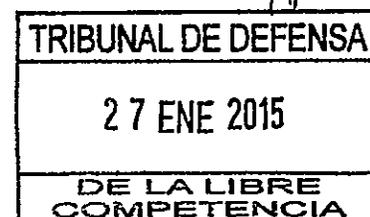


EN LO PRINCIPAL: Requerimiento en contra de Compañía Chilena de Navegación Interoceánica S.A. y otros.

EN EL PRIMER OTROSÍ: Designa receptores judiciales.

EN EL SEGUNDO OTROSÍ: Personería.

EN EL TERCER OTROSÍ: Patrocinio y poder.



H. TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

FELIPE IRARRÁZABAL PHILIPPI, FISCAL NACIONAL ECONÓMICO, con domicilio en calle Agustinas N°853, piso 2°, Santiago, al H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia respetuosamente digo:

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 1°, 2°, 3°, 5°, 18°, 19° y siguientes, 39° y 39° bis del Decreto Ley N° 211, y fundado en los antecedentes de hecho, económicos y de derecho que a continuación expondré, formulo Requerimiento en contra de las siguientes personas jurídicas, en adelante “las Empresas Navieras Requeridas” o “las Requeridas”:

- I. **COMPAÑÍA CHILENA DE NAVEGACIÓN INTEROCEÁNICA S.A.** (en adelante “CCNI”) sociedad del giro transporte marítimo, RUT 90.596.000-8, representada por su gerente general, don José Luis Chanes Carvajal, ingeniero comercial, ambos domiciliados para estos efectos en Avenida Andrés Bello 2.687, piso 17, comuna de Las Condes, Santiago, Chile;
- II. **COMPAÑÍA SUDAMERICANA DE VAPORES S.A.** (en adelante “CSAV”), sociedad del giro transporte marítimo, RUT 90.160.000-7, representada por su gerente general, don Oscar Eduardo Hasbún Martínez, ingeniero comercial, ambos domiciliados para estos efectos en calle Hendaya 60, piso 12, comuna de Las Condes, Santiago, Chile;
- III. **EUKOR CAR CARRIERS INC.** (en adelante “EUKOR”) sociedad del giro transporte marítimo, constituida en la República de Corea, domiciliada en 13th

Floor Capital Tower, 736-1, Yeoksam-dong, Kangnam-gu, Seúl, 135-983, República de Corea, cuyo representante legal, de conformidad al artículo 922 del Código de Comercio, es su agente de naves IAN TAYLOR CHILE S.A., representada por su gerente general, don Matthew Taylor Pollmann, ingeniero civil, ambos domiciliados para estos efectos en calle Blanco 937, piso 6, comuna de Valparaíso, Chile;

- IV. **KAWASAKI KISEN KAISHA LTD.** (en adelante “**KLine**”) sociedad del giro transporte marítimo, constituida en Japón, domiciliada en *Iino Building, 1-1, Uchisaiwaicho 2-Chome, Chiyoda-ku, Tokio, 100-8540, Japón*, y debidamente representada por don Hiroshi Nishiyama, factor de comercio, domiciliado para estos efectos en Avenida Apoquindo 3.650, oficina 301, comuna de Las Condes, Santiago, Chile;
- V. **MITSUI O.S.K. LINES LTD.** (en adelante “**MOL**”) sociedad del giro transporte marítimo, constituida en Japón, domiciliada en *Toranomon 2-Chome, Minato-Ku, Tokio, 105-8688, Japón*, cuyo representante legal, de conformidad al artículo 922 del Código de Comercio, es su agente de naves **ULTRAMAR AGENCIA MARÍTIMA LIMITADA**, representada por su gerente general, don Pedro Jaramillo Valdés, ingeniero civil, domiciliado para estos efectos en Avenida El Bosque Norte 500, piso 18, comuna de Las Condes, Santiago, Chile, y
- VI. **NIPPON YUSEN KABUSHIKI KAISHA** (en adelante “**NYK**”) sociedad del giro transporte marítimo, constituida en Japón, domiciliada en *3-2, Marunouchi 2 Chome, Chiyoda-Ku, Tokio, 100-0005, Japón*, y debidamente representada por don Benjamín Grebe Lira, abogado, domiciliado para estos efectos en Avenida El Golf, piso 13, comuna de Las Condes, Santiago, Chile.

Las Empresas Navieras Requeridas han infringido el artículo 3° incisos primero y segundo letra a) del Decreto Ley N°211 (“**DL N° 211**”), al adoptar y ejecutar acuerdos consistentes en la asignación de zonas o cuotas de mercado, a través del respeto de cuentas que contrataban los fabricantes o consignatarios de automóviles para la prestación de servicios de transporte marítimo de vehículos *deep sea* con destino a Chile para la Ruta Europa, Ruta América y Ruta Asia.

Cada cuenta corresponde a un binomio determinado por un cliente (que puede ser un fabricante de vehículo o un consignatario, que demandan servicios de transporte marítimo de vehículos) y una ruta específica (puerto origen-puerto destino). Los servicios de transporte marítimo de vehículos de estas cuentas son periódicamente contratados en diversas modalidades tales como licitaciones, cotizaciones o contrataciones directas, y es en dicha instancia en que las Empresas Navieras Requeridas se concertaron para que a la naviera titular de la cuenta –esto es, aquella que se le había asignado anteriormente- le fuese respetada por el cartel dicha cuenta en una nueva instancia de contratación, comprometiéndose las otras Requeridas a ofertar más alto o derechamente abstenerse de participar. El respeto de cuentas en rutas con destino Chile alcanzaron 18 cuentas, que se pactaron desde el año 2000 hasta el 2012, y tuvieron efectos en Chile, toda vez que se ejecutaron por medio de contratos de transporte marítimo de vehículos cuyo destino era el ingreso a nuestro país.

Por lo expuesto, se solicita a este H. Tribunal ordenar el cese de tales conductas, prohibirlas hacia el futuro y condenar a las Empresas Navieras Requeridas al monto de las multas que se indican en el petitorio de este Requerimiento.

