término.

Que la Dirección General de Asuntos Jurídicos del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN Y TRABAJO ha tomado la intervención que le compete.

Que la presente medida se dicta en virtud de lo establecido en los Artículos 13, 18, 21 y 58 de la Ley N° 25.156, 81 de la Ley N° 27.442 y el Decreto N° 174 de fecha 2 de marzo de 2018 y sus modificatorios, y el Artículo 22 del Decreto N° 48 de fecha 11 de enero de 2019.

Por ello,

EL SECRETARIO DE COMERCIO INTERIOR

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Concédese la confidencialidad solicitada por las empresas notificantes respecto a los siguientes anexos: Anexo 2 c) i y ii. – CONFIDENCIAL y Anexo 2 c) - Listado de acuerdos marítimos vigentes CONFIDENCIAL de la presentación de fecha 21 de marzo de 2018; ANEXO 2 H) (ii)- CONFIDENCIAL, ANEXO 2 H) (iii) 1 – CONFIDENCIAL, ANEXO 2 H) (iii) 2 - CONFIDENCIAL y ANEXO 2 H) (ii) 2 – CONFIDENCIAL de la presentación de fecha 5 de julio de 2018; Anexo I – Clientes Confidencial de la presentación del 26 de julio; Anexo 2 h) (iii) 2 – Confidencial, Anexo II – Confidencial de la presentación del 9 de octubre; Anexo 3 a) Confidencial, Anexo 3 c) Confidencial de la presentación del 29 de noviembre de 2018; y por último Anexo 3 b) – Confidencial de la presentación del 28 de enero de 2019.

ARTÍCULO 2°.- Dispénsase a las partes de presentar la traducción certificada por traductor público de los documentos los documentos identificados como Anexo 2 h) ii) - Confidencial y Anexo 2 h) ii) 2 – Confidencial.

ARTÍCULO 3°.- Autorízase la operación de concentración económica notificada consistente en la adquisición del CIEN POR CIENTO (100 %) de las acciones de la firma HAMBURG SÜDAMERIKANISCHE DAMPFSSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT KG por parte de la firma MAERSK LINE A/S, todo ello de acuerdo a lo previsto en el inciso a), Artículo 13 de la Ley N° 25.156.

ARTÍCULO 4°.- Considérase al Dictamen de fecha 14 de noviembre de 2019, correspondiente a la “CONC. 1562”, emitido por la ex COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en el ámbito de la SECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN Y TRABAJO que, como Anexo IF-2019-102100103-APN-CNDC#MPYT, forma parte integrante de la presente medida

ARTÍCULO 5°.- Notifíquese a las firmas interesadas.

ARTÍCULO 6°.- Comuníquese y archívese.

Digitally signed by WERNER Ignacio
Date: 2019.11.25 17:25:08 ART
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL
ELECTRONICA - GDE
Date: 2019.11.25 17:25:17 -03:00



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Dictamen firma conjunta

Número:

Referencia: CONC 1562- DICTAMEN FINAL ART. 13.A LEY 25156

SEÑOR SECRETARIO DE COMERCIO INTERIOR

Elevamos para su consideración el presente dictamen referido a la operación de concentración económica que tramita bajo el Expediente N° EX-2017-32313993-APN-DDYME#MP caratulado: “CONCENTRACIÓN 1562 - MAERSK A/S, MAERSK LINE A/S, COLUMBUS CONTAINER SERVICES BVBA Y DR. AUGUST OETKER KG S/ NOTIFICACIÓN ART. 8 DE LA LEY 25156”, del registro del ex MINISTERIO DE PRODUCCIÓN.

I. DESCRIPCIÓN DE LA OPERACIÓN Y ACTIVIDAD DE LAS PARTES

I.1. La Operación

1. La operación objeto de las presentes actuaciones fue notificada el 11 de diciembre de 2017 y consiste en adquisición de las acciones de HAMBURG SÜDAMERIKANISCHE DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT KG (en adelante “HSDG”) por parte de MAERSK LINE A/S (en adelante “MAERSK LINE”), además de la adquisición por parte de esta última de otras entidades pertenecientes al grupo vendedor todas las cuales se encuentran fuera de Argentina.
2. La operación se instrumentó mediante un Contrato de Compraventa celebrado por las Empresas Notificantes el 14 de marzo de 2017.
3. Una vez cumplidas todas las condiciones para el cierre requeridas en el Contrato de Compraventa mencionado, la Operación Propuesta cerró el 30 de noviembre de 2017 y fue notificada a esta Comisión en las dos primeras horas del sexto día hábil subsiguiente al cierre, el 11 de diciembre del 2017.

I.2. La Actividad de las Partes.

I.2.1. Compradora

4. MAERSK LINE es afiliada de AP MØLLER-MAERSK A/S (en adelante el “Grupo Maersk”). El Grupo Maersk es una empresa de servicios integrados de transporte y logística, con sede en Copenhague, Dinamarca. También ofrece otro tipo de servicios verticalmente relacionados con el transporte marítimo de mercancías.

5. En Argentina, MAERSK LINE ofrece servicios de transporte marítimo de contenedores en línea a través de su agente MAERSK LINE ARGENTINA S.A. (en adelante “MAERSK LINE ARGENTINA”).

6. Asimismo, MAERSK LINE controla en el país a las siguientes firmas:

a) APM TERMINALS ARGENTINA S.A. (en adelante “APMT ARGENTINA”) firma constituida de conformidad con las normas de la República Argentina es una compañía de inversión titular de acciones en Terminal 4 y Terminal BA.

b) DAMCO ARGENTINA S.A. (en adelante “DAMCO ARGENTINA”) es una compañía constituida de conformidad con las normas de la República Argentina, dedicada a la provisión de fletes marítimos, fletes aéreos, transporte por carretera, corretaje personalizado y depósito.

c) INLAND SERVICES ARGENTINA S.A. (en adelante “INLAND SERVICES ARGENTINA”) firma constituida de conformidad con las normas de la República Argentina, que dedica su actividad a transportar contenedores hacia/desde puertos argentinos, y brinda servicios accesorios tales como la reparación de contenedores refrigerados y el almacenamiento de contenedores vacíos.

d) MADERO AMARRES S.A. (en adelante “MADERO”) esta firma constituida de conformidad con las normas de la República Argentina, brinda servicios de remolque en puerto en los puertos de Bahía Blanca, Necochea y Buenos Aires con nueve remolcadores de tipo ASD (Azimuth Stern Drive o sistemas de propulsión azimutal de popa).

e) TERMINAL 4 S.A. (en adelante “TERMINAL 4”) firma constituida de conformidad con las normas de la República Argentina, opera como terminal portuaria multipropósito del Puerto de Buenos Aires. Sus servicios incluyen la carga y descarga de contenedores, el almacenamiento y desmonte y el relleno de la carga en contenedores.

f) TERMINAL BUENOS AIRES S.A. (en adelante “TERMINAL BA”) es una compañía constituida de conformidad con las normas de la República Argentina, que solía operar como un depósito consolidado. Las partes informaron que actualmente no se encuentra activa.

I.2.2. Empresa Vendedora

7. La firma DR. AUGUST OETKER KG¹ (en adelante “DR. OETKER” o “la Vendedora”), es una empresa familiar multinacional con sede en Bielefeld, Alemania. El Grupo Oetker opera en una amplia variedad de industrias y sectores, como la fabricación de alimentos y bebidas, el sector bancario y la industria de transporte marítimo.

I.2.3. Empresa Objeto

8. HSDG es una firma con sede en Hamburgo, Alemania, dedica su actividad al transporte marítimo de contenedores y transporte a granel, si bien en menor medida.

9. Esta firma proporciona servicios de transporte marítimo de contenedores a clientes que desean transportar carga hacia y desde los puertos argentinos. Asimismo, HSDG controla las siguientes empresas en la República Argentina²:

a) HAMBURG SÜD SUCURSAL ARGENTINA: es una compañía constituida de conformidad con las normas de la República Argentina que actúa como agencia para HSDG.

b) ALIANÇA NAVEGAÇÃO: firma que actúa como agencia para la marca Aliança.

II. ENCUADRAMIENTO JURIDICO

10. Las empresas involucradas notificaron en tiempo y forma la operación de concentración conforme a lo previsto en el Artículo 8 de la Ley N° 25.156, habiendo dado cumplimiento a los requerimientos efectuados por esta Comisión Nacional de Defensa de la Competencia.

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

12. La obligación de efectuar la notificación obedece a que el volumen de negocios de las empresas afectadas sobrepasa el monto PESOS DOSCIENTOS MILLONES (\$200.000.000), superando el umbral establecido en el Artículo 8 de la Ley N° 25.156 y que la OPERACIÓN no se encuentra alcanzada por ninguna de las excepciones previstas en la norma.

13. En el presente caso, corresponde destacar que si bien el día 15 de mayo de 2018 fue publicada en el Boletín Oficial la nueva Ley de Defensa de la Competencia N° 27.442, su Decreto Reglamentario N° 480/2018 -publicado el 24 de mayo de 2018 y con vigencia a partir del 28 de mayo de 2018- estableció en el Artículo 81, que: “Los expedientes iniciados en los términos del Capítulo III de la Ley N° 25.156 y sus modificaciones continuarán su tramitación hasta su finalización conforme lo establecido en dicha norma”. Por ende, se aplicarán las disposiciones de la Ley N° 25.156 y sus modificatorias, al análisis de la presente operación de concentración económica.

