



**Informe N° 16/011**

Montevideo, 1 de abril de 2011

## **ASUNTO: CRISTALPET S.A. C/ AGENTES MARÍTIMOS**

Estos obrados vienen para informe técnico sobre la definición del mercado relevante en referencia a la denuncia interpuesta por Cristalpet S.A.

### **1. ANTECEDENTES**

En fecha 14 de febrero de 2011, la empresa CRISTALPET S.A. presenta denuncia contra las agencias marítimas y al Centro de Navegación Transatlántica (CENNAVE), por presunta violación de la ley N° 18159.

La empresa denunciante es propietaria de “S.A. Cristalerías del Uruguay” y de “Cristalpet do Brasil”. Cristalerías, dedicada inicialmente a la fabricación de envases de vidrio, incorpora la tecnología de tereftalato de Polietileno (PET) desde 1994, pasando a producir envases no retornables. En el año 2008 la denunciante instala Cristalpet do Brasil, básicamente en función del auge en sus exportaciones a Brasil.

Cristalpet se dedica principalmente a la inyección de preformas y a soplado de envases retornables y no retornables, siendo líder en la fabricación de envases PET, aunque también ofrece productos de vidrio. La empresa tiene una fuerte actividad importadora y exportadora, importando el 85% de la resina de PET en régimen de Admisión Temporal.

La denunciante plantea que "...Es en virtud de la actividad de importación que los agentes marítimos reclaman al destinatario el cobro de un monto dinerario por concepto del pago del rubro que denominan "gasto de agente marítimo", anteriormente denominado "Transferencia", monto cuyo importe imponen pagar como condición previa para hacer efectiva la entrega al titular de la mercadería importada, la documentación de embarque (conocimiento) que permite el retiro del recinto aduanero..." (a fs. 1).

En particular, la empresa denuncia que las partes denunciadas incurren en abuso de posición dominante por exigir el cobro de "gasto de agente marítimo", el cual indican que es indebido e ilegal, mencionando, entre otras cosas, que:

- "...con la entrada en vigencia del reglamento N° 1/95 de la Dirección Nacional de Aduanas (Orden del Día) se dejó sin efecto la exigencia del documento de transferencia...En virtud de ello, la Aduana ahora debería entregar las mercaderías al despachante que le presente el original del conocimiento de embarque debidamente endosado, en lugar de exigir una fotocopia del mismo con el sello de "entreguese" y la innecesaria intervención del Agente Marítimo..." (a fs. 3),
- "...El Centro de Navegación Transatlántica a través de su Circular No. 3/96...recomienda sustituir la leyenda del sello usado hasta ahora que decía "Transferencia y Conforme" por otro que diga "Entreguese y Conforme"..." (a fs. 3);
- "...Esta práctica continuó y las agencias marítimas han modificado la denominación de este "costo" a sugerencia del Centro de Navegación. Algunos de los nombres utilizados son "local logistic fee", "procedimiento documentario impo", "servicio de agencia", "servicios certificados", "transfer fee", etc." (a fs. 4);
- "...Años atrás el costo de dicha "Transferencia" era un importe fijo de USD 60, que luego ascendió a USD 75 y actualmente es de USD 90. Este último se cobra por contenedor y no por cada conocimiento de embarque..." (a fs. 4);
- "...En los países limítrofes con el nuestro, este concepto varía según la agencia de que se trate. En Argentina, el cobro asciende a USD 100 por cada contenedor y en

caso de un conocimiento de embarque que involucre varios contenedores, se negocia con la agencia marítima. Por su parte en Brasil el costo se aplica netamente al conocimiento de embarque, independientemente del número de contenedores incluidos en el mismo...” (a fs. 4);

- “...existe un contrato de fletamento ejecutado entre, por una parte el exportador (cargador o fletador) y por otra parte, el armador o transportador, es decir una empresa naviera que se obliga a transportar al Uruguay, vía marítima, contenedores con mercancía a ser entregada al importador destinatario (en el caso de marras, Cristalpet S.A.).” (a fs. 5);
- “...puede concluirse que, en función de su calidad de representante del armador, el agente marítimo debe cumplir en tierra una multiplicidad de actos derivados del contrato de transporte en ejecución...al ocuparse de aspectos administrativos...el agente está actuando en la representación indicada a los exclusivos fines de permitir la ejecución plena del contrato de transporte...” (a fs. 8);
- “CRISTALPET S.A. adquiere su mercadería sobre la base del pago de su costo, más el precio incluido en el seguro y el flete, es decir por la modalidad conocida como precio CIF...” (a fs. 8);
- “...el costo del flete pagado puede comprender o no el costo de las tareas de descarga, estiba, desestiba de las mercaderías o contenedores...” (a fs.9);
- “En el caso en que el flete incluya los costos referidos, en el derecho marítimo del transporte se utiliza la terminología “full liner terms”...” (a fs.9);
- “Como se expresó, el flete se pacta pagadero en el puerto de embarque, a cargo del fletador o cargador, bajo los referidos términos comerciales... En consecuencia, el precio de transporte pagado por el destinatario de la carga, incluye los costos de la desestiba de los contenedores y obviamente todos los costos que deriven de la actuación del agente en cualquiera de las etapas requeridas para la ejecución plena del contrato” (a fs.9).