I.- ANTECEDENTES

1. Con fecha 6 de septiembre de 2012, se realizó una acción coordinada de las agencias de competencia de Japón, Estados Unidos de Norteamérica ("EE.UU.") y la Unión Europea, respecto de investigaciones relacionadas con prácticas anticompetitivas en el mercado de transporte marítimo *car carrier*, la que fue comunicada a esta Fiscalía por el Departamento de Justicia de EE.UU., con fecha 7 de septiembre de 2012.
2. El 14 de septiembre de 2012, CSAV solicitó a esta Fiscalía acogerse al beneficio del programa de delación compensada contemplado en el artículo 39° bis del DL N°211. Por su parte, el 3 de abril de 2013, NYK realizó una solicitud a esta Fiscalía en los mismos términos. Mientras la primera cumplió con los requisitos para

acceder al beneficio de exención de multa, NYK accedió a una reducción del 50% de la multa máxima solicitada.

3. Los antecedentes acompañados por ambas empresas deladoras, fueron incorporados a la investigación Rol FNE N° 2132-12, y dan cuenta de su participación en conductas anticompetitivas ilícitas en la industria de transporte marítimo de vehículos *car carrier*, así como la participación de las otras cuatro empresas requeridas, en las rutas con destino Chile.
4. Por su parte, con fecha 18 de marzo de 2014, la *Japan Fair Trade Commission* dictó una orden de cese y desistimiento respecto de prácticas anticompetitivas en diversas rutas –que no forman parte de este Requerimiento- en contra de MOL, NYK, K-Line, Wallenius Wilhelmsen Logistics AS (“WWL”) y Nissan Motor Car Carrier, imponiéndoles a las referidas compañías navieras -salvo a MOL por ser delatora- sendas multas alcanzando la más alta de ellas alrededor de US\$ 110 millones de dólares estadounidenses.

II.- HECHOS QUE FUNDAN EL REQUERIMIENTO

5. Los acuerdos de respeto de cuentas de las Empresas Navieras Requeridas se enmarcan dentro de un acuerdo global de la industria de transporte marítimo *car carrier*, cuyo alcance es mundial.
6. Desde los inicios de la industria automotriz en Asia, los *carriers* japoneses, y luego los *carriers* coreanos, han pactado la forma de participar en determinadas rutas y/o ante determinados clientes de sus competidoras. Por su parte, las navieras, a medida que han ido ingresando al mercado –ya sea actuando por sí solas o dentro de un servicio conjunto (conceptualizados como acuerdos entre empresas navieras que agrupan varios buques de similares características, pero de distintos propietarios para prestar un servicio unificado, actuando como un agente operacional), han adoptado estos acuerdos colusorios.
7. Sin perjuicio de que cada acuerdo tiene sus particularidades según la cuenta de que se trate, es posible identificar elementos comunes.

2.1.- Mecanismo de funcionamiento de los acuerdos de respeto de cuentas: adjudicación, reconocimiento y ejecución

8. En general, en presencia de una cuenta nueva, ya sea por el surgimiento de un nuevo fabricante de autos o por el traslado de una fábrica de un lugar a otro, las navieras competían para adjudicarse dicha cuenta.
9. Sin embargo, una vez asignada la cuenta a una naviera, se le respetaba generalmente en su calidad de titular de dicha cuenta, el derecho a conservarla para los próximos procesos de contratación.
10. En virtud de tal acuerdo, las Empresas Navieras Requeridas que recibían una invitación para participar en un proceso de contratación del servicio *car carrier*, se coordinaban con la naviera titular de la cuenta conviniendo tres formas posibles de actuar: (i) ofertar deliberadamente más alto que la titular, a partir de las tarifas que ésta le señalaba; (ii) abstenerse de presentar una oferta, excusándose en indisponibilidad de espacio en el buque, o bien, señalando que no prestaban servicios para esa ruta, u (iii) ofertar fijando términos o condiciones que hacían menos atractiva su oferta, todo ello con el fin de asegurar que la naviera titular de la cuenta se la asignara nuevamente.
11. La forma más recurrente de coordinación consistía en ofertar un precio más alto que la titular de la cuenta, para así evitar sospechas o porque le interesaba mantener buenas relaciones comerciales con el contratante que podía ser su cliente en otra ruta.
12. En ocasiones, la naviera titular del respeto de una cuenta señalaba en forma específica qué pedía u ofrecía a cambio, mientras que en otras, no resultaba necesario, dado que existía un respeto de cuentas de larga data; o porque quien respetaba la cuenta le permitía pedir algo a cambio en el futuro.

2.2.- En las tres rutas marítimas *deep sea* con destino Chile se detectaron la celebración y ejecución de 18 cuentas de respeto de clientes

13. Consta de la investigación hecha por esta Fiscalía que las Empresas Navieras Requeridas ejecutaron acuerdos de respeto de cuentas según el mecanismo recién explicitado, en tres rutas con destino Chile: (i) Ruta Europa; (ii) Ruta América; y (iii) Ruta Asia en las cuentas que se individualizan a continuación.

2.2.1.- Acuerdos de respeto de cuentas en la Ruta Europa-Chile.

14. En el año 1997 se crea el servicio conjunto NASA, por medio del cual CSAV, MOL y la naviera Transportación Marítima Mexicana -esta última se retiró del servicio el año 2000-, se unen para transportar vehículos desde Europa hacia puertos sudamericanos, entre ellos, los chilenos.
15. La participación de MOL en el servicio mencionado fue trascendental, pues su membresía traía aparejada un *seniority* -expresamente contemplado en una cláusula del NASA *agreement*-, que le daba preferencia para adjudicarse las cuentas de fabricantes japoneses, en virtud del respeto que los otros partícipes del servicio conjunto le otorgaban.
16. Así, por ejemplo, en el caso del acuerdo referido a la cuenta Nissan/Renault el *seniority* implicó que CSAV le respetara a MOL la cuenta Nissan, sucediendo lo inverso respecto de la cuenta Renault. En efecto, previo a hacer sus ofertas para la contratación del año 2004, los ejecutivos de CSAV y MOL mantuvieron comunicaciones para tales efectos vía correo electrónico. En particular, en abril de ese año, se contactaron para coordinar la tarifa que cada naviera ofertaría.
17. Posteriormente, en junio de 2004, un alto ejecutivo de CSAV envió a un ejecutivo de MOL, como muestra del cumplimiento del acuerdo, copia electrónica de la oferta que dicha naviera efectuó para la cuenta Nissan/Renault en los términos convenidos.