III. PROCEDIMIENTO

14. El día 11 de diciembre de 2017, MAERSK A/S, MAERSK LINE A/S, COLUMBUS CONTAINER SERVICES BVBA y el DR. AUGUST OETKER KG notificaron la operación de conformidad lo establecido en el Artículo 8 de la Ley de Defensa de la Competencia.

15. Analizada la información suministrada, esta Comisión Nacional entendió que no satisfacía los requerimientos establecidos en Resolución SDCyC N°40/2001, por lo cual el 15 de diciembre de 2017 se les requirió a las partes que dieran cumplimiento a dicha norma y a su vez se formularon las pertinentes observaciones al Formulario F1. A su vez, se les hizo saber a las partes en ese mismo acto que el plazo previsto en el Artículo 13 de la Ley N° 25.156 no comenzaría a correr hasta tanto dieran cumplimiento a lo solicitado en el marco de la Resolución SDCyC N° 40/2001 y que dicho plazo quedaría automáticamente

suspendido hasta tanto las partes respondieran las observaciones al F1. Dicha providencia fue notificada a las partes el día 20 de diciembre de 2017.

16. En cumplimiento de lo estipulado en el Artículo 16 de la Ley N° 25.156, en fecha 15 de enero de 2018, esta Comisión Nacional solicitó al ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS y a la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE FLUVIAL Y MARÍTIMO del MINISTERIO DE TRANSPORTE su intervención en relación a la operación bajo análisis.

17. ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS tomó la intervención prevista en el Artículo 16 de la Ley N° 25.156, remitiendo respuesta el 15 de febrero de 2018, conforme números de orden 29.

18. En fecha 28 de marzo de 2018, fue notificada a las partes la resolución que hace saber que el plazo previsto en el Artículo 13 de la Ley N° 25.156 comenzó a correr el día posterior a la presentación de fecha 21 de marzo de 2018.

19. El día 1° de junio de 2018, compareció a prestar declaración el Gerente General del Consorcio de Gestión del Puerto de la Plata.

20. En fecha 26 de junio de 2018, compareció a prestar declaración la Presidente de la firma TERMINAL 4 S.A.

21. En fecha 28 de junio de 2018, compareció a prestar declaración un apoderado de la firma HAPAG LLOYD ARGENTINA S.R.L.

22. En fecha 7 de agosto de 2018, compareció a prestar declaración el jefe del área de logística de la firma Ledesma S.A.

23. En fecha 9 de agosto de 2018, compareció a prestar declaración el Gerente de la firma BGH S.A.

24. En fecha 16 de agosto de 2018, contestó el requerimiento realizado por esta COMISION NACIONAL, la ASOCIACIÓN ARGENTINA DE AGENTES DE CARGA INTERNACIONAL (en adelante AAACI).

25. En fecha 21 de agosto de 2018, compareció a prestar declaración el Gerente de la firma CENCOSUD S.A.

26. Con fecha 18 de julio de 2019 se solicitó información a la Administración General de Puertos mediante Nota N° NO-2019-65221210-APN-DNCE#CNDC y con fecha 26 de julio de 2019 fue contestada mediante Nota N° NO-2019-67697306-APN-GG#AGP, número de orden 156 y 158 del expediente electrónico, respectivamente.

27. Finalmente, con fecha 18 de septiembre del 2019, luego de reiteradas presentaciones parciales las partes dieron respuesta a lo solicitado, teniéndose por completo el Formulario F1 acompañado y reanudando el plazo establecido en el Artículo 13 de la Ley N° 25.156 a partir del día hábil posterior al enunciado.

IV. EVALUACIÓN DE LOS EFECTOS DE LA OPERACIÓN DE CONCENTRACIÓN SOBRE

LA COMPETENCIA

IV.1. Naturaleza de la operación

28. Como se desprende de la sección I del presente dictamen, la operación de concentración económica bajo estudio consiste en la combinación de las actividades de transporte marítimo de contenedores entre las firmas MAERSK LINE y HSDG, que se produjo a raíz del Acuerdo de Combinación de Negocios celebrado entre las partes. La siguiente tabla resume las actividades de las empresas afectadas en el país.

Tabla 1. Actividades de las empresas involucradas en la Argentina

Empresas del grupo adquirente	
MAERSK LINE ARGENTINA S.A.	Agente marítimo de Maersk Line en Argentina (representante de los servicios de transporte marítimo de contenedores de Maersk Line).
DAMCO ARGENTINA S.A.	Provisión de fletes marítimos, aéreos y por carretera. Corretaje personalizado y depósito.
INLAND SERVICES ARGENTINA S.A.	Depósitos fiscales portuarios en el Puerto de Buenos Aires y Freight Forwarding (operadores de carga)
MADERO AMARRES S.A.	Empresa de remolque maniobra en los puertos de Bahía Blanca, Necochea y Buenos Aires. Cuenta con nueve remolcadores de tipo ASD (Azimuth Stern Drive o sistemas de propulsión azimutal de popa).
TERMINAL 4 S.A.	Operación de terminal de contenedores en el Puerto de Buenos Aires.
Empresa objeto	
HAMBURG SÜD SUCURSAL ARGENTINA	Agente marítimo de HSDG (representante de los servicios de transporte marítimo de contenedores de HSDG).
ALIANÇA NAVEGAÇÃO (Brasil)	Agente marítimo de Aliança (representa los servicios de transporte marítimo de contenedores de Aliança).

Fuente: CNDC, en base a información provista por las partes.

29. Tal como puede observarse, en la situación previa a la operación de concentración bajo estudio, tanto MAERSK LINE como HSDG eran agentes marítimos competidores directos en sus servicios de transporte marítimo de contenedores desde y hacia el puerto de Buenos Aires. La operación es una concentración horizontal.

30. También puede observarse que previo a la operación MAERSK LINE ya es una empresa verticalmente integrada en la Argentina con la operación de terminales portuarias en el puerto de Buenos Aires (a través de TERMINAL 4 S.A.), con la provisión de fletes (a través de DAMCO ARGENTINA), con operadores de carga y depósitos aduaneros (a través de INLAND SERVICES) y con el servicio de remolque maniobra en los puertos de Bahía Blanca, Necochea y Buenos Aires (a través de MADERO AMARRES). Con la operación, MAERSK LINE incorpora los buques de HSDG que operan en Argentina y con ello un cliente de estos servicios conexos que prestan sus vinculadas, lo cual importa una relación vertical.

IV.2. Análisis de los efectos de la operación sobre la competencia.

IV.2.1. Efectos horizontales en transporte marítimo de contenedores

IV.2.1.1. El puerto de Buenos Aires y Dock Sud

31. Para evaluar los efectos económicos de la operación de concentración entre MAERSK LINE y HSDG sobre la competencia en el mercado de transporte marítimo de contenedores desde y hacia el puerto de Buenos Aires y su zona de influencia, resulta útil calcular primero las participaciones de mercado de dichas empresas y de sus principales competidoras. Para llevar a cabo dicho cálculo se utilizarán en principio los volúmenes movilizados por cada empresa, que en esta industria se miden usualmente en unidades conocidas como TEUs (twenty-foot equivalent units). Las participaciones obtenidas son los que se exponen en la Tabla 2.

Tabla 2. Participaciones de mercado por empresa naviera, puerto de Buenos Aires más Dock Sud³

Empresas navieras	2015	2016	2017
Hamburg Süd (HSDG)	25,05%	24,64%	18,81%
MAERSK LINE	11,87%	12,34%	12,78%
MAERSK LINE + HSDG	36,92%	36,99%	31,59%
Hapag-Lloyd	22,22%	23,00%	22,81%
MSC	19,18%	20,15%	19,76%
CMA CGM/APL	5,95%	5,94%	7,22%
COSCO Shipping	0,00%	0,00%	6,15%
ZIM	0,01%	0,63%	0,56%
Nile Dutch Africa Line	0,46%	0,18%	0,02%
Otros	15,26%	13,12%	11,89%
Total	100%	100%	100%
IHH pre-operación:	1.665	1.731	1.518
IHH post-operación:			1.999
Variación del IHH:			481

Fuente: Elaboración propia, en base a información de Container Trades Statistics Ltd.

32. Tal como puede apreciarse, las empresas involucradas en la operación bajo análisis (MAERSK LINE y HSDG) tenían en 2017 unas participaciones de mercado del 12,78% y del 18,81%, respectivamente. Esto implica una participación conjunta del 31,59%, por lo que la empresa surgida de esta operación de concentración se posicionaría como la de mayor cuota de mercado, por delante de Hapag-Lloyd (22,81%), MSC (19,76%) y otras empresas navieras con actividad durante el año 2017.

33. Todo esto implica una situación en la cual el índice de concentración de Herfindahl y Hirschman (IHH) adopta un valor de 1.518 puntos en el año 2017, lo cual puede considerarse como un indicativo de un mercado moderadamente concentrado. El aumento de dicho índice luego de la concentración sería de 481 puntos, lo que implicaría un valor ex post del IHH de 1.999 puntos.

34. Estas cifras indican que la concentración bajo estudio no debería generar preocupaciones desde el punto de vista de la defensa de la competencia, ya que el valor del índice IHH post-concentración se encuentra por debajo del umbral de 2.000 puntos establecido en la sección II.4 de los Lineamientos para el Control de las Concentraciones Económicas, aprobados por la Resolución N° 208/2018 de la Secretaría de

Comercio de la Nación.

