

VIII Reunión Anual del Grupo de Trabajo de Comercio y Competencia

UNCTAD-SELA

Brasilia, a 11 de octubre de 2018

Desafíos a los que se enfrentan los países de América Latina y el Caribe en la competencia y la regulación del sector del transporte marítimo.

CASO PRÁCTICO

El transporte marítimo de mercancías entre la costa oeste del Norte y Centroamérica y la costa oeste de Sudamérica se realiza por parte de tres alianzas marítimas (ALFA, BETA y GAMA) que mantienen un sistema organizado de fletes (calendarios, precios, flujos, etc.), compartimentando el mercado (las rutas) entre los transportistas de las tres alianzas. Existe un acuerdo de no agresión entre las tres alianzas de forma que ningún transportista de una alianza puede dar servicio en las rutas de las otras dos alianzas. La administración de cada Alianza se encarga de garantizar que este tipo de conductas no se produce dentro del grupo.

Por otra parte, la alianza marítima ALFA ha firmado un acuerdo con la sociedad pública de gestión de fletes de Argentina (SAFE) mediante el cual esta sociedad (que posee prerrogativas para autorizar o denegar el embarque o desembarque de las mercancías en puertos argentinos) concede la exclusividad de utilizar ciertas rutas a esta alianza (en contra de lo dispuesto en el Código de Conducta de la UNCTAD) en el transporte marítimo de contenedores importados desde México o exportados a dicho país a cambio del pago de un canon.

A pesar de haber firmado este acuerdo con ALFA, SAFE autoriza a dos transportistas independientes de la conferencia marítima fletar mercancías de origen argentino con destino a dicho México y admitir el desembarco de mercancías provenientes de dicho país, utilizando las rutas que fueron concedidas en exclusividad a ALFA. Estos transportistas obtienen una cuota de mercado del 5% (el 95% sigue en poder de ALFA).

La reacción de la Conferencia marítima ALFA no se hizo esperar y comenzó a realizar varias prácticas para excluir a sus competidores del mercado. En particular :

- a) Estableció un programa de fidelidad basado en un sistema de rebajas diferidas, de forma que aquellos clientes que contratan sus fletes únicamente con los transportistas de la conferencia recibirán un cheque del 20% del total pagado, al final del año. El hecho de que una empresa contrate a una compañía

independiente durante el año para efectuar un servicio en la misma ruta bastará para perder el beneficio acordado.

- b) Establecimiento de un sistema de fighting ships (barcos de lucha) para apartar a las compañías independientes. La secretaria de la conferencia informaba sobre las proximas salidas de las compañías independientes, sus cargas y precios y fletaba buques de la conferencia con precios mas bajos de los habituales. Las diferencias eran absorbidas por todos los miembros de la conferencia
- c) Ejercicio presion sobre SAFE para que retirase las autorizaciones a las compañías independientes bajo amenaza de no pagar el canon convenido.

Las compañías independientes presentaron una denuncia ante la autoridad de competencia de Argentina alegando que la conferencia maritima estaba cometiendo diversas infracciones a la ley de competencia y en particular denunciaba las siguientes practicas anticompetitivas :

- 1) Conducta colusoria consistente en el propio objeto de la conferencia maritima y sus efectos restrictivos en el mercado del transporte maritimo
- 2) Conducta colusoria consistenete en un reparto de mercado en el acuerdo entre las tres conferencias maritimas que actuan en el mismo mercado de referencia
- 3) Conducta colusoria consistente en la firma de un acuerdo de exclusividad entre ALFA y SAFE
- 4) Conducta abusiva de los miembros de ALFA consistente en establecer un programa de fidelidad.
- 5) Conducta abusiva de los miembros de ALFA al establecer una estrategia de fighting ships o barcos de lucha.
- 6) Violación flagrante delCodigo de Conducta de la UNCTAD

Grupo 1 : Establezca la estrategia de la parte acusadora basandose en los hechos mencionados (en representación de los demandantes)

Grupo 2 : Establezca una estrategia de defensa ante las acusaciones descritas (en representación de los demandados)

Grupo 3 : Adopte una decision que tome en consideración los hechos descritos en la denuncia y la solicitud de la parte demandante, teniendo en cuenta que en su legislación no hay exenciones a los acuerdos adoptados por las Conferencias marítimas.