18. El año 2008, como consecuencia de la derogación de la exención a la normativa de libre competencia de que gozaban las navieras en el derecho comunitario europeo, se dio término al servicio NASA. No obstante, la práctica del *seniority* subsistió respecto de las cuentas Nissan/Renault para futuros procesos de contratación de los servicios *car carrier*.
19. No obstante lo anterior, para el periodo 2010-2012 NYK le arrebató ambas cuentas a CSAV y MOL. En efecto, a pesar de haber acordado el año 2009 que NYK le respetaría la cuenta Nissan a MOL, la primera se habría equivocado al ofertar, con lo que se adjudicó la cuenta aun cuando no le correspondía. Sin perjuicio de este incidente, el año 2011 ambas navieras reconocieron que la adjudicación previa había sido resultado de un error, con lo que comenzaron a recomponer las relaciones que los llevarían a retomar el acuerdo de respeto de cuentas el año 2012. Así, MOL acordó con NYK, por una parte, la devolución y respeto de la cuenta Nissan, y por otra, que la cuenta Renault quedaría en manos de esta última.
20. Por su parte, la cuenta Toyota también fue objeto de respeto entre NYK y MOL, quienes el año 2010 acordaron repartirse esta carga de forma recíproca, según puerto de destino. Así, mientras MOL respetó a NYK la carga Toyota con destino Chile, NYK respetó a MOL la carga Toyota pero con destino Perú.
21. Algo similar ocurrió con la cuenta BMW. Sin embargo, en este caso el criterio fue otro, ya que en vez de repartirse la marca en relación al puerto de destino, lo hicieron en relación al puerto de origen. Así, mientras NYK le respetó a CSAV la carga BMW destinada a Chile desde el puerto inglés de Southampton, la chilena le respetó a la japonesa aquella carga que provenía de los demás puertos del norte de Europa.
22. Con todo, en el trayecto de Europa también existieron casos en que se convinieron respetos de cuenta sin condicionarlos a algún tipo de reciprocidad, como ocurrió con la cuenta Daimler entre el año 2011 y 2012, respetada a CSAV.

23. La Tabla N°1 muestra que en la Ruta Europa fueron acordados el respeto de las siguientes cuentas:

Tabla N° 1 Acuerdos de respeto de cuentas en la Ruta Europa

	Cuenta	Periodo	Requeridas/implicadas
1	Nissan/ Renault	2004 – 2008	i) CSAV respeta carga Nissan de MOL ii) MOL respeta carga Renault de CSAV
		2009 – 2014	i) MOL respeta carga Renault de NYK ii) NYK respeta carga Nissan de MOL
2	Toyota	2010 - 2012	MOL respeta carga Toyota de NYK con destino Chile
3	BMW	2010 - 2014	Respeto recíproco entre NYK (puertos del norte de Europa) y CSAV (puerto de Southampton)
4	Daimler	2011 - 2012	NYK respeta a CSAV

2.2.2.- Acuerdos de respeto de cuentas en la Ruta América - Chile.

24. Los acuerdos en esta ruta se remontan al año 2000, época en que NYK y la naviera noruega WWL -quienes formaban parte del servicio conjunto NYKNOS-, acordaron respetarle la cuenta General Motors ("GM") a la chilena CSAV. Posteriormente, en el año 2001, NYKNOS junto a CSAV acordaron que además de la cuenta de GM, le respetaran Ford y Subaru, como cuentas exclusivas de la naviera chilena.
25. WWL dejó el servicio conjunto el año 2004. No obstante, las requeridas CSAV y NYK, –esta última ya actuando de forma independiente-, mantuvieron los acuerdos respecto de las cuentas GM, Ford y Subaru en favor de CSAV. Además, el año 2008, convinieron un nuevo acuerdo para que CSAV respetara la cuenta Chrysler a NYK, según se indica en la Tabla N°2.
26. Estos acuerdos se convinieron, en algunos casos, presencialmente por los ejecutivos de ambas navieras, quienes se reunían en la ciudad de New Jersey, Estados Unidos, donde CSAV y NYK tienen oficinas. En otras ocasiones, los respetos de cuentas eran acordados entre altos ejecutivos que se encontraban en sus respectivos países –Japón o Chile-, por medio de correos electrónicos o llamadas telefónicas.

27. Con todo, el año 2009 se produjo un desvío del cartel en esta ruta, producto de la crisis *sub prime*, lo que implicó que CSAV y NYK compitieran por las cuentas Ford y Chrysler, llevándolas a arrebatare mutuamente estas dos cuentas para el periodo de adjudicación posterior al año 2009.
28. Dicho desvío duró solo un periodo licitado, pues el año 2010 CSAV y NYK retomaron las conversaciones que las llevaron a recomponer su relación y, finalmente, a respetarse para el periodo siguiente aquellas cuentas sobre las que recayó el desvío. Eso produjo, como se observa en la Tabla N° 2, una suerte de trueque de cuentas.
29. Buen ejemplo del restablecimiento de acuerdos de respeto de cuentas en esta ruta, fue lo ocurrido con la cuenta Ford el año 2012. En este sentido, luego que el fabricante enviara las invitaciones a participar en esta cuenta, dos ejecutivos de CSAV y uno de NYK se reunieron en las oficinas de esta última en Tokio, Japón, acordando que la chilena respetaría a la japonesa. Más tarde, en New Jersey, por medio de dos reuniones entre ejecutivos de CSAV y NYK, fijaron los términos específicos de sus ofertas, para que en definitiva NYK se adjudicara la cuenta Ford.
30. La Tabla N°2 a continuación muestra que en la Ruta América fueron objeto de acuerdos las siguientes cuentas:

Tabla N° 2 Acuerdos de respeto de cuentas en la Ruta América

	Cuenta	Periodo	Requeridas/implicadas
1	Ford	2001 - 2009	NYK respeta a CSAV
		2011 - 2014	CSAV respeta a NYK
2	GM	2000 - 2014	NYK respeta a CSAV
3	Chrysler	2008 - 2009	CSAV respeta a NYK
		2011 - 2014	NYK respeta a CSAV
4	Indumotora (Subaru)	2001 - 2013	NYK respeta a CSAV

