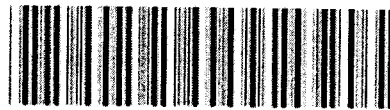




HOJA DE TRAMITE

Fecha Reporte: 19/11/2015
 Hora Reporte: 09:59:24 a.m.
 Pagina: 1 de 1

NRO. DE REGISTRO: 39339



TIPO DCMTO: CARTA

REMITENTE: HEBERT TASSANO VELAOCHAGA

NRO. DCMTO: 723-2015/PRE-INDECOPI

CARGO: PRESIDENTE DEL CONSEJO DIRECTIVO

FECHA: 19/11/2015

CLASE: INSTITUCION DEL ESTADO

FOLIOS: 16

INSTITUCION: INDECOPI

PROC. TUPA: TUPA00-SIN ESPECIFICAR

DIRIGIDO: CHUQUIHUAYTA ARIAS OBED

AREA: Gerencia General

ASUNTO: REF. ESCRITO N°7 DE SET 2015

NOTAS: COPIA

ATENDIDO CON:

DERIVACIONES DE DOCUMENTO

DERIVAR A (AREA / PERSONA)	ACCIONES	FEC./DERIV.	V°B°
CHUQUIHUAYTA ARIAS OBED		19/11/2015	
GRE, GSF, GAT	17	19/11/15	
PEPE/MEU	17	19/11/15	

OBSERVACIONES:

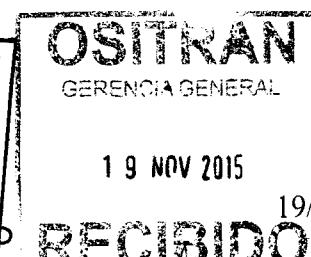
1. Archivar
2. Atencion Urgente
3. Acción que corresponda
4. Atender directamente
5. Agregar a sus antecedentes
6. Archivo
7. Copia Informativa
8. Conversemos

9. Conocimiento y fines
10. Devolución
11. Difusión
12. Elaborar Presentación
13. Elaborar Ayuda Memoria
14. Opinión
15. Por corresponderle
16. Proyectar respuesta

17. Proceder según normatividad vigente
18. Publicar en la Página WEB
19. Revisión e informe
20. Reformular
21. Responder directamente
22. Su cumplimiento
23. Trámite respectivo
24. Tomar nota y devolver

On
20/11/15

R.



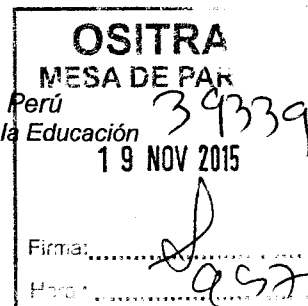


PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú
Año de la Diversificación Productiva y del Fortalecimiento de la Educación



Presidencia
Anexo 1101

CARTA N° 723 -2015/PRE-INDECOPI

Lima, 18 de noviembre de 2015

Señores

APM Terminals Callao S.A.

Av. Contralmirante Raygada 111,
Callao.-

Referencia: Escrito del 7 de setiembre de 2015

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a ustedes en atención al escrito de la referencia, mediante el cual solicitaron opinión acerca de la existencia de condiciones de competencia en la prestación del servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves.

Al respecto, de conformidad con lo dispuesto por la Disposición Complementaria Única de la Resolución de Consejo Directivo 043-2004-CD/OSITRAN, Reglamento General de Tarifas, sírvanse encontrar adjunto la opinión de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia del Indecopi, contenida en el Informe 066-2015/ST-CLC-INDECOPI, así como el Memorando 307-2015/ST-CLC-INDECOPI.

Hago propicia la oportunidad para renovarles los sentimientos de mi mayor consideración.

Atentamente,


Hebert Tassano Velazco
Presidente del Consejo Directivo

Adj.: Lo que se indica.
C.c.: Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – Ositran.
Autoridad Portuaria Nacional - APN



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

*Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú
Año de la Diversificación Productiva y del Fortalecimiento de la Educación*

Presidencia
Anexo 1101

CARTA N° 723 -2015/PRE-INDECOPI

Lima, 18 de noviembre de 2015

Señores

APM Terminals Callao S.A.

Av. Contralmirante Raygada 111,
Callao.-

Referencia: Escrito del 7 de setiembre de 2015

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a ustedes en atención al escrito de la referencia, mediante el cual solicitaron opinión acerca de la existencia de condiciones de competencia en la prestación del servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves.

