

CPC. N°

461/050

ANT.: Denuncia en contra de la  
Sociedad Naviera Magalla  
nes NAVIMAG S.A.

MAT.: DICTAMEN DE LA COMISION.

Santiago, | 9 ENE. 1985

1.- Por el oficio Reservado N° 498 de 1983, el señor In-  
tendente de la X Región solicitó a la H. Comisión Pre-  
ventiva Regional que investigara una denuncia presentada por la  
Asociación Gremial de Dueños de Camiones de Punta Arenas, en re-  
presentación de la Empresa Transportes Cono Sur Limitada, rela-  
cionada con los abusos de posición monopólica en que habría in-  
currido la sociedad Naviera Magallanes Navimag S.A., al servir  
el tráfico marítimo entre las ciudades de Puerto Montt y Puerto  
Natales.

Los hechos denunciados se referían a que la citada em-  
presa naviera habría aumentado en forma desmedida sus tarifas y  
que habría incurrido en competencia desleal al discriminar en  
los procedimientos de embarque, en razón de garantizar una deter-  
minada reserva de carga y metros lineales para los vehículos de  
transporte de propiedad de dicha empresa, los que tendrían pre-  
ferencia para embarcar, en perjuicio de los demás usuarios de la  
nave transbordadora.

Efectuadas las investigaciones preliminares por los Fis-  
cales de la X y XII Regiones, se han remitido estos antecedentes  
directamente a esta Comisión Preventiva Central, por tratarse  
de una denuncia que afecta a una empresa que desarrolla sus acti-  
vidades en dos Regiones, por lo que el conocimiento y resolución  
de este asunto corresponde a esta Comisión, conforme lo dispone  
el artículo 11 del Decreto Ley N° 211, de 1973.

Los antecedentes investigados son los siguientes:

2.- Mediante el contrato ad-referendum de 1º de Abril de 1980, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y las Empresas Navieras Interoceangas S.A. Nisa y Compañía Marítima de Punta Arenas S.A. Comapa, celebraron un convenio mediante el cual los navieros se comprometieron a realizar por intermedio de su filial la empresa Naviera Magallanes NAVIMAG S.A., un servicio de transporte marítimo regular y permanente de la clase "Roll-on Roll-off", entre los terminales de Puerto Montt y Puerto Natales.

Este tráfico marítimo debía realizarse en las condiciones técnicas, económicas y reglamentarias que se especifican en el contrato.

3.- Mediante los oficios N°s 4 y 12, de 1984, del Fiscal de la XII Región, 106, de 1983 y 5, de 1984, del Fiscal de la X Región y oficio N° 1.500, de 1984, del señor Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción, se acompañan diversos antecedentes sobre el tráfico marítimo servido por la empresa NAVIMAG S.A.

Estos antecedentes son los siguientes:

3.1. La empresa NAVIMAG S.A. es la única que afecta el servicio de transporte marítimo entre las ciudades de Puerto Montt y Puerto Natales, mediante el sistema de transbordadores denominado "Roll-on Roll-off", el que lleva a cabo con una sola nave, llamada "Evangelista".

3.2. Simultáneamente, la empresa NAVIMAG S.A. ejerce el comercio de transporte terrestre desde el centro del país a las ciudades del sur, mediante camiones y rampas de su propiedad o arrendadas, que compiten con otros transportistas privados, tanto en los fletes terrestres propiamente tales, como en el uso de la nave que traslada sus camiones desde Puerto Montt a Puerto Natales.

Hasta el 1º de Enero de 1983, NAVIMAG S.A. ejerció el transporte terrestre por intermedio de una empresa

filial, llamada "Fletamentos Intermod Limitada", constituida por las mismas personas naturales y jurídicas que integran la sociedad NAVIMAG S.A., y según se expresa en el oficio s/n, de 15 de Febrero de 1984, de esta empresa, a Intermod Limitada se le cobraron durante el período en que fue usuario del sistema las mismas tarifas que a los demás clientes.

A contar del 1º de Enero de 1983 no se cobra tarifa alguna a Intermod Limitada, pues sus equipos rodantes fueron arrendados por NAVIMAG S.A. y operados directamente por ésta, por lo que en la actualidad sus camiones no pagan dichas tarifas, sin perjuicio de considerar su valor en el costo del flete terrestre.

La tarifa que se considera para estos efectos es la de mayor valor, que a la vez le otorga un derecho de reserva y preferencia para embarcar.