2.2.3.- Acuerdos de respeto de cuentas en la Ruta Asia-Chile

31. El año 1988, la delatora CSAV conformó el servicio conjunto *Shin Nansenkai* junto a la empresa chilena CCNI y las japonesas NYK y K-LINE. Por medio de este servicio, estas cuatro requeridas comenzaron a actuar como una unidad operativa para el servicio de transporte marítimo *car carrier* en el trayecto proveniente de diversos puertos de Asia a Chile por el Océano Pacífico.
32. Quienes llevaban las negociaciones comerciales del *Shin Nansekai* eran NYK y K-Line respecto de los fabricantes japoneses, mientras que CSAV y CCNI eran las encargadas de negociar con los consignatarios chilenos.
33. Por su parte, para los efectos del cartel, era NYK quien estaba a cargo de coordinar los acuerdos de respeto de cuentas con navieras competidoras externas al *Shin Nansekai*.
34. También, en algunos casos quien coordinó los acuerdos fue la requerida CSAV. Un ejemplo fue el acuerdo de la cuenta Subaru. En efecto, el 2012 un ejecutivo de CSAV se comunica con un ejecutivo de Eukor, con el objeto de pedirle que respete el transporte de la cuenta Subaru por parte de las navieras que conformaban el *Shin Nansenkai*. El ejecutivo de Eukor le contestó afirmativamente, señalando que no iban a competir por dicha cuenta. El mismo rol jugó CSAV en el acuerdo relativo a la marca Suzuki-Maruti, que se analizará más adelante.
35. Sin perjuicio de lo anterior, todas las decisiones dentro del servicio conjunto eran conocidas y aprobadas por sus cuatro miembros, quienes además se beneficiaban porcentualmente con las utilidades resultantes de la cuenta respetada a alguno de sus miembros.
36. En este sentido, cabe señalar que dentro del servicio conjunto se realizaban dos tipos de reuniones: las "*reuniones de principales*", en que los altos ejecutivos de cada naviera discutían asuntos operacionales relativos al servicio; y las "*reuniones de cortesía*", en que ejecutivos *seniors* y/o con cargos gerenciales trataban

aspectos comerciales, además de que, normalmente, también preparaban las reuniones de principales. Eran estas últimas las que servían para coordinar, monitorear e implementar los acuerdos de la Ruta Asia.

37. Desde el año 2003 la naviera coreana Eukor comenzó a prestar servicios de transporte marítimo de vehículos *car carrier* en esta ruta. Según la información de la que dispone esta Fiscalía, al menos desde el año 2009 esta naviera ha participado en distintos acuerdos con los miembros del *Shin Nansenkai*, según se describe en la Tabla N°3. Entre otras, estas Requeridas acordaron respetar las cuentas Toyota y Subaru, las que constituyen -en buena medida- la carga japonesa histórica del *Shin Nansenkai*.
38. Un buen ejemplo de cómo interactuaban las navieras en esta ruta, es el relativo a la cuenta Suzuki Maruti. Previo al año 2009 el *Shin Nansekai* importaba dicha cuenta en términos comerciales CIF desde India. Sin embargo, ese año DERCO S.A. -el consignatario- comenzó a cotizar el transporte de la carga con el objeto de cambiarlo a términos FOB.
39. Frente a esta situación, en septiembre de 2009 los miembros de *Shin Nansekai* se reunieron en las oficinas de CSAV en New Jersey, para discutir cómo proceder. Se acordó en dicha instancia que NYK intentara mantener el control de la carga en términos CIF, y se coordinara con Eukor para solicitarle el respeto de dicha cuenta. Fue así como un ejecutivo de NYK contactó a Eukor con los fines señalados, obteniendo un reconocimiento de dicha cuenta por parte de esta última. Con esto, si bien NYK no logró mantener los términos comerciales CIF, sí pudo asegurar la adjudicación de la carga en términos FOB de la cuenta Suzuki Maruti.
40. El ejemplo previo demuestra una particularidad de esta ruta, que es el hecho de que muchas cuentas son negociadas en términos comerciales FOB directamente por los consignatarios de vehículos. Así sucede con las cuentas Kia, Suzuki, Mazda, Samsung, Fuso, Subaru y Foton.

41. La Tabla N°3 a continuación muestra que en la Ruta Asia fueron objeto de acuerdos de respeto de cuentas las siguientes cuentas:

Tabla N° 3 Acuerdos de respeto de cuentas en la Ruta Asia

	Cuenta	Periodo	Requeridas implicadas
1	Indumotora (Kia)	2009 – 2013	NYK, K-LINE, CSAV y CCNI (<i>Shin Nansenkai</i>) respetan a Eukor
2	Derco (Suzuki)	2009 – 2013	NYK, K-LINE, CSAV y CCNI (<i>Shin Nansenkai</i>) respetan a Eukor (Suzuki Motors – Japón) Eukor respeta a NYK, K-LINE, CSAV y CCNI (<i>Shin Nansenkai</i>) (Suzuki Maruti – India)
3	Derco (Mazda)	2009 - 2013	NYK, K-LINE, CSAV y CCNI (<i>Shin Nansenkai</i>) respetan a Eukor
4	Derco (Samsung)	2009 - 2013	NYK, K-LINE, CSAV y CCNI (<i>Shin Nansenkai</i>) a respetan a Eukor.
5	Toyota	2009 - 2013	Eukor respeta a NYK, K-LINE, CSAV y CCNI (<i>Shin Nansenkai</i>)
6	Kaufmann (Fuso - Mitsubishi)	2011 - 2013	Eukor respeta a NYK, K-LINE, CSAV y CCNI (<i>Shin Nansenkai</i>)
7	GM (Lejano Oeste)	2012 - 2013	NYK, K-LINE, CSAV y CCNI (<i>Shin Nansenkai</i>) respetan a Eukor
8	Iveco	2012 - 2013	Eukor respeta a NYK, K-LINE, CSAV y CCNI (<i>Shin Nansenkai</i>)
9	Indumotora (Subaru)	2012 - 2014	Eukor respeta a NYK, K-LINE, CSAV y CCNI (<i>Shin Nansenkai</i>)
10	SK Comercial (Fotón)	2011 - 2012	Eukor respeta a NYK, K-LINE, CSAV y CCNI (<i>Shin Nansenkai</i>)

42. En suma, las Empresas Navieras Requeridas celebraron y ejecutaron acuerdos en 18 cuentas, de conformidad con la participación que en cada una de ellas se atribuye en los cuadros anteriores, cuyos servicios de transporte de vehículos vía marítima fueron contratados por los fabricantes o consignatarios para ingresar vehículos a Chile, afectando de esta forma el mercado nacional.