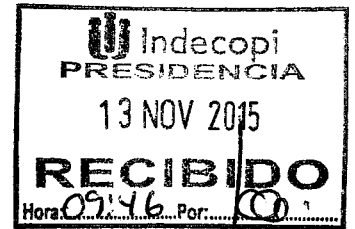
Al respecto, de conformidad con lo dispuesto por la Disposición Complementaria Única de la Resolución de Consejo Directivo 043-2004-CD/OSITRAN, Reglamento General de Tarifas, sírvanse encontrar adjunto la opinión de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia del Indecopi, contenida en el Informe 066-2015/ST-CLC-INDECOPI, así como el Memorando 307-2015/ST-CLC-INDECOPI.

Hago propicia la oportunidad para renovarle los sentimientos de mi mayor consideración.

Atentamente,


Hebert Tassapo Velazco
Presidente del Consejo Directivo

Adj.: Lo que se indica.
C.c.: Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – Ositran.
Autoridad Portuaria Nacional - APN



MEMORANDO 307-2015/ST-CLC-INDECOPI

A : **Hebert Tassano Velaochaga**
Presidente del Consejo Directivo

DE : **Jesús Eloy Espinoza Lozada**
Secretario Técnico
Comisión de Defensa de la Libre Competencia

ASUNTO : Solicitud de opinión de APM Terminals Callao S.A.

Por el presente, cumplimos con remitirle copia del Informe Técnico 066-2015/ST-CLC-INDECOPI del 4 de noviembre de 2015, elaborado por esta Secretaría Técnica.

Asimismo, cumplimos con informarle lo siguiente:

1. Mediante escrito del 7 de setiembre de 2015, APM Terminals Callao S.A. (en adelante, APM) solicitó al Indecopi opinión acerca de la existencia de condiciones de competencia en la prestación del servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves¹.
2. En sesión del 6 de noviembre de 2015, la Comisión aprobó el Informe Técnico 066-2015/ST-CLC-INDECOPI, elaborado por esta Secretaría Técnica.

En tal sentido, de conformidad con lo dispuesto por la Disposición Complementaria Única de la Resolución de Consejo Directivo 043-2004-CD/OSITRAN, Reglamento General de Tarifas², le solicitamos se sirva remitir la opinión de la Comisión y su Secretaría Técnica contenida en el referido informe a APM, al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – Ositran y a la Autoridad Portuaria Nacional – APN.

Atentamente,


Lima, 9 de noviembre de 2015

Adj. Lo que se indica.

¹ Ello, de conformidad con lo dispuesto por la cláusula 8.23 del Contrato, que establece lo siguiente: La SOCIEDAD CONCESIONARIA antes de iniciar la prestación de cualquier Servicio Especial no previsto en el presente Contrato de Concesión, o cuando se trate de servicios nuevos, tal como así están definidos en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, deberá presentar al INDECOPI con copia al REGULADOR su propuesta de Servicio Especial debidamente sustentada, a efectos que dicha entidad se pronuncie sobre las condiciones de competencia en los mercados que a la fecha de efectuada la referida solicitud no estén sometidos a régimen de regulación económica.

² Resolución de Consejo Directivo 043-2004-CD/OSITRAN
(...)

1. Fijación de tarifas para servicios derivados de la explotación de la infraestructura portuaria de uso público De conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917 en los casos en que OSITRAN, los Administradores Portuarios, la Autoridad Portuaria correspondiente, consideren que no existen condiciones de competencia en mercados derivados la explotación de la infraestructura portuaria de uso público, que no están sometidos a un Régimen Tarifario Regulado, deberán solicitar previamente a INDECOPI que se pronuncie al respecto. Para tal efecto, INDECOPI tendrá un plazo perentorio de setenta (70) Días para pronunciarse, contados a partir del día siguiente de recibida la respectiva solicitud. El referido pronunciamiento será notificado a OSITRAN y a la Autoridad Portuaria Nacional.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

INFORME 066-2015/ST-CLC-INDECOPI

A : **Comisión de Defensa de la Libre Competencia**

DE : **Jesús Espinoza Lozada**
Secretario Técnico
Comisión de Defensa de la Libre Competencia

Cristhian Alejandro Flores Angulo
Ejecutivo 1
Comisión de Defensa de la Libre Competencia

