

ORD. N°

268/1981

ANT. : Consulta de Compañía Sudame-
ricana de Vapores S.A.

MAT. : Dictamen de la Comisión.

SANTIAGO, 5 MAJO 1981

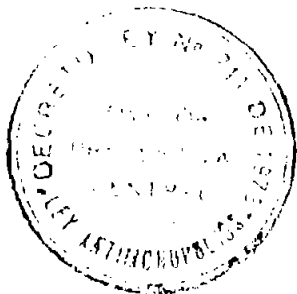
DE : COMISION PREVENTIVA CENTRAL

A : DON CARLOS URENDA ZEGERS
COMPANIA SUDAMERICANA DE VAPORES
AHUMADA N° 179, PISO 10°
PRESENTE.

1.- La Compañía Sudamericana de Vapores S.A. (C.S.A.V.), re-
presentada por don Carlos Urenda Zegers, ha ocurrido añ-
te esta Comisión Preventiva Central solicitando que, de acuer-
do con las facultades que le confieren los arts. 8° letra b)
en relación con el art. 11 del Decreto Ley N° 211, de 1973,
dictamine si C.S.A.V. puede legalmente celebrar un convenio
con la Empresa Marítima del Estado (EMPREMAR), para dividir la
cuota que aquélla tiene en el Convenio de Pool EUROPAC III, en-
tre ambas empresas, en la forma que se determinaría de común
acuerdo.

1.1. Hace presente la consultante que con fecha 2 de septiem-
bre de 1980, ésta Comisión emitió el dictamen N° 254/687,
a raíz de la solicitud que EMPREMAR presentó a su consideración,
en relación con su participación en la Conferencia denominada
"European, South Pacific and Magellan Conference", dictamen que
en su parte pertinente, es del siguiente tenor: "La Compañía
Sudamericana de Vapores S.A. no debe realizar ningún acto o asu-
mir ninguna actitud que directa o indirectamente pueda signi-
ficar el rechazo de la Empresa Marítima del Estado en su preten-
sión de extender sus derechos en la Conferencia denominada "Euro-
pean, South Pacific and Magellan".".

1.2. Expresa también la ocurrente que, dando cumplimiento al
señalado dictamen, C.S.A.V. concurrió con su voto para
producir la unanimidad requerida que posibilitó el acuerdo adop-
tado por la mencionada Conferencia, en su reunión celebrada el
28 de enero último, en Miami, por el que se otorga la extensión
de los derechos de EMPREMAR en dicha Conferencia. El texto del
acuerdo es el siguiente:



"Hacia el Sur:

"Sujeto a la aprobación de los miembros ausentes, se le otorgan a Empremar los derechos para servir el tráfico desde los puertos de Main Range, Escandinavia, Reino Unido y del Norte de España a Chile. La materialización de estos derechos está condicionada por lo siguiente:

"1. Que ambas compañías chilenas sean miembros de EURO-PAC III.

"2. Que ambas compañías chilenas, C.S.A.V. y EMPREMAR lleguen a un acuerdo entre ellas respecto a la división de la participación chilena del Pool EUROPAC III. Una vez cumplidas satisfactoriamente las condiciones prece-dentes y mientras exista el Convenio de Pool sobre la totalidad de los ingresos, a EMPREMAR también se le otorgarán los derechos para servir el mismo tráfico euro-peo a Ecuador, Perú y Bolivia de acuerdo con su partici-pación en el Pool.

"Hacia el Norte:

"Sujeto a que se hayan otorgado los derechos de tráfico hacia el Sur, de acuerdo con el procedimiento antes men-cionado, también se le otorgarán a EMPREMAR los derechos para servir desde puertos chilenos a Main Range, Reino Unido, Escandinavia y Norte de España".

1.3. Agrega la consultante que para la materialización de la referida resolución tendrían que llegar a un acuerdo de distribución de cuotas de los fletes hacia Chile; sin embargo, tiene dudas acerca de la posibilidad legal de celebrar un conve-nio de ese tipo, frente a las normas del art. 2° del Decreto Ley N° 211, de 1973, y a toda la filosofía que inspira el dicta-men N° 254/687, de esta Comisión.