III.- LA INDUSTRIA

43. El transporte *car carrier* consiste en la prestación de servicios de transporte de vehículos rodantes por vía marítima, tales como automóviles, camiones, buses y maquinaria de uso agrícola o de construcción, entre otros, en naves especialmente destinadas a ello, denominadas *pure car carrier* ("PCC"), o *pure car and truckcarrier* ("PCTC").
44. Los principales operadores a nivel mundial son las japonesas NYK, MOL y K-Line, las coreanas Eukor y Hyundai Glovis ("Glovis"), las escandinavas WWL y Höegh Autoliners AS ("Höegh"), y la italiana Grimaldi. Por su parte, las chilenas más importantes son CSAV y CCNI.
45. En lo que respecta a la capacidad de las naves, aproximadamente el 80% de la capacidad instalada a nivel mundial se encuentra concentrada en siete operadores: NYK (16,3%), Eukor (13,5%), MOL (12,9%), K-Line (11,2%), WWL (10,8%), Höegh (7,6%) y Glovis (6,8%).
46. En Chile, durante el año 2012, ocho compañías navieras concentraron el 99% del transporte del total de vehículos importados por fabricantes o consignatarios vía marítima. Estas empresas son Eukor (30,6%), NYK (19,2%), CSAV (18,1%), Höegh (10,5%), Glovis (9,7%), K-Line (5,6%), CCNI (3,7%) y MOL (1,4%).
47. El mercado de servicio de transporte marítimo *deep sea* de vehículos es un mercado especializado, que se diferencia del transporte marítimo de otros productos, tales como carga contenedorizada o a granel, siendo sus principales características: (i) el uso de naves especializadas; (ii) la existencia de sinergias; y (iii) la contratación de servicios en el mercado *car carrier*.

3.1.- Naves especializadas

48. Las naves PCC y PCTC sólo sirven para el transporte de vehículos rodantes, y no pueden embarcar otro tipo de carga, tales como contenedores o graneles. El costo de adquirir este tipo de naves es de aproximadamente US\$50 a US\$70 millones

de dólares estadounidenses, dependiendo de su tamaño, y demoran entre dos y tres años en ser construidas. Además, poseen una vida útil de 25 a 30 años, después de los cuales son sometidas al tratamiento de desguace, por lo que el mercado de segunda mano o reventa es prácticamente inexistente.

49. Las características expuestas dan cuenta de barreras a la entrada que dificultan el ingreso de nuevos actores que podrían competir en el mercado. Además, hace que este sea un negocio de costos fijos altos, lo que genera economías de escala.
50. Cabe agregar que el hecho de que exista precisión sobre el número de naves especializadas hace que el mercado sea altamente transparente. En efecto, las navieras mantienen un registro de naves disponibles, su capacidad, periodo de vida útil restante y números de naves encargadas o mandadas a construir para los siguientes años, como se puede ver en los "Factbook" publicados anualmente por navieras como NYK y HoesneShipping AS.

3.2.- Sinergias

51. La existencia de economías de escala en la prestación de los servicios *car carrier* ha generado diversas modalidades de actuación de las navieras para realizar un uso conjunto de naves, tal cual lo ha señalado recientemente este H. Tribunal en su resolución de término N°109/2013, lo que ha permitido que las navieras mantengan una relación de confianza entre ellas, facilitando la viabilidad de los acuerdos colusorios a lo largo de los años.
52. Primeramente, los arrendamientos de espacios (*space charters*) tienen por objeto explotar dichas sinergias. Así, cuando una naviera tiene capacidad ociosa en su buque, puede arrendar espacio a otra naviera.
53. Esta característica del mercado facilita la existencia de acuerdos anticompetitivos, ya que las navieras arrendadoras de espacios logran controlar la carga de la naviera competidora/arrendataria. Los *space charters* tienen diversas modalidades, siendo los de larga data y permanentes en el tiempo los que a juicio de esta Fiscalía causan mayores riesgos a la competencia. Este mismo tipo de

riesgos se avizoran en los servicios conjuntos, en los que las navieras se relacionan estrechamente.

3.3.- Contratación de servicios en el mercado *car carrier*

54. La contratación del servicio de transporte marítimo de vehículos puede realizarse directamente desde la fábrica donde éste se produjo, o bien desde la empresa importadora de los vehículos. Cuando las fábricas son quienes contratan el servicio *car carrier*, la cláusula de compra generalmente es en términos CIF (*Cost, Insurance and Freight* o *Cost & Freight*). En ocasiones algunos consignatarios de gran tamaño compran los vehículos a los fabricantes en términos FOB (*Free on Board*), lo que implica que ellos se encargan del transporte marítimo y realizan procesos de contratación u otros procesos de asignación de su carga.
55. Según se señaló, para realizar la contratación del servicio de transporte marítimo, es común que el cliente solicite cotizaciones u organice licitaciones (*Request for Quotation* o "RFQ"), donde se invita a participar a las empresas navieras que brindan servicios de transporte *car carrier*. Estos procesos de contratación se realizan cada cierto tiempo, cuando está por vencer el proceso de contratación anterior, y pueden implicar o no la suscripción de un contrato para la prestación del servicio de transporte.

IV.- EL MERCADO RELEVANTE

4.1.- El mercado relevante del producto corresponde al transporte marítimo de vehículos mediante naves *car carrier* a gran escala en distancias *deep sea*

56. La Fiscalía entiende por mercado relevante el de un producto o grupo de productos respecto de los cuales no se encuentran sustitutos suficientemente próximos, en un área geográfica en que se produce, compra o vende, y en una dimensión temporal tales que resulte probable ejercer a su respecto poder de mercado.