35. Dado que en este caso el grupo económico que surge como resultado de la operación de concentración bajo estudio pasa a convertirse en el principal oferente del mercado de transporte marítimo de contenedores (desde y hacia el puerto de Buenos Aires y su zona de influencia), puede también resultar útil llevar a cabo un análisis preliminar acerca de la posibilidad de que la operación pueda estar creando o reforzando una posición dominante en el mercado mencionado.⁴ Para analizar la factibilidad de dicho escenario, es posible calcular el indicador conocido como “Umbral de Dominancia” (sD), desarrollado por Melnik, Shy y Stenbacka.⁵ Dicho indicador se obtiene utilizando la siguiente fórmula:

$$s_D = \frac{1}{2} \cdot [1 - s_1^2 + s_2^2]$$

donde s_1 es la participación de mercado de la empresa de mayor tamaño, y s_2 es la participación de la segunda empresa de mayor tamaño en el mercado bajo análisis.

36. Utilizando las cifras correspondientes al año 2017 para el puerto de Buenos Aires y su zona de influencia, el valor de sD puede estimarse como igual a 49,35% antes de la operación de concentración bajo estudio, y como igual a 47,61% después de dicha operación. Esos valores deben ser comparados con la participación real de la empresa con mayor cuota de mercado (s_1), que antes de la operación era Hapag-Lloyd (22,81%), y después de la operación pasó a ser el grupo formado por MAERSK LINE y HSDG (31,59%).

37. Tal como puede observarse, los valores de s_1 son inferiores a los correspondientes valores del umbral sD. Esto implica que, en este caso, estaríamos en presencia de un mercado en el cual no había ninguna empresa con posición dominante previamente a la operación de concentración, y que dicha operación no habría creado tampoco ningún grupo económico que pueda considerarse como poseedor de una posición dominante.

IV.2.1.2. Corredores marítimos

38. De modo complementario a lo precedente, se analizan los efectos horizontales de la concentración entre agencias marítimas competidoras a nivel de los distintos tráficos o corredores marítimos donde operan y presentan solapamientos específicos. Ello se debe a que desde el punto de vista de la demanda, las diferentes rutas no son sustitutas entre sí y pueden considerarse mercados relevantes distintos. Si bien si se considera la sustitución por el lado de la oferta, los oferentes en otras rutas que tengan como origen o destino el puerto de Buenos Aires podrían comenzar a prestar servicios en rutas diferentes con el mismo origen o destino, siguiendo los precedentes de esta Comisión y la experiencia internacional, se analizará la participación de las empresas en cada corredor y la posibilidad de ingreso de nuevos oferentes en cada corredor se abordará en la sección de barreras a la entrada.

39. Para analizar el impacto de la concentración horizontal entre MAERSK LINE y HSDG en dichos corredores marítimos, se considerarán primero las cuotas de mercado y la concentración a nivel de cada corredor. En los casos en que la concentración sea relativamente mayor se pasará a un análisis más

detallado en el apartado siguiente. Los datos corresponden a las embarcaciones que provienen y se dirigen hacia distintas partes del mundo utilizando tales corredores. Entre ellos se han identificado diez corredores en los que, al momento de llevarse a cabo la operación de concentración, existía algún tipo de solapamiento entre las operaciones de MAERSK LINE y HSDG. En la tabla que se presenta a continuación se resumen las participaciones de mercado en cada uno de los corredores, correspondientes al período enero-septiembre de 2017.

Tabla 3. Participaciones de las empresas involucradas e índices IHH en el transporte de contenedores por corredor marítimo. En porcentajes sobre Teus.

Código	Corredor Marítimo	Participación MAERSK LINE	Participación Hambürg Sud	Participación Conjunta	IHH Post	Var IHH
ARG-SAF	Sudáfrica	12,9%	57,3%	70,2%	5.222	1.479
ARG-NE	Norte de Europa	16,2%	33,5%	49,7%	3.283	1.095
ARG-ISC	Subcontinente Indio	26,1%	12,0%	38,1%	2.793	619
ARG-MEA	Medio Oriente	29,6%	12,6%	42,2%	3.634	746
ARG-CAM/CAR	América Central y el Caribe	9,4%	33,0%	42,4%	3.263	620
ARG-OCE	Australia/Nueva Zelanda	23,7%	17,6%	41,3%	3.189	834
ARG-MED	Mediterráneo	20,6%	19,0%	39,6%	2.884	783
ARG-FEA	Asia Oriental	19,5%	12,4%	31,9%	1.343	484
ARG-NAM	América del Norte	0,8%	33,0%	33,8%	2.981	51
ARG-WCSA	Costa Oeste de Sudamérica	8,9%	19,8%	28,7%	4.064	352

Fuente: Elaboración en base a información de Container Trades Statistics Ltd.

40. El puerto de Buenos Aires (incluido Dock Sud) se encuentra conectado con el resto del mundo a través de los siguientes corredores marítimos: ARG-SAF (puertos de Sudáfrica, tales como, Ciudad del Cabo, Durban y Elizabeth), ARG-NE (puertos del Norte de Europa, entre ellos, Róterdam, Hamburgo, Amberes, entre otros), ARG-ISC (puertos del subcontinente indio, como Jawaharlal Nehru, Calcuta, Mundra y Chennai), ARG-MEA (puertos del medio oriente, tales como Jebel Alí y Al Aqabah), ARG-CAM/CAR (puertos de América Central y el Caribe, entre ellos, Balboa, Cartagena y Barranquilla), ARG-OCE (Puertos de Australia-Nueva Zelanda, como Sydney, Melbourne, Adelaide y Kingston), ARG-MED (puertos del Mediterráneo, como Barcelona y Cerdeña), ARG-FEA (puertos de Asia Oriental tales como Hong Kong, Shanghai, Bussan, Tianjin, entre otros), ARG-NAM (puertos de América del Norte, Los Ángeles, Nueva York, Carolina del Sur) y ARG-WCSA Costa Oeste de Sudamérica (puertos del Pacífico de América del Sur, como Guayaquil, Paita, Callao, Matarani, Valparaiso, San Antonio y Punta Arenas).

41. En base a la información presentada en la Tabla 3, se puede concluir que, en el caso del corredor marítimo que une a la Argentina con América del Norte, resulta improbable que puedan producirse

problemas de competencia que impliquen un perjuicio para el interés económico general (causados por la operación bajo estudio). Esto se debe a que la concentración generaría un incremento de solo 51 puntos en el IHH, acompañado por una participación conjunta del 33,8% del mercado. Estas cifras se encuentran por debajo de las establecidas como valores de referencia en la sección II.4 de los Lineamientos para el Control de las Concentraciones Económicas (Resolución SC N° 208/2018).

42. En el caso del corredor marítimo que une a la Argentina con Asia Oriental, se puede ver que el nivel de concentración luego de la operación, calculado mediante el IHH, es de 1.343 puntos. Este valor se encuentra por debajo del umbral de 2.000 puntos establecido en los Lineamientos para el Control de las Concentraciones Económicas, lo cual implica, por lo tanto, que la operación de concentración bajo estudio no debería generar problemas de competencia en el corredor marítimo que conecta a nuestro país con Asia Oriental.

43. En los restantes ocho corredores marítimos identificados (es decir, los que unen a la Argentina con Sudáfrica, Norte de Europa, Subcontinente Indio, Medio Oriente, América Central y el Caribe, Australia y Nueva Zelanda, Mediterráneo, y Costa Oeste de América del Sur) no puede en cambio descartarse la existencia de problemas de competencia a través de la simple observación de los índices de concentración y de las participaciones de mercado de las partes. En tales corredores se puede observar que la participación conjunta de MAERSK LINE y HSDG es en todos los casos superior al 30%, con excepción a la costa oeste de Sudamérica (28.7%), que el índice IHH post-concentración es en todos los casos superior a los 2.000 puntos, y que el incremento de dicho índice como consecuencia de la operación bajo análisis es en todos los casos superior a los 150 puntos. Adicionalmente, debe consignarse que, en varios de los precitados corredores marítimos, las empresas involucradas integran alianzas con otras firmas navieras.

44. Dentro del negocio de transporte marítimo de cargas a través de contenedores existen una serie de convenios multilaterales conocidos como “alianzas” o “consorcios”, instrumentados a partir de VSA (Vessel Sharing Agreement) o acuerdos de compartición de buques. Dichas alianzas consisten en acuerdos por los cuales cada una de las empresas navieras que forma parte de la alianza puede cargar sus contenedores en buques de otras empresas miembros de la alianza en cuestión. Estas alianzas suelen estar definidas por corredor marítimo, siendo posible que una empresa naviera esté en alianza con otra en cierto corredor y no lo esté en un corredor o ruta diferente.

45. En el caso de los buques de MAERSK LINE y HSDG que forman parte de alianzas que operan en los corredores hacia y desde el puerto de Buenos Aires y su zona de influencia, los mismos se integran dentro de las siguientes alianzas marítimas: Tango (entre HSDG y Hapag-Lloyd en el corredor de Norte de América), GULFEX (con Hapag-Lloyd, aunque también operan NYK y MSC, en el corredor de América Central y el Caribe), ASAS2 (entre HSDG, Hapag-Lloyd, HMM, ZIM y NYK en el corredor de Asia Oriental), ASAS (entre MAERSK LINE, MSC y MOL en el corredor de Asia Oriental), Neobossanova (alianza con CMA para el corredor de Norte de Europa), Conosur (entre HSDG y Hapag-Lloyd en el corredor de la Costa Oeste de América del Sur).