ASUNTO : Análisis de la existencia de condiciones de competencia en la prestación del servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves

FECHA : 4 de noviembre de 2015

I. ANTECEDENTES

1. El 11 de mayo de 2011 se suscribió el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, el Contrato de Concesión), entre el Estado Peruano y APM Terminals Callao S.A. (en adelante, APM).
2. Mediante la Carta 418-2015-APMT/LLR del 7 de setiembre de 2015, APM solicitó al Indecopi opinión acerca de la existencia de condiciones de competencia en la prestación del servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves.
3. Ello, de conformidad con lo dispuesto por la cláusula 8.23 del Contrato de Concesión que establece lo siguiente:

La SOCIEDAD CONCESIONARIA antes de iniciar la prestación de cualquier Servicio Especial no previsto en el presente Contrato de Concesión, o cuando se trate de servicios nuevos, tal como así están definidos en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, deberá presentar al INDECOPI con copia al REGULADOR su propuesta de Servicio Especial debidamente sustentada, a efectos que dicha entidad se pronuncie sobre las condiciones de competencia en los mercados que a la fecha de efectuada la referida solicitud no estén sometidos a régimen de regulación económica.

[Énfasis agregado]

4. Cabe recordar que, el 16 de junio de 2014, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – Ositran y el Instituto



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – Indecopi firmaron un convenio de cooperación interinstitucional con el fin de establecer una adecuada y predecible tramitación interna de las solicitudes de servicios especiales presentadas por APM.

5. El convenio establece que, previo al pronunciamiento del Indecopi respecto a la existencia de condiciones de competencia de los servicios propuestos por APM, el Ositran, a través de su Consejo Directivo, se pronunciará respecto de la naturaleza del servicio, es decir, determinará si el servicio propuesto califica como un servicio especial no previsto en el Contrato de Concesión o como servicio nuevo, según la definición del Reglamento General de Tarifas del Ositran, o si, por el contrario, califica como parte del servicio estándar¹.
6. Este esquema soluciona un problema evidenciado por ambas entidades respecto al tratamiento de algunas solicitudes de APM anteriores a la presente², sobre las cuales, el Indecopi emitió su evaluación sobre condiciones de competencia; y, aun cuando se identificó la inexistencia de condiciones de competencia en determinados servicios³, el Ositran dispuso no regular las tarifas de dichos servicios debido a que no correspondía hacerlo⁴.
7. Mediante Oficio Circular 053-15-SCD-OSITRAN del 20 de octubre de 2015, el Ositran remitió al Indecopi copia de la Resolución 062-2015-CD-OSITRAN del 14 de octubre de 2015, mediante la cual, el Consejo Directivo del Ositran estableció que el servicio propuesto por APM, califica como servicio especial no incluido en el Contrato de Concesión⁵.

II. OBJETO DEL INFORME

8. El presente informe tiene por objeto determinar si existen condiciones de competencia en la prestación del servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves, a efectos de que la

¹ Específicamente, si el Ositran determina que el servicio propuesto por APM es un servicio especial nuevo o no previsto en el Contrato, el Indecopi se pronunciará sobre la existencia de condiciones de competencia. Por el contrario, si el Ositran determina que el servicio propuesto por APM no es un servicio especial nuevo o ya se encuentra previsto en el Contrato, el Indecopi podrá emitir su pronunciamiento señalando que, en virtud de lo resuelto por el Ositran, no corresponde realizar el análisis de condiciones de competencia.

² Mediante Oficio 181-14-GG-OSITRAN del 9 de abril de 2014, el Ositran dio respuesta al Oficio 028-2014/ST-CLC-INDECOPI del 28 de febrero de 2014, mediante el cual, la Secretaría Técnica le solicitó determinada información acerca de la evaluación realizada por el Ositran respecto a las solicitudes de APM anteriores a la presente.

³ Los servicios de i) corte y vaciado de sacos en bodega de la nave, ii) trinca y destrinca de carga fraccionada, iii) lavado de llantas y/o carrocería externa del camión y iv) suministro a las naves desde muelle.

⁴ Específicamente, de acuerdo con Ositran, los servicios i) y ii) calificaban como servicios contenidos en el Contrato, el servicio iii) no era un servicio portuario en la medida que no se derivaba de la explotación de la infraestructura portuaria, y para el servicio iv) no era de aplicación el Contrato debido a las normas del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público de Ositran.