2.- La presentación anteriormente referida se puso en conoci-miento de la Empresa Marítima del Estado, a fin de que formulara las observaciones que estimara pertinentes.

La empresa Marítima del Estado formuló las siguientes principales consideraciones:

2.1. La condición impuesta por las líneas miembros, en el sen-tido que EMPREMAR ingrese al Convenio de Pool denominado EUROPAC III, resulta explicable por la circunstancia de que el tráfico hacia el Sur (South Bound), se encuentra organizado so-bre la base de un "Convenio de Pool" entre las líneas que lo sir-ven.

2.2. Expone Empremar que los Convenios de Pool implican la dis-tribución de la carga y los ingresos generados por ella en un determinado tráfico regular entre las diversas Compañías Navieras que forman parte del "Convenio de Pool", participando en un porcentaje preestablecido en el transporte de la carga y recibiendo los ingresos correspondientes a dicha participación. El Convenio de Pool denominado EUROPAC III participa de estas características. Las líneas signatarias han acordado - dice su encabezamiento- "to pool the net pool freight earnings" derivadas del transporte de las cargas de pool en el tráfico que éste compren-de y dividirse tales ganancias del pool entre ellas. En otros términos, las partes convienen en hacer comunes los ingresos por fletes de las cargas y el tráfico a que se refiere el convenio y dividirse entre ellas tales ingresos en la forma señalada en el Convenio.

2.3. El objeto fundamental de un Convenio de Pool es racionalizar, dentro de una determinada Conferencia, los tráficos a que ella se refiere, de tal manera que la frecuencia de viajes que las líneas acuerden sea suficiente para atender los requerimientos del transporte de carga entre los puertos que comprende el tráfico y, al mismo tiempo, tiende a asegurar a las Compañías Navieras un grado de máxima ocupación de las naves que destinan a servirlo. El número de salidas que es acordado para cada línea asociada es el necesario para transportar una cantidad de carga que genere una proporción de ingresos similar a la participación que le corresponde en el "pool".

2.4. El Convenio de Pool denominado EUROPAC III es fundamentalmente un acuerdo entre las líneas Sudamericanas y Europeas mediante el cual estipulan distribuir los ingresos netos de fletes para cada área (el pool está dividido en cuatro) por mitades. El artículo 7.1. del Convenio señala "Los ingresos netos de pool entre las líneas sudamericanas miembros del Pool y las europeas serán divididos entre ellas 50/50." Por su parte el artículo 7.2. señala que: "El porcentaje individual de participación de las líneas sudamericanas miembros será calculado sobre las ganancias netas de fletes generados a sus respectivos países".

2.5. La primera forma de división de los ingresos de Pool es establecida en EUROPAC III es por mitades entre las líneas europeas y sudamericanas. Ahora bien, como en la participación que corresponde a cada país puede existir más de una línea miembro, el artículo 7.3. del Convenio señala: "Las líneas europeas miembros acordarán entre ellas sus porcentajes individuales de participación". Respecto de las líneas sudamericanas el convenio dispone que el porcentaje acordado a una línea latinoamericana adicional será deducido de la participación de la línea latinoamericana perteneciente al país de la nueva línea. El Convenio señala que, no obstante las anteriores normas de división, los porcentajes de participación individual deben ser informados a los demás miembros.

2.6. Concluye Empremar que de las disposiciones anteriormente señaladas fluye de modo categórico que la única forma de participación permitida o autorizada en el Convenio de Pool, es a través de un porcentaje individual. Lo anterior resulta explícito en atención a que si el objeto del acuerdo es racionalizar el tráfico -asignando a cada línea miembro un número de salidas adecuado a la carga que deba transportar según su cuota-, el conocimiento de ésta resulta indispensable para la coordinación del tráfico. Por otra parte, como el porcentaje individual de participación fija los derechos de cada línea miembro sobre los ingresos totales del pool, el establecimiento de tal porcentaje individual permite conocer lo que cada Compañía adeudará a las restantes cuando transporte una cantidad de carga superior a su participación, o lo que le deberán las restantes, cuando ocurra a la inversa (under carrier).