46. En otros países, la operación de concentración bajo estudio en el presente dictamen ha sido autorizada requiriendo a las partes retirarse de algunas alianzas, que operaban en Argentina, por lo cual, a fin de organizar el análisis, en el siguiente apartado se exhiben las decisiones de otras autoridades de

competencia con impacto en Argentina, posteriormente, se evalúan en mayor detalle los corredores marítimos en los que las empresas involucradas no integran alianzas (ya sea porque no lo hacían antes de la operación o porque se retiraron debido a decisiones de otras autoridades de competencia) y en el apartado posterior aquellos corredores en los que sí integran alianzas

IV.2.1.2.1. Decisiones de otras autoridades de competencia con impacto en el Puerto de Buenos Aires

47. En otros países, la operación de concentración bajo estudio en el presente dictamen ha sido autorizada requiriendo a las partes retirarse de algunas alianzas que operaban en Argentina, según se muestra en la tabla que sigue, donde obran alianzas que operaban en la Argentina, como es el acuerdo SAAF, condicionado en Sudáfrica, el cual corresponde al corredor que une la costa este de América del Sur y Sudáfrica; y MESA, condicionado en la Unión Europea, siendo este un acuerdo en la ruta que une el Mediterráneo con la costa este de América del Sur.⁶ Estos y otros condicionamientos aparecen resumidos en la tabla que figura a continuación.

Tabla 4. Condicionamientos en otras jurisdicciones con impacto en el Puerto de Buenos Aires y su zona de influencia.

Jurisdicción	Condicionamientos	Ruta Afectada
Unión Europea	Retirar a HSDG de los VSA en las rutas (i) NE-CAM/CAR, (ii) NE-WCSA, (iii) NE-MEA, (iv) MED-WCSA y (v) MED-ECSA (MESA).	(i) Norte de Europa - América Central y el Caribe. (ii) Norte de Europa - Costa Oeste de Sudamérica. (iii) Norte de Europa - Medio Oriente. (iv) Mediterráneo - Costa Oeste de Sudamérica. (v) Mediterráneo - Costa Este de Sudamérica.
China	HSDG deberá retirarse del VSA Asia2 en la ruta (i) FEA-ECSA. Las partes no deberán, por cinco años, celebrar ningún acuerdo de VSA en las rutas (ii) FEA-ECSA y (iii) FEA-WCSA.	(i) Asia Oriental – Costa Este de Sudamérica. (ii) Asia Oriental – Costa Este de Sudamérica. (iii) Asia Oriental – Costa Oeste de Sudamérica
Colombia	Las partes deben retirarse de los VSA (i) Eurosal 1 y (ii) 2, (iii) MEDANDES y (iv) UCLA Abstenerse de celebrar VSA sin previo aviso a la Superintendencia No restringir el acceso a los servicios de operación portuaria prestados por MAERSK a los competidores.	(i) Norte de Europa - América Central y el Caribe. (ii) Norte de Europa – Costa Oeste de Sudamérica. (iii) Mediterráneo – Asia Oriental – Costa Oeste de Sudamérica (iv) Costa Este de Sudamérica – Norte América – América Central y el Caribe
Sudáfrica	Retirar a HSDG del (i) SAAF Agreement (ECSA-SAF). Por 3 años no podrán firmar ningún acuerdo en la ruta ECSA-SAF con CMA CGM y/o Nile Dutch sin avisarle a la Comisión.	(i) Costa Este de Sudamérica - Sudáfrica

Fuente: Elaboración propia.

48. En el caso de China, el condicionamiento se impuso por la potencial debilitación de la competencia

que podría generar la concentración en la mencionada ruta, por el hecho de que la alianza determinaba de forma conjunta la frecuencia de los buques y los slots disponibles. También se señalaba el hecho de que había un alto grado de concentración en el corredor Asia Oriental-Costa Este de Sudamérica, y que el grupo formado por MAERSK LINE y HSDG podía influenciar la toma de decisiones en la operación de la alianza naviera en su conjunto. En Colombia, en cambio, el condicionamiento fue motivado por la elevada concentración en algunas rutas, y porque la existencia de alianzas podía constituir una barrera a la entrada de empresas navieras más pequeñas, que quisieran entrar al mercado pero que no pudieran participar de dichas alianzas. Por último, el condicionamiento en la Unión Europea sobre el acuerdo MED ECSA o MESA entre HSDG y MSC podría generar una reducción de las barreras a la entrada, posibilitando eventualmente el surgimiento de nuevos acuerdos entre competidores.

49. El CADE, en el análisis de la presente concentración en su jurisdicción⁷, indicó que, si una empresa que contribuye a la mayor parte de la capacidad en una ruta, como es el caso de HSDG en la ruta que une Lejano Oriente y la Costa Este de América del Sur, se retira del acuerdo, generaría riesgos elevados en cuanto al desarrollo de la competencia. Justifican esta afirmación indicando que en el caso de que un acuerdo deje de existir en un mercado con esa característica, los competidores más pequeños podrían dejar de operar en la ruta al no poder continuar ofreciendo sus servicios en las condiciones en las que se encontraban bajo el acuerdo. Por esto indican que, en ese caso, la salida de las empresas de la alianza generaría un mayor perjuicio a la competencia que la operación de concentración en cuestión. En la misma resolución, el CADE reconoce que, en ciertos casos (como es el acuerdo Conosur), el fin de las alianzas podrían generar incrementos en los tiempos de transporte y en los costos operacionales, con el consiguiente incremento en precios.

IV.2.1.2.2. Análisis de los corredores marítimos en los que las empresas involucradas no integran alianzas

50. La importancia de una concentración de navieras se mide por el impacto que esta puede ejercer sobre los distintos tráficos o corredores marítimos y dentro de estos, según el sentido o dirección (northbound o southbound) donde las involucradas operan y presentan solapamientos.

51. Se transcribe a continuación una tabla 5 y otra 5' con la situación de cada ruta o corredor según su dirección (también denominada en la industria como "trade") con las participaciones de las involucradas en el transporte de contenedores. A título de referencia se ha incorporado el peso que tiene cada corredor en el comercio exterior de la Argentina.

52. A los efectos de simplificar el análisis de competencia de los 20 corredores de tráficos (trades) involucrados en la presente operación se los ha clasificado en dos grandes grupos: corredores marítimos en los que las fusionadas no participan en ninguna alianza o consorcio con efectos en la Argentina (Tabla N° 5), y corredores marítimos en los que las fusionadas participan de alguna alianza (Tabla N° 5').

53. Corredores marítimos que no superan los umbrales de la Resolución S.C. N° 208/2018 o, si los superan, no se modifican mayormente las condiciones del mercado:

Arg.-ISC (subcontinente Indio), sentido exportación: en este trade, es baja la participación conjunta (29%). No hay VSA o alianzas que afecten a la Argentina y existen fuertes competidores como MSC, Hapag Lloyd y CGM/CMA.

Arg.-ISC (Subcontinente Indio), sentido importación: la participación conjunta resulta menor al umbral de no preocupación establecido por la Resolución S.C.N° 208/2018 (en adelante la RESOLUCIÓN), el mercado es relativamente concentrado (3.000 puntos del IHH) y la variación del IHH es importante (604 puntos). Sin embargo, no hay alianzas en el tráfico que afecten a la Argentina y las notificantes compiten con 4 grandes firmas (MSC, Hapag Lloyd, CGM/CMA y NCLs).

Arg.-MEA (Medio Oriente), sentido importación: El índice de concentración es relativamente moderado (2600 puntos), la participación conjunta es menor al 50% ((40%) y la variación IHH resulta baja (208). No hay consorcio en el tráfico y las partes compiten con 4 firmas (CGM/CMA, Hapag Lloyd, MSC y NCLs).

Arg.-SAF(Sudáfrica), sentido importación: si bien el IHH es muy alto (7.742), la variación del mismo es de solo 250 puntos, por lo que no existiría una modificación significativa de las actuales condiciones de competencia en el tráfico. Cabe consignar que el consorcio en el que operarán las partes (SAAF) manejará casi el 90 % del tráfico de importación, pero previo a la operación el mismo ya manejaba un 89 %, solo sumándosele un 1.4% de Maersk después de la operación.

54. Corredores marítimos cercanos a los umbrales dela RESOLUCIÓN

Arg.-NE (Norte de Europa), sentido exportación: el nivel de concentración es relativamente alto (3451), la variación del IHH es de 1263, pero la entidad fusionada participa del tráfico en un porcentaje ligeramente superior al establecido en la Resolución 208 (51%), no existiendo alianzas que afecten al tráfico con la Argentina. La competencia es vigorosa con compañías como MSC (20.5%), Hapag Llloyd (18.6%), CGM/CMA (7.1%) y en menor medida COSCO (1.1%) y ZIM Lines.

Arg.-NE (Norte de Europa), sentido importación: en este tráfico, el nivel de concentración es de un mercado moderadamente concentrado (3170), con una participación conjunta del 48% . En este mercado no hay acuerdos o alianzas vigentes que afecten a la Argentina contándose con una competencia vigorosa de mas de cinco compañías (CGM/CMA, Hapag LI, COSCO, NCLs. MSC).