⁵ Asimismo, se remitió copia del Informe 049-15-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN del 5 de octubre de 2015. Informe que se incorpora íntegramente en la parte considerativa de la Resolución 062-2015-CD-OSITRAN.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

Comisión de Defensa de la Libre Competencia (en adelante, la Comisión) emita la opinión solicitada.

III. ANÁLISIS

3.1. Condiciones de competencia y servicios empaquetados

9. Para determinar la existencia de condiciones de competencia en la prestación de un servicio, es necesario definir el mercado relevante en el que se comercializa este servicio. Asimismo, para definir un mercado relevante, es necesario determinar si se trata de un servicio que se comercializa de manera individual o de manera empaquetada⁶. Esto es importante porque, como se explicará a continuación, si se trata de un servicio que se comercializa de manera empaquetada y existe un alto nivel de complementariedad entre los servicios que forman parte del paquete, la definición del mercado relevante y el análisis de las condiciones de competencia no deberán realizarse respecto del servicio individual sino respecto del paquete.

3.1.1. Servicios empaquetados

10. Desde el punto de vista de la demanda, la literatura económica señala que la comercialización de productos o servicios de manera empaquetada puede ser una respuesta de las empresas al comportamiento de los consumidores que, atendiendo a sus preferencias, adquieren determinados productos o servicios de manera conjunta porque los consideran complementarios. Se dice que dos productos o servicios son complementarios cuando son demandados de manera conjunta, de tal forma que, si el precio de uno se incrementa, la demanda de ambos se reduce⁷. Adicionalmente, se señala que los consumidores adquieren un conjunto de productos o servicios en un solo lugar (o de un mismo proveedor) con la finalidad de reducir costos de transacción (costos de búsqueda, costos de coordinación, entre otros)⁸.
11. Desde el punto de vista de la oferta, la literatura económica señala que las empresas deciden comercializar productos o servicios de manera conjunta por razones de eficiencia (economías de escala, de especialización, de ámbito, entre otras) o para extender su poder de mercado. Así, por ejemplo, los servicios de telefonía fija y conexión de banda ancha usualmente se comercializan de manera conjunta porque existen economías de ámbito que permiten el uso eficiente de la infraestructura común⁹. No obstante ello, cabe precisar que la

⁶ Lo que implica determinar si la prestación del servicio requiere únicamente del servicio bajo análisis o de servicios adicionales que posibiliten o complementen su prestación.

⁷ Para mayor detalle, ver Capítulo 6 de Varian Hal (1992), Microeconomics Analysis. Norton & Company Inc.

⁸ Harris, Judy y Balir, Edward A. (2006) Consumer Preference for Product Bundles: The Role of Reduced Search Costs. Journal of the Academy of Marketing Science. Volume 34, No. 4, pp. 506-513.

⁹ Fiscalía Nacional Económica (2010). Mercados relevantes en el Sector de Telecomunicaciones: Enfoques de la FNE y el TDLC y revisión internacional. Informe Final.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

venta conjunta también podría constituir una práctica anticompetitiva¹⁰. Asimismo, el empaquetamiento se puede presentar como mecanismo para discriminar precios o para excluir a los competidores¹¹.

12. Así, por ejemplo, se ha considerado que el servicio relevante en el sector bancario debe ser analizado como un conjunto de servicios financieros y no como un servicio financiero individual¹².
13. De igual modo, en el sector telecomunicaciones, se ha considerado la existencia de servicios empaquetados para la determinación de mercados relevantes. En efecto, se ha recomendado analizar el nivel de complementariedad por el lado de la demanda para definir el servicio relevante como un servicio individual o como un paquete de servicios. Así, por ejemplo, Gual¹³ ha propuesto analizar el empaquetamiento de los servicios teniendo en cuenta la existencia de fuertes complementariedades por el lado de la demanda. Al respecto, este autor ha señalado que no sería conveniente definir a cada servicio de un conjunto de servicios como un mercado relevante en sí mismo cuando la demanda de estos servicios tenga un alto nivel de complementariedad.
14. Del mismo modo, Yan y Bandyopadhyay¹⁴ han señalado que, para que las empresas puedan maximizar sus beneficios bajo estrategias de precios y empaquetamiento por categoría, se debe empaquetar los productos altamente complementarios con precios relativamente bajos. Por su parte, Economides¹⁵ ha demostrado que, bajo el supuesto de complementariedad en un modelo de duopolio, la estrategia de empaquetar le genera a ambas empresas un mayor beneficio que la estrategia de no empaquetar. Asimismo, este autor ha demostrado que, haciendo una variante sobre el supuesto de complementariedad, el resultado no es el mismo.
15. Adicionalmente, existen otras investigaciones que analizan el empaquetamiento de productos considerando el criterio de complementariedad por el lado de la demanda como las de Diallo¹⁶, Matutes y Regibeau¹⁷, y Whinston¹⁸.