3.3. En cuanto al régimen tarifario establecido por NAVIMAG S.A., es preciso tener presente lo siguiente, conforme al estudio técnico que rola a fs. 216, emitido por la Unidad de Ingeniería Económica de la Fiscalía Nacional.

Desde Diciembre de 1980 al 28 de Agosto de 1983, las tarifas eran determinadas por los metros lineales que ocupaban los vehículos en la nave.

La tarifa vigente entre el 6 de Junio y el 28 de Agosto de 1983, estaba afecta a un descuento por pago contado (antes del zarpe) del 5%, sin perjuicio de una tabla de recargos por sobrepeso.

A partir del 29 de Agosto de 1983, se establece un nuevo criterio tarifario, relacionando el tonelaje transportado con los metros lineales de cubierta ocupados, a través de coeficientes que determinan los metros lineales equivalentes del tonelaje total transportado.

Además, se establecen tarifas diferenciadas, según se reserve o no cubierta y/o viaje, distinguiéndose entre servicios preferenciales, especiales y normales.

A contar del 15 de Enero de 1984 se aumentaron los valores asignados a dichos servicios.

De acuerdo con los antecedentes, las modificaciones de tarifas no superaron significativamente la variación del IPC en los diferentes períodos analizados. Por el contrario, si se considera la totalidad del período, es decir, desde Diciembre de 1980 a Enero de 1984, la variación de tarifas fue de 36,23% en circunstancias que la variación del IPC fue de 62,91%.

En cuanto al alza experimentada por los fletes a contar del 29 de Agosto de 1983, con motivo de la implantación de las tarifas diferenciadas, originadas en la reserva de cubierta y/o viaje, se observa que bajo la modalidad de pago al contado, el hecho de reservar cubierta significa un recargo adicional por metro lineal; que el pago a plazo significa también un recargo sobre la tarifa al contado y que la diferencia entre las modalidades de tarifa especial y normal corresponden exclusivamente al pago contado o a plazo.

4.- A fs. 18, 20, 178 y 182 rolan informes del Secretario Regional de Economía de la X Región, de los Fiscales Regionales y el testimonio de un usuario, quienes informan que el sistema de embarque se ha racionalizado y reglamentado mediante el establecimiento de normas comunes, que se acompañan a fs. 142, las que establecen que, en general, el procedimiento de embarque debe efectuarse por estricto orden de llegada al terminal, sin perjuicio de la preferencia para embarcar derivada del pago de las tarifas preferenciales a que se ha hecho referencia.

En visita ocular al terminal de Puerto Montt, el Fiscal Regional confirma a fs. 180 y 181 que el sistema de embarque es el señalado precedentemente, agregando que la tarifa preferencial es usada principalmente por los transportistas de bienes perecibles y por los vehículos de NAVIMAG S.A., sin que se observen discriminaciones ni existan reclamos sobre el particular.

5.- Por oficio N°196/84, de 1984, (fs. 147) y oficio s/n de igual año (fs. 169), NAVIMAG S.A. e Intermod Limitada, respectivamente, informan sobre la denuncia de los recurrentes y acompañan diversos antecedentes.

6.- Por oficio N° 670, de 12 de Septiembre de 1984, la señora Fiscal Nacional Subrogante informa sobre los antecedentes reseñados, expresando que el régimen de tarifas preferenciales establecido por la empresa NAVIMAG S.A., que otorga a sus

vehículos el derecho a reserva del viaje y/o cubierta, en perjuicio de los demás usuarios que cancelen a plazo sus fletes, es discriminatorio y contrario a la libre competencia, por lo que debiera ser modificado por dicha empresa.

7.- A fs. 233 y siguientes rola un informe técnico de la Unidad de Ingeniería Económica de la Fiscalía Nacional, relacionado con las tarifas del transporte terrestre servido por NAVIMAG S.A. y demás transportistas particulares, en especial sobre el efecto que tendría sobre la competencia en este mercado la integración vertical de NAVIMAG S.A. e Intermod Limitada y el régimen tarifario establecido para los fletes marítimos.

8.- En sesión de 10 de Octubre de 1984, se recibe en audiencia al abogado de la Sociedad Naviera Magallanes NAVIMAG S.A., don Juan Feliú Segovia.