Arg.-MEA (Medio Oriente), sentido exportación: Si bien el nivel de concentración es alto (3925) y el delta también lo es (807), el nivel de participación de la nuevas fusionadas no supera el umbral de no preocupación establecido en la Resolución (43%) y no existen alianzas vigentes que afecten el tráfico con la Argentina.

*Arg-OCE (Australia y Nueva Zelanda), ambos sentidos (exportación e importación):*si bien el nivel de concentración es cercana a los 3.200 puntos en ambos sentidos y su variación de casi 800 y 900 puntos, no hay consorcio en el tráfico pero si muchas opciones de transbordos. La participación conjunta de las partes no supera el 50% (41 y 43% en ambos sentidos respectivamente), y existen tres competidores vigorosos (hapag Lloyd, MSC y CGM/CMA).

Arg.-CAM/CAR (América Central y Caribe), sentido exportación: como se desprende del cuadro, la

participación de la entidad fusionada en el tráfico es del 30%, sensiblemente inferior a la establecida como de no preocupación en la resolución, el nivel de concentración pos operación es moderado (3.047) y el delta también resulta moderado (444). La participación del VSA UCLA Sling1 con la incorporación de Maersk al mismo tampoco reviste preocupación dado que el mismo alcanzará el 49 % del tráfico. Las partes fusionadas afrontan la competencia de Hapag Lloyd, CGM/CMA y de las compañías que no declaran información a la CTS.

55. Corredores que superan los umbrales de la resolución

Arg.-SAF(Sudáfrica), sentido exportación: mercado concentrado (3653), una variación pos (delta) alta (1403), y una participación conjunta que supera el 50%. La misma domina el consorcio SAAF con casi el 80% de los contenedores que se transportan en el mismo. Adicionalmente, el delta entre el tráfico con el VSA original y el VSA con Maersk adentro es de 2176 puntos. Sin embargo, la competencia que afrontan es de Hapag Lloyd y MSC dos grandes operadores globales que en este tráfico tienen el 31%.

Arg.-CAM/CAR (América Central y Caribe), sentido importación: mercado altamente concentrado (5143), con una participación conjunta del 69%, y un incremento del nivel de concentración de 368 puntos. La incorporación de Maersk al VSA UCLA Sling1 ya vigente con HSDG y MSC implica que el mismo operará el 77 % del tráfico total de contenedores en este corredor Norte-Sur. Afrontan competencia de Hapag Lloyd (19,1%) y CGM/CMA (4.3%).

IV.2.1.2.3. Análisis de los corredores marítimos en los que las empresas involucradas integran alianzas

56. En la siguiente tabla se exhiben las participaciones de las empresas involucradas en el transporte de contenedores en cada corredor, los consorcios o alianzas en que participan y los indicadores habituales de concentración económica

57. Corredores marítimos que no superan los umbrales de la RESOLUCION S.C. N° 208/2018 o, si los superan, no se modifican mayormente las condiciones del mercado.

Arg- NAM (Norteamérica), ambos sentidos (exportación e Importación): con mercado moderadamente concentrado (alrededor de 3.000 puntos del IHH), con participaciones conjuntas por debajo del 40% y variaciones bajas (120 en el tráfico de exportación y 18 en el de importación), lo cual demuestra que la estructura y condiciones de competencia del mercado en ambos sentidos no se ha visto modificada por la presente operación. La incorporación de Maersk como parte de la entidad fusionada al consorcio Tango/ABUS es inocua (1.6% en tráfico de exportación y 0.3% en importación) para modificar las reglas del mismo, no observándose problemas de competencia en ambos tráficos.

Arg. -WCSA (Costa Oeste de Sudamérica), sentido exportación: el mercado se presenta como concentrado (3761 puntos), y la variación del IHH es de 399 algo por encima de lo establecido en LA RESOLUCION. También en este tráfico existe el Acuerdo Conosur que maneja el 80 % del tráfico, pero las fusionadas no

cuentan con poder de decisión en el consorcio, el que seguirá siendo liderado por HAPAG LLOYD). También en este tráfico existe competencia no solo intra tráfico (MSC y CGM/CMA) sino externa con los copredores de transporte terrestre Brasil-Chile, Argentina Chile y, en menor medida Uruguay-Chile. En consecuencia, no se observa que la operación notificada presente problemas que puedan afectar las condiciones actuales de competencia en el trade de modo que pueda resultar en perjuicio del interés económico general.

Arg.-WCSA (Costa Oeste de Sudamérica), sentido importación: el mercado es altamente concentrado (4804 puntos del IHH), pero a raíz de la operación no se observan cambios de importancia dado que la variación pos del IHH es de solo 72 puntos. La participación de las fusionadas resulta ser inferior al 50 % establecido por LA RESOLUCIÓN (29% del tráfico) y si bien integra el Acuerdo Conosur el cual maneja un 90 % de todo el tráfico de importación, la participación de las mismas no le otorga poder suficiente para decidir cuestiones esenciales de competencia como frecuencias, cantidad de buques, disponibilidad de espacios, etc. Cabe acotar que en este tráfico existe competencia activa del medio de transporte terrestre por carretera con los corredores de Chile-Brasil, Chile Argentina y en menor medida, Chile-Uruguay. Por lo tanto, las condiciones de competencia del mercado no se verán seriamente modificadas por la operación bajo análisis.

Arg.-FEA (Lejano Oriente o Asia Oriental), sentido exportación: mercado algo menos concentrado que en el tráfico de bajada, de 2783 puntos del IHH, con un delta relativamente alto (561), y con una participación conjunta en el tráfico, inferior a lo establecido en la Resolución . Compiten las mismas empresas que en el tráfico de bajada. En consecuencia, no se observan problemas de competencia en este tráfico como resultado de la operación bajo análisis.

Arg.- FEA (Lejano Oriente o Asia Oriental), sentido importación: mercado moderadamente concentrado (2.804), con un delta pos operación superior a los 200 puntos pero moderado (437). La entidad fusionada no supera el 50% de la Resolución 208/2018 (31%), y aún con su participación en la alianza ASAS (el 70%) la misma no supera el 50% del mercado (44%). Compiten en el mercado las empresas CGM/CMA, y un número de 4 o mas empresas no declarantes de información(NCLs) a la CTS. Por lo analizado, la operación no genera preocupación en términos de defensa de la competencia.

58. Corredores marítimos cercanos a los umbrales de la resolución,

Arg.- MED (Mediterráneo), sentido importación: el nivel de concentración es el más bajo de los 20 tráficos analizados(2445) y la participación conjunta es de un 30%. Al ingresar Maersk a la Alianza MESA, esta pasa a ostentar un 64% del mercado, pero la participación conjunta de Maersk y HSDG no le otorga poder suficiente en el consorcio para decidir sobre cuestiones vitales de competencia.

59. Corredores que superan los umbrales de la resolución

Arg.-MED (Mediterráneo), sentido exportación: mercado concentrado(3545), delta de 1189. La participación conjunta de la entidad fusionada casi iguala el 50% de la resolución de no preocupación (49%) y la incorporación de la NE al consorcio le otorga a esta un poder decisorio en temas vitales de competencia (frecuencias, disponibilidad de espacios, etc.) .Cabe acotar que el consorcio aludido((MESA) manejará el 80% del tráfico. La competencia solo tiene el 20 % del mercado y son 4 firmas importantes:

ZIM Lines, COSCO, Hapag Lloyd y CGM/CMA.

IV.2.1.3. Buques y capacidad de carga

60. Esta sección complementa el análisis precedente con una estimación del impacto de la operación específicamente en el puerto de Buenos Aires y Dock Sud⁸ a través de la evaluación de las participaciones individuales y conjuntas de las partes en términos de buques, capacidad de carga y contenedores transportados en dicho ámbito geográfico.

61. Tal como puede verse en la Tabla 6, la operación generaría que las empresas involucradas operaran en total unos 49 buques, de los cuales 32 pertenecen a HSDG y 17 a MAERSK LINE (lo cual representa una participación conjunta del 33,6% de la totalidad de los buques que transportan contenedores desde y hacia el puerto de Buenos Aires y su zona de influencia). En cuanto a la concentración post-operación, medida mediante el índice IHH, la misma es de 1.907 puntos, ubicándose por debajo del umbral de 2.000 puntos establecido en los Lineamientos para el Control de Concentraciones Económica (aprobados por la Resolución N° 208/2018 de la Secretaría de Comercio de la Nación).

62. La Tabla 6 también muestra otra dimensión relevante en este caso es la capacidad de transporte que poseen los buques pertenecientes a las empresas navieras que operan en el puerto de Buenos Aires. La operación implica un incremento de la concentración del orden de 593 puntos en el IHH, alcanzado una concentración de 2.072 puntos. En este escenario, las partes involucradas se posicionarían como la principal empresa naviera en cuanto a capacidad, con una participación del 35,8%.

63. Los buques de las notificantes no tienen una utilización exclusiva, sino que, por las alianzas en las que participan, los buques transportan también contenedores de empresas competidoras. Según se describió en detalle en la sección precedente, las empresas involucradas poseen acuerdos, vigentes durante el año 2018, por los que ceden parte de la capacidad de sus buques a CMA, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine, ZIM, MSC y NYK. Además, las empresas involucradas acceden a determinadas rutas marítimas en las que no poseen buques operando mediante estos acuerdos, y de ese modo logran competir en dichas rutas sin necesidad de destinar específicamente buques a las mismas.