¹⁰ Mediante Resolución 004-2013-TC/OSIPTEL, el Tribunal de Solución de Controversias del Osiptel sancionó a Telefónica del Perú S.A.A. por la realización de una infracción tipificada en el artículo 10 del Decreto Legislativo 1034, en relación con la venta conjunta del servicio Speedy (servicio de acceso a internet a través de la tecnología ADSL) y del servicio de telefonía fija

¹¹ Adams, William James and Yellen, Janet L., (1976), Commodity Bundling and the Burden of Monopoly, The Quarterly Journal of Economics, 90, Issue 3, p. 475-98. Nalebuff, Barry (2004), "Exclusionary Bundling" Quarterly Journal of Economics. Motta, M. (2004), Competition Policy: Theory and Practice. Cambridge Books, Cambridge University Press, ISBN 0-521-81663-7.

¹² Ver: D. F. Amel y M. Starr-McCluer (2001) Market definition in banking: recent evidence, Finance and Economics Discussion Series 2001-16, Board of Governors of the Federal Reserve System (U.S.), Myron L. Kwast y M. Starr-McCluer & J. D. Wolken, (1997), Market definition and the analysis of antitrust in banking, Finance and Economics Discussion Series 1997-52, Board of Governors of the Federal Reserve System (U.S.).

¹³ Gual J. (2004), Market Definition in the Telecoms Industry, in The Economics of Antitrust and Regulation in Telecommunications, edited by P. Rey and P. Buigues, E. Elgar Publishing.

¹⁴ Yan, Ruiliang y Bandyopadhyay, Subir (2011) The profit benefits of bundle pricing of complementary products, Journal of Retailing and Consumer Services Volume 18, Issue 4, July 2011, pp. 355-361

¹⁵ Economides, Nicholas (1993) Mixed Bundling in Duopoly: Working Paper, Stern School of Business, N.Y.U.

¹⁶ Diallo, Thierno (2005) Bundling and Complementarity, Canadian Economics Association.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

16. Finalmente, la Autoridad Independiente de Correo y Telecomunicaciones de Holanda - OPTA¹⁹ recomienda criterios para determinar los casos en los que un servicio relevante puede definirse como un servicio empaquetado. Para ello, aplica el test del monopolista hipotético²⁰ al servicio empaquetado y analiza si, ante un incremento de su precio, una parte significativa de la demanda sigue prefiriendo adquirir el servicio empaquetado en lugar de adquirir los servicios que forman parte del paquete de manera individual. En ese caso, el mercado relevante estaría definido por el paquete.
17. De acuerdo con lo anterior, si se trata de un servicio que se comercializa de manera empaquetada y existe un alto nivel de complementariedad entre los servicios que forman parte del paquete, la definición del mercado relevante y el análisis de las condiciones de competencia no deberán realizarse respecto del servicio individual sino respecto del paquete.

3.1.2. Servicios empaquetados en el mercado de transporte marítimo de carga

18. En el mercado de transporte marítimo de carga, los usuarios adquieren un conjunto de servicios necesarios para transportar determinados productos de un lugar a otro. Algunos de estos servicios se prestan siempre y otros dependen del tipo de carga o de eventualidades que se puedan presentar. Así, por ejemplo, para la exportación de contenedores refrigerados, el consignatario demanda al terminal portuario los servicios de *gate in/gate out*, desmontar el sistema *clip on*, suministro de energía y *handling*.
19. En ese sentido, es posible afirmar que los servicios relacionados con el transporte marítimo de carga son complementarios por el lado de la demanda debido a que forman parte de un conjunto de servicios que se complementan entre sí para alcanzar un mismo objetivo: transportar determinados productos de un lugar a otro²¹. Adicionalmente, considerando que existen diversos servicios relacionados con el transporte marítimo de carga, los usuarios tienen incentivos para contratar la prestación de estos servicios con una sola empresa con la finalidad de reducir sus costos de transacción (costos de búsqueda, costos de coordinación, entre otros).
20. Adicionalmente, considerando la existencia de economías de escala, de especialización y de ámbito, la empresa tiene incentivos para prestar estos servicios de manera conjunta. Así, por ejemplo, un depósito temporal puede

¹⁷ Matutes, Carmen y Regibeau, Pierre (1992) Compatibility and Bundling of Complementary Goods in a Duopoly, *Journal of Industrial Economics*, Wiley Blackwell, vol. 40(1), pp. 37-54.