3.- El análisis de los antecedentes reseñados y de las normas legales y reglamentarias vinculadas con ellos permite formular las siguientes consideraciones previas.

3.1. En atención a que el artículo 8°, letra b), del Decreto Ley N° 211, ha sido el fundamento de la consulta de C.S.A.V. resulta conveniente precisar el alcance de dicho precepto.

3.2. La disposición citada establece que esta Comisión tendrá la siguiente atribución "Pronunciarse respecto de las consultas que se formulen sobre actos o contratos que se propongan ejecutar o celebrar en cuanto puedan alterar la libre competencia". Del tenor de la disposición citada fluye que el juicio que se solicita a esta Comisión consiste en determinar si el acto o contrato consultado tiene o no la virtualidad para alterar una situación actual de libre competencia.

3.3. Una situación de libre competencia es aquélla en que los precios de los bienes o servicios son fijados por la libre concurrencia de las fuerzas del mercado. En otros términos, la consulta discurre como si las tarifas de flete para el transporte de carga hacia o desde Europa se fijaran por decisión individual de las Compañías que actualmente sirven ese tráfico o de las que decidieran servirlo en el futuro, así como la frecuencia de sus viajes y demás modalidades de su operación.

3.4. Tal situación de libre competencia no se presenta en el mercado a que se refiere la consulta de C.S.A.V.. La propia ocurrente menciona la existencia de la Conferencia Marítima que fija las tarifas. Por otra parte, C.S.A.V. es, hasta el momento, la única línea que sirve el tráfico hacia el Norte de Europa en el ámbito de la citada Conferencia, y EMPREMAR no puede hacerlo, a menos que satisfaga las condiciones que le ha impuesto la Conferencia.

3.5. No es óbice a la conclusión anterior la posible existencia de "outsiders" de la mencionada Conferencia. Por una parte, si Empremar lo hiciera, perdería su condición de miembro de la Conferencia. Por otra, la propia C.S.A.V., en anterior presentación a esta Comisión, ha acompañado un documento en que pone de manifiesto la imposibilidad de las líneas navieras nacionales de operar al margen de las Conferencias.

3.6. En mérito de las consideraciones anteriores esta Comisión concluye que la solicitud de dictamen sobre actos o contratos en cuanto puedan alterar la libre competencia, presupone, precisamente, la existencia de un mercado competitivo, que tal acto pueda lesionar o menoscabar, situación que, en la especie, no existe. Por tal motivo la consulta, en la forma planteada, no es procedente.

4.- Que si bien no procede que esta Comisión se pronuncie sobre la consulta, en los términos en que ella se formula y de acuerdo con la disposición legal que se invoca, resulta que, en mérito de lo dispuesto en la letra c) del art. 8° del Decreto Ley N° 211, es posible que esta Comisión Preventiva se pronuncie sobre la materia a que se refiere.



692 211 212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245 246 247 248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278 279 280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299 300 301 302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313 314 315 316 317 318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328 329 330 331 332 333 334 335 336 337 338 339 340 341 342 343 344 345 346 347 348 349 350 351 352 353 354 355 356 357 358 359 360 361 362 363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377 378 379 380 381 382 383 384 385 386 387 388 389 390 391 392 393 394 395 396 397 398 399 400 401 402 403 404 405 406 407 408 409 410 411 412 413 414 415 416 417 418 419 420 421 422 423 424 425 426 427 428 429 430 431 432 433 434 435 436 437 438 439 440 441 442 443 444 445 446 447 448 449 450 451 452 453 454 455 456 457 458 459 460 461 462 463 464 465 466 467 468 469 470 471 472 473 474 475 476 477 478 479 480 481 482 483 484 485 486 487 488 489 490 491 492 493 494 495 496 497 498 499 500