64. Independientemente de las alianzas, cabe mencionar también que las compañías navieras pueden comprar bodegas en buques, pudiendo transportar de esta forma contenedores en buques de otras navieras sin utilizar los mecanismos previstos en las alianzas. Este punto indicaría además que la existencia de las alianzas podría reducir el costo de transporte no solo por no ser necesario adquirir un buque, sino porque podrían alquilar o comprar espacios de bodegas dentro de buques de otras empresas.

65. En la siguiente tabla se presentan las participaciones de las empresas involucradas en la operación, junto con la concentración del mercado en las rutas que involucran el puerto de Buenos Aires.

66. Tal como puede verse, la concentración de mercado luego de la operación, medida en buques y en capacidad en las rutas que comprenden el puerto de Buenos Aires, es en general mayor que la observada en términos de transporte de contenedores, presentada previamente en la Tabla 3 (siendo la única

excepción la concentración en buques en el corredor de la Costa Oeste de Sudamérica). Por ejemplo, en el corredor del Norte de Europa, el IHH en buques es de 4.017 puntos y en capacidad es de 4.111, siendo el IHH en transporte de 3.283. Esta menor concentración en el transporte respecto de la que se observa en la capacidad de los buques significa que las alianzas estarían cumpliendo un papel en la dinámica competitiva del mercado de transporte marítimo por contenedores (desde y hacia el puerto de Buenos Aires y su zona de influencia), posibilitando una mayor competencia entre empresas navieras que la que se registraría si cada empresa se viera obligada a utilizar exclusivamente sus propios buques.

67. En relación al último punto del párrafo anterior, cabe mencionar que, en el corredor de América Central y el Caribe, MAERSK LINE y HSDG no poseen buques que operen desde y hacia el puerto de Buenos Aires, por lo que su operación se realiza mediante acuerdos con otras navieras o a través del trasbordo de la carga en algún puerto intermedio, con el correspondiente cambio de buque.⁹ En el corredor de Asia Oriental, en cambio, las empresas involucradas poseen buques y, además, operan también con un acuerdo de compra de slots a otras empresas navieras.

IV.2.1.6. Barreras a la entrada

68. La expansión o entrada de competidores al mercado constituye un factor disciplinante que limita la capacidad de las empresas de elevar sus precios. Para que esto ocurra, es necesario que la entrada al o la expansión en el mercado pueda realizarse en forma rápida, probable y significativa.¹⁰

69. Se debe destacar que, si bien ingresar al negocio de transporte marítimo de contenedores requiere de una gran inversión inicial, una vez que una empresa naviera logra ingresar a la industria, no existen barreras significativas para operar en los diversos corredores marítimos. Es decir, una vez que una firma ingresa a la industria, puede fácilmente redirigir sus servicios a los corredores que considere más rentables.

70. No se detectan barreras regulatorias o legales para entrar y operar en corredores marítimos específicos, principalmente porque cualquier compañía naviera, ya sea que actúe como propietaria u operadora de la nave, arrendataria de la nave, arrendataria de espacio (slot), o en cualquier combinación de estas, puede operar en cualquier ruta alrededor del mundo sin la necesidad de un permiso o derecho de tráfico.

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

72. Este último punto también se resalta en la Concentración N° 1190 analizada en su momento por esta COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, que fue una operación en la que Compañía Sud Americana de Vapores S.A. combinó sus negocios con Hapag-Lloyd, y para la cual se analizaron las potenciales barreras a la entrada en los distintos corredores marítimos afectados.¹²

73. Otro factor relevante en cuanto a la potencial entrada de nuevos competidores en el transporte de contenedores es la posible existencia de capacidad ociosa en las terminales portuarias dedicadas al transporte de contenedores. Si se tiene en cuenta la capacidad transportada en TEUs por los buques que operan en cada una de las terminales ubicadas en Buenos Aires y su área de influencia y la capacidad instalada de dichas terminales, puede concluirse que, durante el año 2018, la capacidad ociosa promedio fue del 37,9%. Este porcentaje no tiene en cuenta un mercado más amplio que considere a las terminales de Zárate y de La Plata, aunque, en caso de incluirse a dichas terminales en el cálculo, la capacidad ociosa sería mayor debido a que no hubo operaciones en el puerto de La Plata (a pesar de su importante capacidad instalada). El hecho de que haya un importante grado de capacidad ociosa en las terminales mencionadas posibilita que los entrantes no deban competir con las navieras ya establecidas en la utilización de las terminales.

74. Antecedentes recientes en el mercado de transporte de contenedores como la Concentración N° 1164, donde MSC adquirió el control sobre Exolgán,¹³ y la Concentración 1221, por la cual HSDG adquirió la División de Servicios Internacionales de Línea Regular de la firma Compañía Chilena de Navegación Interoceánica S.A. (CCNI)¹⁴, el hecho de que haya una importante capacidad ociosa en las terminales fue uno de los factores que llevó a la conclusión de que, en la misma, los posibles efectos verticales no generaban preocupación desde el punto de vista de la defensa de la competencia.¹⁵

75. Otro punto relevante para el caso particular de las rutas marítimas que unen a Buenos Aires con otros puertos del mundo es el rol que ocupan las alianzas entre las navieras para el transporte de contenedores, ya mencionado con anterioridad en el presente dictamen. En ese sentido, esta COMISIÓN NACIONAL ha observado que MAERSK LINE y HSDG son el grupo que opera la mayor cantidad de buques, pero que dichos buques son utilizados también por otras empresas navieras (con las que tales empresas tienen alianzas) para transportar sus contenedores.

76. La existencia de alianzas, por lo tanto, parece favorecer en este caso la entrada y permanencia de otras empresas competidoras en el mercado. Esto se debe a que, aun cuando el flujo actual de transporte hacia y desde el puerto de Buenos Aires y su zona de influencia no justifique el ingreso al mercado de nuevos buques, los buques existentes pueden ser utilizados por diferentes compañías, y esto permite la existencia de una competencia mayor a la que sería posible si la misma estuviera limitada exclusivamente a las empresas que destinan buques a cada uno de los corredores marítimos existentes.

77. Todo esto implica que, en el caso particular de los corredores que involucran el puerto de Buenos Aires y alrededores, impedir a otras empresas utilizar los buques de MAERSK LINE y HSDG podría generar barreras a la entrada o permanencia de otras empresas en dichas rutas e incrementar los índices de concentración en varios corredores marítimos. Ello se daría porque se tornaría mandatorio para las demás empresas contar con buques propios para operar, siendo que dichas rutas a la fecha no cuentan con una escala de volumen suficiente para aumentar el número de barcos que la operan, haciendo mucho más oneroso en términos de los costos de entrada o permanencia en el mercado.

IV.2.1.7. Efectos horizontales: conclusión

78. Considerando que las notificantes tienen una participación conjunta en el mercado de transporte

marítimo por contenedores desde y hacia el puerto de Buenos Aires y su zona de influencia de 31,6%, y que en dicho mercado operan varios otros competidores fuertes como Hapag LLOYD con una participación de 22,8%, MSC con el 19,7%, CGM/CMA con el 7,2%, COSCO con el 6,1% y que las barreras a la entrada para las empresas navieras son moderadas, puede concluirse que la operación no tiene la potencialidad de restringir o distorsionar la competencia, de modo que pueda resultar un perjuicio para el interés económico general.

79. Si bien la operación incrementa la concentración en algunos corredores marítimos específicos que conectan a la Argentina con el mundo, ello no tiene capacidad de generar efectos horizontales significativos, dada la potencialidad de entrada o expansión de las navieras que operan en otros corredores hacia un corredor específico. Según se analizó, si bien la entrada a la industria en general no es fácil, sí es fácil la entrada a cada uno de los corredores marítimos por parte de las navieras ya establecidas. Adicionalmente las empresas marítimas pueden enviar contenedores de una de ellas en buques que son propiedad de otra empresa, lo cual les permite sumarse a la oferta en un corredor sin necesariamente destinar a tal fin un buque. Todo esto impide que una alta participación en un corredor específico pueda traducirse en una restricción de la competencia que pueda resultar en perjuicio del interés económico general.

IV.2.2. Efectos verticales

80. Previo a la operación HSDG operaba 32 buques en el Puerto de Buenos Aires y Dock Sud y MAERSK 17, lo que equivale respectivamente a un 22% y 12% del total de 146 buques. (ver Tabla 6, precedente).

81. Con la operación, 17¹⁶ buques de HSDG podrían desaparecer como cliente para los competidores de las empresas del Grupo MAERSK que ofrecen servicios conexos al transporte marítimo. Interesa determinar si ello puede generar un “customer foreclosure” (situación de escasez de clientes), que altere significativamente la competencia en dichos servicios.

82. En servicios portuarios el grupo MAERSK participa a través de la empresa Terminal 4 S.A., que es una de las operadoras de terminales para contenedores en el puerto de Buenos Aires. En la Tabla 8 que sigue se muestra la participación de Terminal 4 y de sus competidores en el mercado de las terminales portuarias del puerto de Buenos Aires y su zona de influencia, calculadas en base a los volúmenes operados por cada terminal.