9.- Según consta de los antecedentes, la denuncia planteada por la Asociación Gremial de Dueños de Camiones de Punta Arenas, en representación de la Empresa de Transportes Cono Sur Limitada, se refiere a los aumentos que habrían experimentado los fletes cobrados por NAVIMAG S.A. a los usuarios del transbordador que sirve el tráfico marítimo entre las ciudades de Puerto Montt y Puerto Natales, que los denunciantes califican de excesivos e injustificados; y a los entorpecimientos que habrían afectado a los camiones de la empresa Cono Sur Limitada para embarcar en dicha nave, con motivo de las preferencias para ingresar a la misma, que favorecerían a los vehículos pertenecientes a la propia empresa NAVIMAG S.A., dueña y administradora del mencionado transbordador.

Sobre el particular, esta Comisión debe manifestar lo siguiente:

9.1. En cuanto al régimen tarifario, el contrato ad-referendum que establece las condiciones de funcionamiento de la nave operada por NAVIMAG S.A., dispone que los navieros tienen derecho a determinar libremente el valor de los fletes marítimos que estimen adecuados por la prestación de sus

servicios, con la sola obligación de ponerlos en conocimiento del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

Del informe técnico de fs. 216 y siguientes se desprende de que desde Diciembre de 1980 al 28 de Agosto de 1983, las tarifas se determinaban básicamente por los metros lineales que ocupaban los vehículos en la nave, en la forma siguiente:

Diciembre 1980 - 24 Febrero 1983 -	\$ 3.450 +IVA por metro lineal
25 Febrero 1983- 5 Junio 1983 -	\$ 4.000 +IVA por metro lineal
6 Junio 1983 - 28 Agosto 1983 -	\$ 4.450 +IVA por metro lineal

Desde el 6 de Junio al 28 de Agosto de 1983, la tarifa estuvo afecta a un descuento por pago contado del 5%, sin perjuicio de una tabla de recargo por sobrepeso.

A partir del 29 de Agosto de 1983, se modificó el régimen tarifario, relacionando el tonelaje transportado con los metros lineales de cubierta ocupados, fijándose, además, tarifas diferenciadas, según se reserva o no cubierta y/o viaje, en la forma que se expresa:

	<u>CONTADO</u>	<u>PLAZO</u>
<u>Servicio Preferencial:</u>		
a) reserva de viaje	\$ 4.750 + IVA	\$ 5.000 + IVA
b) reserva de cubierta		
c) 2,2 ton/met. lineal		
<u>Servicio Especial:</u>		
a) reserva de viaje	\$ 4.275 + IVA	-----
b) 2,2 ton/met. lineal		
<u>Servicio Normal:</u>		
a) 2,2 ton/met. lineal	-----	\$ 4.500 + IVA

Desde el 15 de Enero de 1984, se aumentaron los valores asignados a los servicios:

Servicio Preferencial	\$ 5.220 + IVA	\$ 5.500 + IVA
Servicio Especial	\$ 4.700 + IVA	-----
Servicio Normal	-----	\$ 4.950 + IVA

El porcentaje de alzas de estas tarifas en cada período en relación con la variación experimentada por el Índice de Precios al Consumidor, fue la siguiente:

PERIODO	VARIACION DE TARIFAS	VARIACION IPC
Dic.1980 - Feb. 1983	15.94%	34.74%
Feb.1983 - Jun. 1983	10.0 %	8.02%
Jun.1983 - Ago. 1983	2.27%	4.65%
Ago.1983 - Ene. 1984	9.94%	6.95%

Si se considera la totalidad de este período, el alza de tarifas fue de 36,23% y la variación del IPC de 62,91%

De lo expuesto se desprende, por una parte, que las tarifas han sido fijadas conforme a las facultades que la reglamentación vigente otorga a los navieros, por lo que el cambio de la estructura tarifaria dispuesta a partir del 23 de Agosto de 1983, no es susceptible de ser objetado por esta Comisión.

Aún más, estima esta Comisión que la existencia de tarifas diferenciadas, que den lugar a reserva de viaje/o cubierta en la nave, determinadas sobre la forma de pago a plazo o al contado, no constituye una discriminación ilícita ni una práctica comercial restrictiva, que altere por sí misma las normas de la libre competencia, desde el momento que todos los usuarios que eventualmente se acogen a dichas tarifas, pueden beneficiarse por igual con las preferencias que conllevan.

En otro orden de consideraciones, cabe señalar que el alza experimentada por estos fletes marítimos ha sido inferior al I.P.C. acumulado durante el período que se ha analizado, lo que viene a desvirtuar la afirmación de los denunciante de que dichas alzas habrían sido excesivas.