¹⁸ Whinston, Michael .D. (1990) Tying Foreclosure, and Exclusion. *American Economic Review* 80, 837-59.

¹⁹ OPTA (2007) The Bundle the Market? Regulatory Policy Note N° 5, OFTA (2004) Mergers and Acquisitions in Hong Kong Telecommunications Markets.

²⁰ Small but Significant Non-Transitory Increase in Price Test (SSNIP Test).

²¹ Para mayor detalle, ver Magala, Mateus y Sammons, Adrian (2008), New Approach to Port Choice Modelling. En: *Maritime Economics & Logistics*, 2008, 10, pp. 9-34.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

prestar de manera conjunta el servicio de almacenamiento para contenedores llenos, así como los servicios de pesaje y colocación de precintos, entre otros.

21. A continuación, se describirán los servicios relacionados con el servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves. Ello, con la finalidad de determinar si se trata de un servicio que se comercializa de manera empaquetada y si existe un alto nivel de complementariedad entre los servicios que forman parte del paquete.

3.2 Descripción del servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves

3.2.1. Principales características del servicio

22. De acuerdo con lo señalado por APM, el servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves, consistiría en:

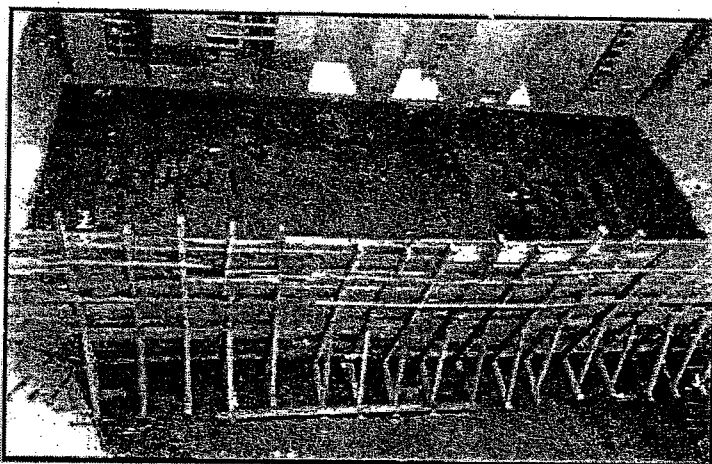
"El servicio en el caso de retiro, consiste en desarmar y desembarcar todos los materiales que son utilizados para dividir o separar artificialmente el espacio de una o varias bodegas de la nave. En el caso de colocación, consiste en el embarque de los materiales y la elaboración (o construcción) de separadores artificiales con dichos materiales"

23. El servicio propuesto sería demandado en aquellos casos en los cuales los usuarios necesitan transportar pequeños lotes de distintas mercancías (por ejemplo, maíz, trigo u otro cereal) o varias calidades de una misma mercancía (por ejemplo, distintas calidades de maíz) dentro de una misma bodega²².
24. Al respecto, la división artificial del espacio de una bodega, en dos o más partes, se debería principalmente a razones económicas; ello, debido a que transportar un lote o varios lotes pequeños en bodegas exclusivas podría ser más oneroso que transportar esos mismos lotes pequeños en una sola bodega (separada artificialmente). Así, en el primer caso se estaría utilizando sólo parte de la capacidad de una o varias bodegas, mientras que en el segundo caso se maximizaría el uso del espacio disponible de una bodega.
25. Los materiales que se utilizarían para la separación artificial pueden ser diversos, entre los principales se encuentran: madera o triplay forrado con lona plástica, escuadras, clavos, tornillos, cables de acero, etc. Asimismo, la principal actividad del servicio bajo análisis, es decir, el desarme/elaboración de separadores artificiales, se brindaría en las bodegas de aquellas naves (graneleras o *bulk carrier*) que se encuentren atracadas en el frente de atraque (área acuática) del TNM. El desembarque/embarque de los elementos utilizados para la construcción de los separadores artificiales se realizaría utilizando los muelles del TNM.