**Tabla 8. Participaciones de mercado de las terminales portuarias
(en volumen operado)**

Terminales portuarias	2016		2017	
	Buenos Aires + Dock Sud	Buenos Aires, + Dock Sud + Zárate + La Plata	Buenos Aires + Dock Sud	Buenos Aires, + Dock Sud + Zárate + La Plata
EXOLGAN Dock Sud	37,4%	34,1%	40,6%	37,4%
Terminales Río de la Plata	40,0%	36,4%	34,7%	32,0%
BACTSSA	14,2%	12,9%	13,5%	12,4%
Terminal 4 S.A. (Maersk)	8,4%	7,6%	11,2%	10,3%
TZ Zarate	----	9,0%	----	7,9%
TECPLATA ICTSI	----	0,0%	----	0,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
IHH	3.271	2.766	3.160	2.701

Fuente: Elaboración propia en base a información de Dataliner. Nota: El puerto de La Plata, si bien se encuentra ya construido y habilitado, no tuvo movimiento de buques para transporte de contenedores durante el periodo analizado.

83. De las cifras que aparecen en la Tabla 8, surge que en 2017 Exolgán movilizó el 40,6% de la operación de contenedores del Puerto de Buenos Aires y Dock Sud (37,4%, si se incluyen también las terminales de Zárate y La Plata), seguido por Terminales Río de la Plata con el 34,7% (32%, si se incluyen también las terminales de Zárate y La Plata). Terminal 4, controlada por el grupo Maersk, es, por su parte, la cuarta terminal en nivel de operación de contenedores, con una participación del 11,2% en el año 2017 (10,3%, si se incluyen también las terminales de Zárate y La Plata).

84. Lo presentado anteriormente puede complementarse con un análisis de las participaciones de mercado en términos de la capacidad instalada de cada una de las terminales, el cual se presenta en la Tabla 9.

**Tabla 9. Participaciones de mercado de las terminales portuarias
(en capacidad instalada, 2017)**

Terminales	Buenos Aires + Dock Sud	Buenos Aires, + Dock Sud + Zárate + La Plata
EXOLGAN Dock Sud	38,3%	29,3%
Term. Río de la Plata (TRP)	34,6%	26,4%
Terminal 4 S.A.	17,8%	13,6%
BACTSSA	9,3%	7,1%
TZ Zarate	----	7,5%
TECPLATA (La Plata)	----	16,1%
Total	100,0%	100,0%
IHH	3.067	2.106

Fuente: Elaboración en base a información provista por las partes.

85. Tal como puede observarse, la capacidad instalada de Terminal 4 representa el 17,8% de la capacidad total instalada en el puerto de Buenos Aires y su zona de influencia, siendo la tercera terminal más grande en un contexto en el cual las dos mayores terminales concentran casi el 73% de la capacidad instalada

total. Si se incorpora al cálculo las capacidades instaladas de los puertos de Zárate y La Plata, Terminal 4 pasa a ser la cuarta terminal en tamaño (detrás de TRP, Exolgán y Tecplata) con una participación de menos del 14%.

86. Los valores expuestos en las Tablas 8 y 9 muestran que la participación del grupo MAERSK (Terminal 4) en el mercado de servicios portuarios se encuentra siempre por debajo del 30%, tanto en términos de volumen operado como de capacidad instalada, e independientemente de que se incluya o no dentro del mercado a las terminales portuarias ubicadas en Zárate y en La Plata.

87. Como se dijo, los 32 buques de HSDG representan un 22 % del total de buques del Puerto de Buenos Aires + Dock Sud. Si excluimos del total de dichos buques de HSDG, 15 que ya se encontraban atendidos por Terminal 4, los 17 buques restantes representan un 21%¹⁷ de la posible clientela para las terminales que compiten con Terminal 4. Este último guarismo indica el grado de “cierre del mercado de clientes” que la operación notificada impone a las competidoras de MAERSK en el mercado conexo de terminales portuarias. Se deduce que más de tres cuartas partes (79%) de la clientela sigue disponible, correspondiente a 65 buques que son de empresas navieras independientes de las notificantes. Nótese que en 2017, previo a la operación, ya un 10 % de los contenedores transportados por buques de HSDG estaban operando en la Terminal 4, con lo cual el guarismo del 21% sobreestima en una medida poco significativa el grado de cierre.

88. En relación al mercado conexos de fletes aéreos, terrestre y marítimo, donde MAERSK está activa a través de DAMCO ARGENTINA, de carga y depósitos aduaneros, donde MAERSK está activa a través de INLAND SERVICES y de servicio de remolque maniobra en los puertos de Bahía Blanca, Necochea y Buenos Aires, donde MAERSK está activa a través de MADERO AMARRES, corresponde un razonamiento análogo al realizado ut supra para el mercado de terminales portuarias.

89. IV.3. Cláusulas de Restricciones

90. Habiendo analizado la información y documentación aportada por las partes, esta Comisión Nacional advierte la presencia de la una cláusula de confidencialidad (Cláusula 7.10) en el Contrato de Compraventa de fecha 14 de marzo de 2017.

91. Esta cláusula prevé que por un período de dos años a partir de la fecha de cierre de la operación, la vendedora se compromete a mantener la confidencialidad y no divulgar a terceros la siguiente información: “(...) los negocios y secretos comerciales del Grupo, específica y exclusivamente relativos al Grupo o a los Negocios (y no también los negocios de los miembros del Grupo de los Vendedoras), con la excepción de aquellos que lleguen a conocimiento del público sin mediar culpa del Grupo de los Vendedores o que el Grupo de los Vendedores tenga la obligación de revelar para dar cumplimiento a cualquier requisito legal obligatorio o normativa bursátil”

92. Vista esta cláusula, se concluye que la misma resulta ser típica de protección de los términos propios de los acuerdos celebrados y de la información obtenida como consecuencia de su celebración. Recae sobre información comercial y técnica que el comprador y/o cedente en su caso, ha procurado que el vendedor y/o cesionario no divulgue a terceros, en el marco de las negociaciones del acuerdo.

93. Asimismo, en el mismo contrato de compraventa ya mencionado, aparece la Cláusula 7.9 (Cláusula de No Competencia) que establece lo siguiente:

“a) En beneficio de las Empresas, durante un plazo de tres (3) años a partir de la Fecha de Cierre, los Vendedores (así como los socios comanditarios y aquellos socios comanditos de Dr. Oetker titulares de una participación social en Dr. Oetker, conjuntamente “Socios Familiares de Dr. Oetker”) no podrán, directa o indirectamente, ni a través de ninguna subsidiaria o afiliada: (i) competir con el Negocio, en ninguna de las rutas y/o dentro de los territorios en los que operen las Empresas a la Fecha de Cierre, ni (ii) poseer una participación, administrar, operar, participar, controlar o dedicarse, o actuar como funcionario, socio, asociado, accionista, asesor u otros cargos de carácter o naturaleza similar, de ninguna persona física o jurídica que se dedique a o participe en el Negocio o la comercialización o distribución de dichos servicios dentro de los territorios en los cuales operan las Empresas a la Fecha de Cierre (la “Cláusula de No Competencia”).”

“(b) La Cláusula de No Competencia no se aplicará a (i) las actividades de transporte irregular enumeradas en el Apéndice 7.9(b)(i) y actualmente desarrolladas por los Socios de la Familia Dr. Oetker allí especificados (bajo el entendimiento de que la Cláusula de No Competencia no implicará una prohibición con respecto a otros Socios de la Familia Dr. Oetker para unirse a dichas actividades de transporte irregular con posterioridad a la fecha del presente contrato); ni (ii) para despejar cualquier duda, ninguna otra actividad actualmente desarrollada por los Vendedores y los Socios Familiares de Dr. Oetker fuera del Negocio; ni (iii) la adquisición de hasta el diez por ciento (10%) de una cartera de valores de sociedades que coticen en bolsa en la medida que los Vendedores y los Socios de la Familia Dr. Oetker no tengan derecho, ni conjunta ni individualmente, a designar a los miembros del directorio de la sociedad en cuestión”

94. De acuerdo a lo anteriormente descrito, esta Comisión Nacional solicitó a las partes que, en virtud del plazo establecido en la cláusula 7.9, que se estableció por el término de tres (3) años, informen si hubo o no transferencia de know-how. Con fecha 8 de agosto de 2019, las partes realizaron una presentación, por la cual manifiestan que hubo transferencia de know-how y “los documentos que acreditan dicha transferencia incluyen el memorándum de cierre firmado entre las Empresas Notificantes el 30 de noviembre de 2017, que evidencia el cierre de la Transacción Propuesta y, en consecuencia, la efectiva transferencia de HSDG (incluyendo su know-how relevante) a Maersk Line.”

95. En este caso, y según se ha expuesto en la sección precedente, esta Comisión no ha encontrado elementos de preocupación respecto de la operación notificada y, habiendo evaluado los criterios de necesidad, vinculación, duración, partes involucradas y alcance, no existen objeciones que formular a las restricciones estipuladas, tal como han sido acordadas en el marco de la transacción -en las condiciones y términos ya reseñados-.