9.2. Consta de los antecedentes, además, que NAVIMAG S.A. compite con los denunciante en el transporte terrestre por medio de camiones y rampas transportadoras que utilizan el transbordador al igual que aquéllos.

Sin embargo, del informe técnico de fs. 233 se desprende que las tarifas por los fletes terrestres cobrados por

NAVIMAG S.A. son similares a las del resto de los transportistas, por lo que no se ha demostrado en estos autos que dicha empresa naviera utilice su integración vertical y el sistema de tarifas marítimas para subsidiar sus fletes terrestres en perjuicio de sus competidores.

9.3. En lo que se refiere, ahora, a las dificultades de embarque que habrían afectado a los camiones de propiedad de la empresa Transportes Cono Sur Limitada, es preciso destacar que ellas habrían tenido lugar en el segundo semestre de 1983, con motivo de los atochamientos producidos en este tráfico marítimo a causa del cierre de las vías de transporte terrestre por la República Argentina, derivados del conflicto limítrofe con ese país existente en esa fecha.

Esta situación de hecho tuvo un carácter transitorio y temporal, como lo demuestra la circunstancia que los denunciantes, a medida que se normalizaban los tráficos hacia el sur del país, no hayan reiterado con posterioridad sus reclamos.

En todo caso, los antecedentes acreditan a fs. 180 y 181 que el sistema de embarque se ha racionalizado y reglamentado mediante normas comunes de general aplicación, las que determinan el ingreso a la nave por el orden de llegada al terminal, sin perjuicio de las preferencias para embarcar derivadas del pago de las tarifas preferenciales antes aludidas.

10.- De los antecedentes acompañados se infieren, además, los siguientes hechos:

10.1. A la zona sur, específicamente a Punta Arenas, compiten dos empresas navieras: Empremar y Sudamericana, que en conjunto transportarían el 70% de la carga. En cambio, NAVIMAG S.A. transportaría el 25% restante y el transporte terrestre por Argentina, el 5%.

10.2. El transporte marítimo comercialmente óptimo sería aquél que se realiza mediante contenedores, que es el que realizan las empresas Empremar y Sudamericana.



10.3. Los usuarios pueden optar por el transporte marítimo en contenedores, directamente a Punta Arenas, y los camioneros el tráfico terrestre vía República Argentina, el que según testimonio de algunos transportistas a fs. 233 y siguientes, constituye una alternativa real de competencia, que limita el alza de tarifas del transbordador, ya que no obstante las diferencias en la distancia geográfica de los recorridos, los costos del viaje terrestre y marítimo serían similares, siendo incluso mayor la frecuencia de los viajes terrestres que la de los viajes marítimos.

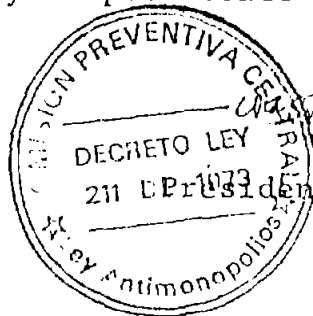
10.4. De los vehículos embarcados en el transbordador, el 60% correspondería a transportistas particulares y el 40% restante a NAVIMAG S.A.

11.- Por las consideraciones expuestas, esta Comisión estima que la empresa Naviera Magallanes NAVIMAG S.A., no ha transgredido las normas sobre libre competencia contenidas en el Decreto Ley N° 211, de 1973, con motivo de la denuncia a que se refiere el presente oficio.

Notifíquese a la Asociación Gremial de Dueños de Camiones de Punta Arenas, a la Empresa de Transportes Cono Sur Limitada y a la Sociedad Naviera Magallanes NAVIMAG S.A.

Transcribese copia de este oficio al señor Intendente de la X Región, al señor Fiscal Nacional Económico y a los señores Fiscales Regionales de la X y XII Región.

El presente dictamen fue acordado en sesión de 19 de Diciembre de 1984, por la unanimidad de los miembros presentes de esta Comisión Preventiva Central, señores Gonzalo Sepúlveda Campos, Arturo Yrarrázaval Covarrubias, Iván Yáñez Pérez, Mario Guzmán Ossa y el presidente que suscribe.



CRISTIAN LARROULET VIGNAU  
Presidente Comisión Preventiva Central

ISC/rmg.