57. En este caso, el mercado relevante del producto se refiere al transporte marítimo de vehículos mediante naves *car carrier* a gran escala en distancias *deep sea*.
58. El servicio de transporte marítimo de vehículos *deep sea* en naves contenedorizadas no pertenece al mercado relevante del producto. En casos excepcionales el fabricante o importador solicita el uso de *containers*, por ejemplo para el transporte de vehículos lujosos los que requieren de especial cuidado y mantención. Lo anterior implica que los costos de transporte sean altos, por lo que no podría considerarse sustituto de las naves especializadas PCC y PCTC. Así, el transporte de vehículos en *containers* no puede considerarse parte del mercado relevante del producto. Por las mismas razones, se descarta el transporte de vehículos por vía aérea.

4.2.- Se identifican tres mercados relevantes geográficos con destino a Chile: Ruta Europa, Ruta América y Ruta Asia

59. Para la definición de mercado relevante geográfico se ha considerado que los servicios de transporte marítimo de vehículos *deep sea* hacia Chile desde Europa, América y Asia, no son sustitutos entre sí. Por lo tanto, se identifican tres mercados relevantes en su dimensión geográfica cuyo destino es Chile: (i) transporte *car carrier* con origen en Europa ("**Ruta Europa**"); (ii) transporte *car carrier* con origen en la costa este de Norteamérica ("**Ruta América**"); y (iii) transporte *car carrier* con origen en el Lejano Oriente ("**Ruta Asia**").
60. En Chile, durante el año 2012, el valor CIF de las importaciones de vehículos por vía marítima fue de US\$5.805 millones de dólares estadounidenses, considerando el ingreso de un total de 324.480 vehículos. Ello corresponde aproximadamente al 2,3% del PIB del año 2012.

Tabla N° 4

Valor CIF total, flete y cantidad de vehículos importados a Chile para el año 2012

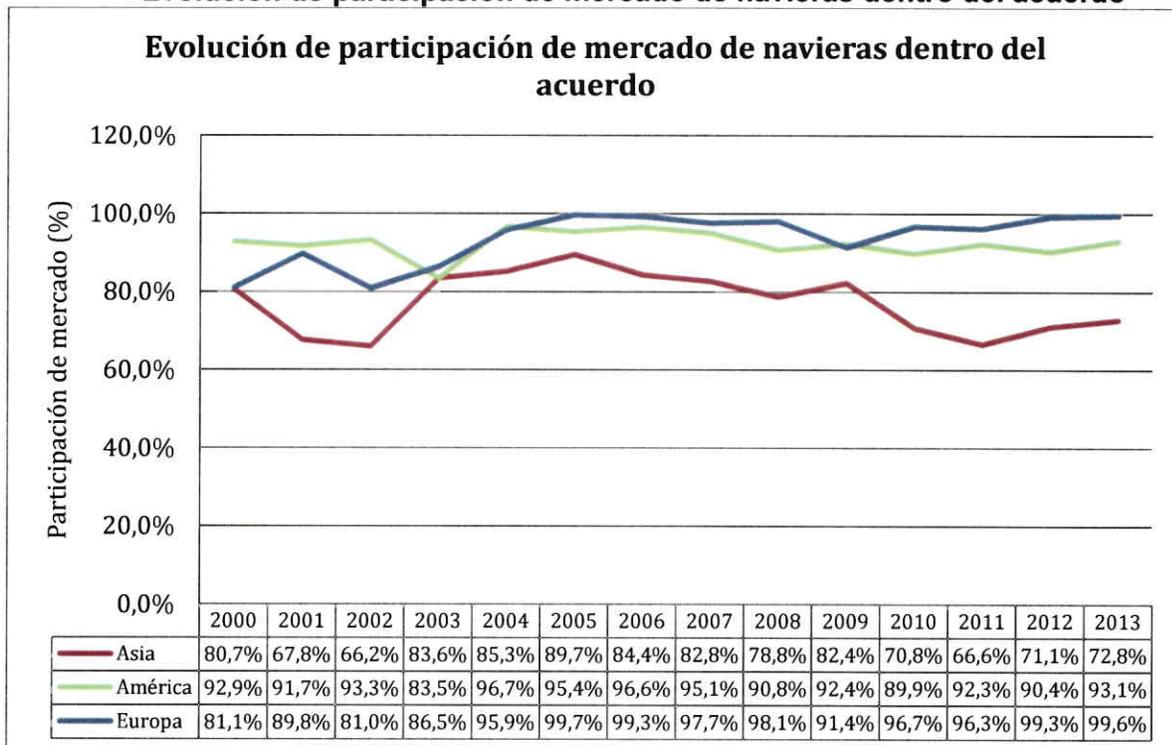
Origen	Valor CIF total (en miles de US\$) ¹	Valor flete (en miles de US\$)	Cantidad de vehículos (en unidades)	Porcentaje del total de vehículos (%)
Asia	2.900.818	240.606	241.735	73.4%
Estados Unidos	571.210	16.210	19.794	6.0%
Europa	849.952	32.168	37.162	11.3%
México ²	341.123	14.191	20.159	6.1%
Brasil/Argentina	52.772	2.203	4.911	1.5%
Otros	133.668	4.372	5.451	1.7%

Fuente: Servicio Nacional de Aduanas. 1: Se excluyen maquinaria, carros de bomberos, ambulancias, entre otros. 2: Se entienden únicamente aquellos transportados desde la costa Oeste de México hacia Chile.

4.3.- Concentración de actores por mercado relevante

61. En el año 2012, el mercado del servicio de transporte marítimo de vehículos *deep sea* con origen en países de Europa, se encontraba cubierto en aproximadamente un 99,6% por tres compañías navieras: CSAV (75,4%), MOL (12,8%) y NYK (11,5%)
62. En el servicio de transporte marítimo de vehículos *deep sea* con origen en la Ruta América, al año 2012, el 92,1% del mercado estaba concentrado en dos empresas: CSAV (57,7%) y NYK (34,5%).
63. Por su parte, el mercado del servicio de transporte marítimo de vehículos *deep sea* con origen en países de Asia, está concentrado en un 86% durante el año 2012, por las siguientes empresas: Eukor (41,6%), las navieras que conforman el servicio conjunto *Shin Nanseikai* (30,2%) y Höegh (14,3%).