## 2. ANÁLISIS

La definición del mercado relevante se realiza de acuerdo a los Criterios para la definición de mercado relevante aprobados por Resolución N° 2/009 de la Comisión de Promoción y Defensa de la Competencia, considerando dos dimensiones de mercado, el mercado definido en términos del producto y en términos geográficos.

Con fecha 24 de marzo de 2011 el denunciante indica que “...mediante una práctica de abuso de posición dominante los agentes marítimos imponen al importador un costo indebido, que distorsiona la competencia con relación a los demás productos del mercado...Por tanto, el mercado relevante en el cual se verifican las prácticas denunciadas es el del **-mercado uruguayo, sector de los productos incluidos en el Anexo I, importados por vía marítima al país-** los cuales en el caso son importados por Cristalpet S.A. como materias primas e insumos imprescindibles...” ( a fs. 38).

Dicha definición se puede fundamentar básicamente a partir de dos argumentos. Por un lado, los productos importados por la denunciante estarían afectados directamente por el costo cobrado por los agentes marítimos, y por otro, existiría sustituibilidad desde el punto de vista de la demanda entre los productos importados por vía marítima y productos similares de producción nacional o importados por vía aérea o terrestre.

Quien suscribe no comparte la definición que es efectuada por la parte denunciante, sino que considera que el mercado consiste en la prestación de servicios por parte de las agencias marítimas en la R.O.U. Si bien los efectos de las prácticas denunciadas tendrían implicancias en otros mercados, y en particular en el señalado por el denunciante, el mercado relevante concreto al que se circunscriben las presuntas conductas violatorias de la ley 18.159 es el referido a los servicios de los agentes marítimos.

En términos generales, puede afirmarse que los servicios prestados por los agentes marítimos son variados, existiendo distintos tipos de agentes. Si bien existen

diferencias en la doctrina con respecto al rol de los agentes, a modo de ejemplo, cabe mencionar que en una presentación del Dr. Ariosto González publicada en el sitio de CENNAVE se señala, entre otras cosas, que:

- "...A la llegada del buque o aún antes, realizan todas las **gestiones administrativas y comerciales** que ....realizaba el Capitán...los Agentes marítimos presentan el llamado **manifiesto electrónico**, le dan **entrada y salida a los buques**, presentan el manifiesto en soporte papel de la carga que conduce el buque para el puerto, manifiesto que pueden corregir..."(a fs. 54);
- "...**El manifiesto de carga de salida** del buque debe presentarse dentro de los 10 días corridos del zarpe del mismo...En la práctica, se aplica el plazo de 15 días desde que se presentó el manifiesto para justificar las diferencias que se encuentren entre lo declarado y lo descargado..." (a fs. 54);
- "...**Cobranzas**...Percibir, para el Armador, el flete de las mercaderías y el precio de los pasajes, en su caso. También cobran para el Armador el demorage o tarifa por la demora en la devolución de los contenedores" (a fs. 54);
- "...**Fletes**...Contratan nuevos fletamentos en nombre de los Armadores y emiten los conocimientos de embarque de la carga de salida, en su representación..." (a fs. 55);
- "...Estibaje, practicaaje, etc....Contratan, en representación del Armador, a las empresas de estibaje, practicaaje, remolques, aprovisionamientos, talleres y reparaciones navales y, en general, todo lo conveniente o concerniente al buque y/o su cargamento..." (a fs. 55);
- "...el Agente Marítimo del buque es el que emite el ENTRÉGUESE, que como ya se señaló vino a sustituir a la transferencia aduanera. Para efectuar el ENTRÉGUESE es necesario que el Agente Marítimo realice un cotejo documental entre el conocimiento de embarque y el manifiesto de carga... Para dar el ENTRÉGUESE debe cerciorarse de que el portador del conocimiento de embarque o la persona a cuyo nombre viene consignada la carga, es la persona que jurídicamente puede disponer de los efectos...La tenencia del conocimiento no prueba, por sí sola, la propiedad de la mercadería..." (a fs. 55);

- "...En rigor, en nuestro derecho, el Agente Marítimo no está en una **situación** equivalente a la que rige en el derecho francés. El agente naviero uruguayo es el **consignatario del buque y de la carga**, él es quien endosa el conocimiento..." (a fs. 53).

Por lo expuesto previamente, la empresa Cristalpet S.A. denuncia a los agentes marítimos, representantes de los transportistas o armadores y al Centro de Navegación Transatlántica, el cual, "...reúne a los agentes marítimos, operadores portuarios, terminales de contenedores, depósitos particulares de carga" (a fs. 47). Si bien puede afirmarse que las partes denunciadas tendrían, en principio, una posición de dominio en el mercado relevante, se deberá analizar las conductas denunciadas en el marco de la ley N° 18.159.

### 3. CONCLUSIONES

El mercado relevante en relación a la denuncia interpuesta por Cristalpet S.A. se define como los servicios prestados por parte de las agencias marítimas dentro de los límites de la República Oriental del Uruguay.

Quien suscribe considera que más allá de la posición que ostentan los agentes marítimos y CENAVE en dicho mercado, se deberá evaluar las conductas denunciadas a la luz de la ley N° 18.159.

En particular, se considera que la pertinencia y procedencia de la denuncia de Cristalpet S.A. depende básicamente de dos elementos; por un lado, depende de que la conducta denunciada se encuadre dentro de las conductas prohibidas por la ley, y por otro, del tipo de relación existente entre el importador y el agente marítimo por los servicios prestados.

**Ec. Laura Nogueira**