²² De acuerdo con el Informe 049-15-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN del 5 de octubre de 2015, existe una prohibición para la prestación del servicio de embarque de minerales a granel en el Terminal Norte Multipropósito (en adelante, TNM) a partir del inicio de operaciones del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales (23 de mayo de 2014); ello, de acuerdo con lo señalado en la Resolución de Consejo Directivo 055-2014-CD-OSITRAN del 4 de diciembre de 2014.

26. De acuerdo con APM, en la siguiente figura se muestra una imagen referencial de cómo un separador artificial dividiría la bodega de una nave:

Imagen referencial de un separador artificial en la bodega de una nave



Fuente: Reglamento de Operaciones de Transportadora Callao S.A.

27. Por otro lado, el contrato más frecuente en el transporte marítimo de carga a granel es el contrato denominado F.I.O. (Free in and out). En virtud de este contrato, la nave presenta sus bodegas abiertas en el puerto de origen; al término del embarque, la nave cierra sus bodegas, se traslada al puerto de destino, abre sus bodegas y el consignatario de la carga realiza la descarga²³.
28. En consecuencia, los demandantes y responsables del pago del referido servicio serían los consignatarios de la carga, porque son ellos los responsables de todas las operaciones necesarias para el transporte de dicha carga desde que la nave abre sus bodegas²⁴.

3.2.2. Relación del servicio propuesto con otros servicios portuarios

29. Cabe precisar que, no es posible brindar el servicio bajo análisis sin la existencia de frentes de atraque que sólo pueden ser provistos por un terminal portuario. Así, el servicio propuesto por APM se prestaría a las naves graneleras o *bulk carrier* dentro del TNM, utilizando por ejemplo, los muelles del TNM. En tal sentido, el servicio propuesto sólo podría ser provisto por un terminal portuario.
30. Asimismo, en caso el consignatario de la carga decidiera transportar lotes pequeños de carga; y, para ello, decidiera realizar la división provisional de la bodega de una nave, demandará el servicio bajo análisis previo/posterior a la actividad de embarque/desembarque de la carga. En efecto, previo al embarque de la carga, es necesario que se hayan construido los separadores artificiales;

²³ Gamarra, E. (2006). Investigaciones sobre el nivel de competencia relacionado con el mercado de servicios portuarios. Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento – BIRF, Presidencia del Consejo de Ministros – PCM, Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual – INDECOPI.

²⁴ A excepción que el contrato de transporte marítimo indique lo contrario.

**PERÚ****Presidencia
del Consejo de Ministros****INDECOPI**

por su parte, una vez desembarcada la carga, estos separadores artificiales deben ser retirados a fin de que se pueda embarcar otra carga. Considerando ello, el servicio bajo análisis se demandaría de manera conjunta con los servicios que posibilitan el desembarque/embarque de la carga: el servicio estándar a la carga sólida a granel²⁵.

31. De acuerdo con lo anterior, el servicio en cuestión se encuentra relacionado de manera complementaria con el servicio estándar a la carga sólida a granel. De esta manera, sustituir el servicio bajo análisis implicaría también sustituir el conjunto de servicios complementarios que se pueden prestar en el terminal portuario. En consecuencia, este servicio forma parte de un paquete de servicios que demandan los consignatarios de la carga, que está constituido por el servicio estándar a la carga sólida a granel y el servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves²⁶.
32. En efecto, es posible afirmar que existe un alto nivel de complementariedad entre los servicios que forman parte de este paquete porque son demandados por los consignatarios de la carga de manera conjunta, de tal forma que, si el precio de uno se incrementa, la demanda de ambos se reduce²⁷.

3.3 Definición del mercado relevante

3.3.1 Mercado de producto relevante

33. El artículo 6.2 del Decreto Legislativo 1034 señala que el “mercado de producto relevante es, por lo general, el bien o servicio materia de la conducta investigada y sus sustitutos. Para el análisis de sustitución, la autoridad de competencia evaluará, entre otros factores, las preferencias de los clientes o consumidores; las características, usos y precios de los posibles sustitutos; así como las posibilidades tecnológicas y el tiempo requerido para la sustitución”.