Gráfico N° 1
Evolución de participación de mercado de navieras dentro del acuerdo



64. Por otro lado, las principales marcas de vehículos importados por vía marítima para el año 2012 fueron: Chevrolet (17,2%), Hyundai (9,9%), Kia (9,1%), Nissan (8,9%), Toyota (7,9%) Suzuki (5,1%) y Ford (3,0%).

4.4.- Otras características del mercado que facilitan los acuerdos de respeto de cuentas

65. Concentración de mercado: Como se mencionó anteriormente, la industria *car carrier* presenta altos índices de concentración de la oferta.

66. Frecuencia de la interacción: La frecuencia de la interacción se deriva principalmente de los servicios conjuntos y el arrendamiento de espacios, como se señaló con anterioridad. Además, el hecho de que las contrataciones se realicen periódicamente significa que las navieras interactúan repetidamente a lo largo del tiempo, lo que hace más fácil sostener un acuerdo colusivo.

67. Contacto multimercado: Ocho empresas navieras concentraron el año 2012 el 99% del transporte del total de vehículos importados vía marítima a Chile. Estas

mismas empresas participan en diversas rutas a nivel mundial, lo que significa que no sólo interactúan repetidamente en el tiempo, sino que además interactúan repetidamente en varios mercados a la vez. El contacto multimercado aumenta la posibilidad de castigo en caso de existir algún desvío del acuerdo, y por lo tanto puede hacer más sostenible un acuerdo colusivo.

68. Transparencia en el mercado: Es fácil detectar desvíos de los acuerdos de respeto de cuentas en el momento en que el cliente no renueva su contrato con la naviera que originalmente lo atendía. Las navieras contactan a sus agentes ubicados en los puertos para conocer el número de naves de las empresas competidoras que arriban al puerto y la cantidad de carga que estas naves entregan, lo que facilita la detección de un desvío y mejora la capacidad de reacción de los miembros del cartel, haciendo más sostenible un acuerdo colusivo ya que la amenaza del castigo es más creíble y más próxima.
69. Además, contribuye a la transparencia del mercado que las navieras conozcan entre sí a sus clientes, la carga transportada, la vacancia de las naves, y la relación que cada una tiene respecto de los clientes.
70. Dado que las participaciones de mercado que concentran las Requeridas son superiores al 70% en todos los mercados geográficos, y que existen significativas barreras a la entrada de nuevos actores, es posible concluir que las Requeridas han tenido la aptitud para afectar las rutas previamente definidas.

V.- DERECHO

71. Las conductas descritas precedentemente, en cuya adopción y ejecución han participado las Requeridas, configuran una infracción a la libre competencia que se sanciona por el artículo 3° del DL N° 211, el cual en su parte pertinente señala:

“El que ejecute o celebre, individual o colectivamente, cualquier hecho, acto o convención que impida, restrinja o entorpezca la libre competencia, o que tienda a producir dichos efectos, será sancionado con las medidas señaladas en el artículo 26 de la presente ley, sin perjuicio de las medidas preventivas,

correctivas o prohibitivas que respecto de dichos hechos, actos o convenciones puedan disponerse en cada caso.”

72. El citado precepto en su letra a) agrega ejemplos de hechos, actos o convenciones que se considera que afectan o tienden a afectar la libre competencia. En particular expresa:

“a) Los acuerdos expresos o tácitos entre competidores, o las prácticas concertadas entre ellos, que les confieran poder de mercado y que consistan en fijar precios de venta, de compra u otras condiciones de comercialización, limitar la producción, asignarse zonas o cuotas de mercado, excluir competidores o afectar el resultado de procesos de licitación.”

73. Según se observa, la presente disposición al referirse a la asignación de zonas o cuotas de mercado, describe ejemplos de acuerdos de reparto de mercado, entre los que se encuentra el reparto de clientes, tal cual lo ha consignado la jurisprudencia de ese H. Tribunal en la Sentencia N°43/2006.

74. Por otra parte, las Requeridas gozan de un alto poder de mercado en cada una de las rutas materia de este Requerimiento.

75. Por último, los acuerdos de respeto de cuentas tuvieron efectos en Chile, toda vez que se ejecutaron por medio de contratos de transporte marítimo de vehículos cuyo destino es nuestro país.

76. En consecuencia, y como se desprende de la lectura del presente Requerimiento, las conductas imputadas cumplen con todos y cada uno de los requisitos necesarios para configurar el ilícito anticompetitivo consagrado en el artículo 3° incisos primero y segundo letra a) del Decreto Ley N° 211, de manera que resulta procedente la imposición de las sanciones previstas en el artículo 26° del mismo cuerpo legal, sin perjuicio de las demás medidas que se solicitan en el petitorio de esta presentación.

VI.- LA SANCIÓN SOLICITADA

77. El DL N° 211 enuncia determinadas circunstancias, entre otras, que deben ser consideradas por el H. Tribunal al momento de determinar el monto de la multa que debe imponerse a las infractoras por el ilícito cometido. En el presente caso, concurren al menos las siguientes: (i) beneficio económico obtenido; (ii) gravedad de la conducta; (iii) duración del cartel; y (iv) disuasión.
78. Beneficio Económico: Las Empresas Navieras Requeridas lograron por medio de los acuerdos de respeto de cuentas generar un sobreprecio en el transporte de vehículos con destino a Chile, obteniendo beneficios económicos con motivo de estas conductas. Este beneficio se hace mayor al considerar la larga duración de los acuerdos, como también el grado de participación que tenían las Requeridas en los mercados relevantes.
79. En el mercado de Asia, las navieras requeridas representan un 72,8% de la importación de vehículos a Chile, mientras que en las Rutas América y Europa, éstas ostentan un 93,1% y un 99,6% de la participación del mercado, respectivamente.
80. Si se considera que en Chile, durante el año 2012, el valor de las importaciones de vehículos por vía marítima fue de US\$5.805 millones de dólares estadounidenses en términos CIF, y que el valor total de los fletes cobrados para la importación de estos vehículos el año 2012 fue de aproximadamente US\$310 millones de dólares estadounidenses (según información del Servicio Nacional de Aduanas), se puede concluir que tanto el tamaño del mercado afectado como el beneficio obtenido de tales conductas anticompetitivas corresponde a una cifra considerable, debiendo la multa guardar relación con dichas magnitudes.
81. Gravedad de la conducta: La conducta requerida es constitutiva del ilícito de mayor gravedad en el sistema de libre competencia chileno, como lo ha resuelto el H. Tribunal y la Excelentísima Corte Suprema en innumerables fallos, debiendo recibir la sanción económica más severa. Los acuerdos denunciados se ejecutaron en las tres rutas con destino final Chile que comprenden el 90,7% de la

importación de vehículos de nuestro país. Tales acuerdos afectaron el precio del transporte de vehículos de manera anticompetitiva, afectando así el precio final de los automóviles en Chile.