4.1. El precepto legal citado anteriormente señala que corresponde a esta Comisión: "Vigilar dentro de su respectiva jurisdicción el juego de la libre competencia y conocer, de oficio o a petición de cualquiera persona, de toda situación que pudiera alterarla". Así resulta que esta Comisión puede emitir un pronunciamiento sobre el acto o contrato que la ocurrente se propone celebrar, pero no ya limitado a resolver si infringe o lesiona la libre competencia, sino analizándolo de modo más general y, sobre todo, considerando las características del mercado en que tal acto producirá sus efectos.

4.2. Esta Comisión ha declarado en anterior pronunciamiento, contenido en el Dictamen N° 254/687, citado, que las Conferencias constituyen acuerdos entre Armadores, que atienden tráficos internacionales comunes de transporte marítimo, con el fin de servir al comercio exterior de los respectivos países, otorgando un servicio regular con tarifas fijas, que producen una restricción o limitación de la competencia entre las empresas asociadas entre sí y frente a terceros, por lo que, en principio, la Comisión debería reprochar a todos los armadores que transportan carga desde o hacia Chile su incorporación a las Conferencias Marítimas de Fletes.

4.3. Sin embargo, en el mismo pronunciamiento anteriormente aludido, se concluyó que "un predicamento como el señalado precedentemente, importaría desconocer el hecho de que el comercio de transporte marítimo regular se encuentra organizado en Conferencias Marítimas de Fletes," y que "para los efectos del análisis de la consulta sometida al conocimiento de esta Comisión, se admitirá la existencia de estas Conferencias Marítimas de Fletes como una situación de hecho configuradora de un cartel".

La Comisión, frente a la situación que ahora se consulta juzga procedente reiterar tales conceptos.

5.- Fluye de los antecedentes tenidos a la vista por esta Comisión que la única forma con que Empremar puede participar en el tráfico al Norte de Europa, es mediante su ingreso al Convenio de Pool denominado EUROPAC III y a la cuota chilena, determinada en él mismo.

5.1. Ya esta Comisión Preventiva había señalado que: "una posibilidad de competencia en el comercio marítimo internacional no puede sino favorecer a los usuarios, en la medida que, al existir más de una empresa naviera a la cual poder recurrir, es obvio que se abren las expectativas de que exista mayor frecuencia en los viajes, que las empresas rivalicen en la calidad de los servicios ofrecidos y aún que se logren convenientes ajustes de fletes en la medida que los convenios internacionales los permitan, todo lo cual está perfectamente acorde, tanto con las disposiciones del Decreto Ley N° 211, de 1973, como con sus respectivos considerandos".

5.2. Precisado lo anterior, resulta que un acuerdo, que permite el ingreso de otra empresa naviera a un determinado tráfico, aunque lleve impuesta la condición de dividir una participación en el Convenio de Pool con las líneas extranjeras impuesto por la Conferencia, resulta más conveniente para el interés general y para la competencia que la situación actualmente existente, en que tal tráfico regular es servido por una sola línea naviera nacional. Tal conclusión se ve corroborada por la circunstancia que los fletes fijados por la Conferencia son fletes mínimos y que en el tráfico hacia el Norte no hay convenio de Pool, existiendo, por ende, una mayor posibilidad de competencia por la incorporación de otras líneas a los tráficos regulares.

6.- En virtud de las consideraciones precedentes, esta Comisión estima que un acuerdo que permita la incorporación de una nueva línea a un determinado tráfico constituye una posibilidad de competencia en aquel tráfico en relación con la situación existente.

El presente acuerdo fue adoptado en sesión de 10 de Marzo de 1981, por la unanimidad de los miembros presentes, señores Arturo Irarrázaval C., Mario Guzmán, Cristián Eyzaguirre y el presidente que suscribe.

Saluda atentamente a Ud.,



GONZALO SEPULVEDA CANPOS
Presidente Subrogante
de la Comisión

BPO/ped.