V. CONFIDENCIALIDAD Y EXIMICIÓN DE TRADUCCIÓN PÚBLICA

96. En sus presentaciones de fecha 21 de marzo de 2018, 5 de julio de 2018, 26 de julio del 2018, 9 de octubre de 2018, 29 de noviembre de 2018 y 28 de enero de 2019, las partes solicitaron el tratamiento confidencial de ciertos anexos: Anexo 2 c) i y ii. – CONFIDENCIAL y Anexo 2 c) - Listado de acuerdos

marítimos vigentes- CONFIDENCIAL de la presentación de fecha 21 de marzo de 2018; ANEXO 2 H) (ii)- CONFIDENCIAL, ANEXO 2 H) (iii) 1 – CONFIDENCIAL, ANEXO 2 H) (iii) 2 – CONFIDENCIAL y ANEXO 2 H) (ii) 2 – CONFIDENCIAL de la presentación de fecha 5 de julio de 2018; Anexo I – Clientes Confidencial de la presentación del 26 de julio; Anexo 2 h) (iii) 2 – Confidencial, Anexo II – Confidencial de la presentación del 9 de octubre; Anexo 3 a) Confidencial, Anexo 3 c) Confidencial de la presentación del 29 de noviembre de 2018; y por último Anexo 3 b) – Confidencial de la presentación del 28 de enero de 2019.

97. Por su parte, en fecha 21 de marzo de 2018, 9 de octubre, 29 de noviembre del 2018 y 28 de enero de 2019, las partes acompañaron las correspondientes versiones no confidenciales de los anexos de referencia.

98. Con fecha 10 de julio de 2018 y 11 de julio de 2018, esta Comisión Nacional ordenó reservar la presentación efectuada provisoriamente en la Dirección de Registro de esta Comisión Nacional y formar con ella un anexo confidencial.

99. En este sentido, y teniendo en cuenta que la información presentada por las consultantes importa información sensible, aunque susceptible de ser suplida por los resúmenes no confidenciales adjuntos para la resolución del caso planteado, esta COMISIÓN NACIONAL considera que resultan suficientes como resúmenes no confidenciales los acompañados por las partes y que debe concederse la confidencialidad solicitada.

100. En otro orden de ideas, cabe señalar también que en cierto momento de la instrucción de las presentes actuaciones esta Comisión Nacional solicitó a las partes que indicaran si existía algún Contrato para el uso de los muelles entre TERMINAL 4 y las empresas involucradas y, en caso de existir, que acompañaran el mismo. Este pedido fue llevado a cabo mediante providencia de fecha 27 de marzo de 2018, y respondido satisfactoriamente por las partes el día 5 de julio de 2018.

101. En esta última fecha, sin embargo, las partes solicitaron a esta CNDC que se las eximiera de la presentación de traducción certificada por traductor público de los documentos presentados. En este sentido, a criterio de esta Comisión Nacional, puede considerarse satisfecha la necesidad de conocer los aspectos principales y sustanciales de la operación a los fines del análisis de defensa de la competencia a realizar, con la documentación enumerada en el párrafo anterior, por lo que se aconsejará al Señor SECRETARIO DE COMERCIO INTERIOR que exima a las partes de acompañar la traducción pública de los documentos identificados como Anexo 2 h) ii) - Confidencial y Anexo 2 h) ii) 2 – Confidencial.

VI. CONCLUSIÓN

102. De acuerdo a lo expuesto precedentemente, esta COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA concluye que la operación de concentración económica notificada no infringe el Artículo 7° de la Ley N° 25.156, al no disminuir, restringir o distorsionar la competencia de modo que pueda resultar perjuicio al interés económico general.

103. Por ello, esta COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA aconseja al Señor SECRETARIO DE COMERCIO INTERIOR: (a) autorizar la operación notificada, consistente en la

adquisición del 100% de las acciones de HAMBURG SÜDAMERIKANISCHE DAMPFSCIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT KG por parte de MAERSK LINE A/S, todo ello de acuerdo a lo previsto en el Artículo 13 inciso a) de la Ley N° 25.156.; **(b)** Conceder la confidencialidad solicitada por las notificantes respecto a los siguientes anexos: Anexo 2 c) i y ii. – CONFIDENCIAL y Anexo 2 c) - Listado de acuerdos marítimos vigentes- CONFIDENCIAL de la presentación de fecha 21 de marzo de 2018; ANEXO 2 H) (ii)- CONFIDENCIAL, ANEXO 2 H) (iii) 1 – CONFIDENCIAL, ANEXO 2 H) (iii) 2 - CONFIDENCIAL y ANEXO 2 H) (ii) 2 – CONFIDENCIAL de la presentación de fecha 5 de julio de 2018; Anexo I – Clientes Confidencial de la presentación del 26 de julio; Anexo 2 h) (iii) 2 – Confidencial, Anexo II – Confidencial de la presentación del 9 de octubre; Anexo 3 a) Confidencial, Anexo 3 c) Confidencial de la presentación del 29 de noviembre de 2018; y por último Anexo 3 b) – Confidencial de la presentación del 28 de enero de 2019; **(c)** Eximir a las partes, en virtud a lo establecido en el Anexo I, punto c) apartado b) de la Resolución SDCyC N°40/2001, de acompañar la traducción pública del Anexo 2 h) ii) - Confidencial y Anexo 2 h) ii) 2 – Confidencial de la presentación del 5 de julio del 2018.

104. Elévese el presente Dictamen al Señor SECRETARIO DE COMERCIO INTERIOR, previo paso por la DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS DEL MINISTERIO DE PRODUCCIÓN Y TRABAJO para su conocimiento.

1 Empresa que actúa también como controlante de OETKER Natrungsmittel und Getranke Holding KG y Dr. Crato Gesellschaft mit beschränkter Haftung, también firmantes del CCV).

2 Existe otra entidad argentina perteneciente a HSDG denominada COSTAMAR AGENCIA MARITIMA S.A. Sin embargo, es una entidad inactiva que no tuvo ventas en Argentina durante 2016. En consecuencia, no se considera a esta firma como una empresa involucrada.

3 Las líneas marítimas que transportan contenedores tienen como puerto principal (y casi único) de la Argentina al Puerto de Buenos Aires, que incluye a las terminales localizadas en Puerto Nuevo (TRP, Terminal 4 y BACTSA) y a la terminal (Exolgán) localizada en Dock Sud. Cuando transportan contenedores a otros puertos argentinos lo hacen a través de feeders o alimentadores más pequeños luego de cargar o descargar los mismos en el Puerto de Buenos Aires. En el caso de la Terminal de contenedores del Puerto de La Plata (Tecplata) que cuenta con infraestructura para recibir un volumen competitivo de contenedores, al momento de la presente operación todavía no opera ninguna de las grandes líneas marítimas de contenedores.

4 Al respecto, véase la sección III.1 de los Lineamientos para el Control de las Concentraciones Económicas, aprobados por la Resolución N° 208/2018 de la Secretaría de Comercio de la Nación.

5 Al respecto, véase Melnik, Arie, Oz Shy y Rune Stenbacka: “Assessing Market Dominance”; Journal of Economic Behavior and Organization, vol 68, pp 63-72, 2008.

6 Al respecto, véanse: Resolución N° 72313 de 2017, Superintendencia de Industria y Comercio, Colombia; Announcement 2017 No. 77, Ministry of Commerce of the People’s Republic of China, República Popular de China; Case Number 2017Mar0010, Competition Commission South Africa, Sudáfrica; y Case M.8330, European Commission.

7 Concentración N°. 08700.002350/2017-81, CADE.

8 El Puerto de Buenos Aires-y su continuidad geográfica, el de Dock Sud-, es considerado (como un todo) puerto terminal para las líneas marítimas de transporte de contenedores, aun cuando las mismas transporten a través de feeders, contenedores con destino u origen en otros puertos argentinos.

9 Lo mismo puede afirmarse respecto de otros corredores marítimos en los que no operan buques que partan o lleguen al puerto de Buenos Aires, pero que en los cuales sí se envían y se reciben cargas. Tales corredores son, por ejemplo, los que unen a nuestro país con Sudáfrica, el Subcontinente Indio, Medio Oriente y Australia/Nueva Zelanda, que aparecen

mencionados en la Tabla 3 del presente dictamen.

10 Al respecto, véanse los Lineamientos para el Control de las Concentraciones Económicas, Resolución N° 208/2018 de la Secretaría de Comercio de la Nación.

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

12 Expte. N° S01:0290421/2014 (Conc. 1190), contenida en la Resolución N° 94/2018 del Secretario de Comercio, y en el Dictamen CNDC N° 3062493, del 18/01/2018.

13 Expte. N° S01:0181825/2014 (Conc. 1164), contenida en la Resolución N° 339/2017 del Secretario de Comercio, y en el Dictamen CNDC N° 64, del 22/03/2017.

14 Expte. N° S01:0067897/2015 (Conc. 1221), contenida en la Resolución N° 250/2017 del Secretario de Comercio, y en el Dictamen CNDC N°86, del 09/02/2017.

15 En el caso de HSDG y CCNI, en cambio, se realizó un análisis de los corredores marítimos, pero no se continuó con el estudio de las barreras a la entrada, debido a las bajas participaciones de mercado de las empresas involucradas en el caso.

16 Previo a la operación 15 buques de HSDG ya operaban en la Terminal 4.

17 La cantidad de buques que operan en las Terminales de TRP y de Exolgán son 82, mientras que BACTSA no recibe, al momento de la presente, buques de las partes notificantes.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
Date: 2019.11.14 13:51:55 -03:00

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
Date: 2019.11.14 14:12:34 -03:00

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
Date: 2019.11.14 14:27:45 -03:00

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
Date: 2019.11.14 14:28:36 -03:00

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
Date: 2019.11.14 14:36:10 -03:00

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL
ELECTRONICA - GDE
Date: 2019.11.14 14:36:16 -03:00