82. Duración: Las Empresas Navieras Requeridas lograron ejecutar e implementar estos acuerdos de manera sostenida en el tiempo, con excepcionales casos de desvíos. Esto es reflejo de la estabilidad y fortaleza de los acuerdos y los mecanismos de respeto de cuentas.
83. Disuasión: Finalmente, para definir la cuantía de la sanción que se solicita imponer en el petitorio de este escrito, se debe tener en cuenta por este H. Tribunal el efecto disuasorio que ésta ha de generar, de manera de prevenir eficazmente comportamientos similares, especialmente en consideración al beneficio que implica para las infractoras la comisión de estos ilícitos, tal cual ha sido desarrollado por la jurisprudencia de libre competencia.
84. Finalmente, respecto de CSAV, de conformidad a lo establecido en el artículo 39° bis del DL N°211, hago presente que dicha empresa cumplió los requisitos para acceder al beneficio de exención de multa, y por este acto se le individualiza como acreedora de dicha exención, habida consideración de lo cual no se solicita la aplicación de una multa en su respecto. Asimismo, respecto de NYK hago presente que dicha empresa cumplió los requisitos para acceder al beneficio de reducción de multa, y por este acto se le individualizará como acreedora de dicha reducción, habida consideración de la cual se solicita la aplicación reducida de una multa a su respecto.

POR TANTO, con el mérito de lo expuesto y de lo dispuesto en los artículos 1°, 3°, 5°, 18, 19 y siguientes, 39 y 39 bis del Decreto Ley N° 211,

AL H. TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA SOLICITO: Tener por interpuesto requerimiento en contra de **Compañía Chilena de Navegación Interoceánica S.A.; Compañía Sudamericana de Vapores S.A.; Eukor Car Carriers Inc; Kawasaki Kisen Kaisha Ltd; Mitsui O.S.K. Lines Ltd., y Nippon Yusen**

Kabushiki Kaisha; ya individualizados, admitirlo a tramitación y, en definitiva, acogerlo en todas sus partes, declarando que las Requeridas, han adoptado y ejecutado acuerdos consistentes en la asignación de zonas o cuotas de mercado, a través del respeto de cuentas que contrataban los fabricantes o consignatarios de automóviles para la prestación de servicios de transporte marítimo de vehículos *deep sea* con destino a Chile para la Ruta Europa, Ruta América y Ruta Asia, solicitando las siguientes sanciones:

- 1) Se les ordene el cese inmediato de las prácticas acusadas, y se les prohíba ejecutarlas en el futuro, ya sea directa o indirectamente, por sí o por medio de sociedades en las que participen, bajo apercibimiento de ser consideradas como reincidentes.
- 2) Se imponga a **Compañía Chilena de Navegación Interoceánica S.A.**, una multa de 15.000 Unidades Tributarias Anuales, o aquel monto que este H. Tribunal estime ajustado a derecho;
- 3) Se imponga a **Eukor Car Carriers Inc.**, una multa de 30.000 Unidades Tributarias Anuales, o aquel monto que este H. Tribunal estime ajustado a derecho;
- 4) Se imponga a **Kawasaki Kisen Kaisha Ltd**, una multa de 15.000 Unidades Tributarias Anuales, o aquel monto que este H. Tribunal estime ajustado a derecho;
- 5) Se imponga a **Mitsui O.S.K. Lines Ltd.**, una multa de 15.000 Unidades Tributarias Anuales, o aquel monto que este H. Tribunal estime ajustado a derecho;
- 6) Se imponga a **Nippon Yusen Kabushiki Kaisha**, una multa de 15.000 Unidades Tributarias Anuales –que corresponde al 50% de la multa mayor solicitada-, o aquel monto que este H. Tribunal estime ajustado a derecho, según lo establecido en el artículo 39 bis del DL N ° 211;

- 7) Se condene a Compañía Chilena de Navegación Interoceánica S.A., Eukor Carriers Inc., Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. y, Mitsui O.S.K. Lines Ltd. al pago de las costas.

PRIMER OTROSÍ: Solicito al H. Tribunal tener presente que para efectos de practicar la notificación del Requerimiento de autos, y de realizar todas aquellas diligencias en las que durante la prosecución del proceso sea necesaria la intervención de un ministro de fe público, vengo en señalar a los siguientes receptores judiciales:

1. Don Eduardo Löbel Aracena, domiciliado en calle Dr. Sótero del Río N°541, oficina 920, comuna de Santiago.
2. Don Juan Pablo Matte Chamy, domiciliado en calle 2 Norte N°550, Oficina N°193, comuna de Viña del Mar.

SEGUNDO OTROSÍ: Sírvase H. Tribunal tener presente que mi personería para representar a la Fiscalía Nacional Económica figura en el Decreto Supremo N° 149, de 26 de mayo de 2014, en que consta mi nombramiento en el cargo de Fiscal Nacional Económico, copia autorizada del cual se encuentra bajo la custodia de la Secretaría del H. Tribunal.

TERCER OTROSÍ: Solicito al H. Tribunal tener presente que en mi calidad de abogado habilitado para el ejercicio de la profesión, asumiré personalmente el patrocinio en la presente gestión judicial, fijando como domicilio el de Agustinas N° 853, piso 2, Santiago. Sin perjuicio de lo anterior, por este acto confiero poder a los abogados habilitados para el ejercicio de la profesión doña Vanessa Facuse Andreucci, don Nicolás Carrasco Delgado, y don Germán Johannsen Gomila, todos de mí mismo domicilio y con quienes podré actuar conjunta, separada e indistintamente, y que firman este escrito en señal de aceptación.