²⁵ De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión del TNM (Cláusula 8.19), en el caso de carga sólida a granel el servicio estándar incluye: i) las actividades de estiba o desestiba, descarga/embarque con fajas transportadoras u otros equipos, ii) el servicio de manipuleo – en el área de almacenaje (silos), o zona de maniobra – para la recepción de la carga de la Nave y carguío al medio de transporte que designe el Usuario, o viceversa en el embarque, iii) pesaje, incluyendo la transmisión electrónica de la información, y iv) uso de infraestructura (uso de muelle), y) Otros servicios vinculados con regímenes aduaneros previstos en las Leyes y Disposiciones Aplicables, que deban prestarse únicamente en el Terminal por la Sociedad Concesionaria. No incluye, de ser el caso, los servicios relacionados con el movimiento de la carga para la realización del aforo o similares dentro del Terminal. La prestación de estos servicios en ningún caso afectará el cumplimiento de las obligaciones de carácter aduanero que correspondan a los diferentes operadores de comercio exterior, conforme a la normativa vigente.

²⁶ Asimismo, de acuerdo con APM, la productividad en la descarga/embarque de granel sólido se reduce considerablemente cuando las bodegas de las naves contienen separadores artificiales. Así, la productividad se reduce porque las labores de descarga/embarque se deben realizar con mayor cuidado para evitar el riesgo de contaminación o combinación de diversas mercancías o calidades de una misma mercancía, lo que ocurriría si se rompen o dañan los separadores artificiales. A fin de evitar este riesgo, las actividades de descarga/embarque son intensivas en mano de obra, es decir, son los trabajadores a bordo (en un gran número), y no las máquinas, los que acumulan la carga al centro de la bodega para que así las “cucharas” (clamshell) recojan y descarguen la carga.

²⁷ Para un análisis detallado acerca de la existencia de complementariedad por el lado de la demanda en la prestación de los servicios portuarios, ver Resolución 008-2010/CLC-INDECOPI del 28 de enero de 2010, emitida en el procedimiento iniciado por el señor León Siles contra Cosmos Agencia Marítima S.A.C. y otros por presuntas prácticas restrictivas de la libre competencia en el Terminal Portuario del Callao (disponible en http://www.indecopi.gob.pe/RepositorioAPS/0/2/par/RES_008_2010_CLC/Res008-2010.pdf).



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros



34. Teniendo en cuenta que el servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves forma parte de un paquete, esta Secretaría Técnica considera que la definición del mercado relevante y el análisis de las condiciones de competencia del servicio en cuestión no deberán realizarse respecto de este servicio individual sino respecto del paquete.
35. Al respecto, esta Secretaría Técnica considera que este paquete de servicios no tiene sustitutos adecuados, toda vez que no existe otro servicio o conjunto de servicios que pueda satisfacer las mismas necesidades de los consignatarios de la carga para realizar la separación artificial dentro de la bodega de una nave.
36. En consecuencia, esta Secretaría Técnica considera que el mercado de servicio relevante está constituido por el paquete de servicios que demandan los consignatarios de la carga y que está conformado por el servicio estándar a la carga sólida a granel y el servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves (en adelante, el servicio relevante).

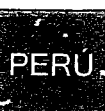
3.3.2 Mercado geográfico relevante

37. El artículo 6.3. del Decreto Legislativo 1034 establece que “el mercado geográfico relevante es el conjunto de zonas geográficas donde están ubicadas las fuentes alternativas de aprovisionamiento del producto relevante. Para determinar las alternativas de aprovisionamiento, la autoridad de competencia evaluará, entre otros factores, los costos de transporte y las barreras al comercio existentes”.
38. En ese sentido, corresponde determinar si existen fuentes alternativas de aprovisionamiento del servicio relevante. En relación con ello, considerando que el servicio relevante sólo puede ser prestado en terminales portuarios, se deben analizar otros terminales portuarios como alternativas de provisión del servicio.
39. Al respecto, se debe señalar que, el Muelle Sur del Terminal Portuario del Callao a cargo de DP World Callao S.R.L. es un terminal portuario que se ha especializado en la atención de naves y carga contenedorizada. De acuerdo con ello, el Muelle Sur no forma parte del mercado geográfico relevante.
40. Asimismo, el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales a cargo de Transportadora Callao S.A. es un terminal portuario que se ha especializado en el embarque de minerales y no considera el embarque/descarga de otras mercancías de granel sólido. De acuerdo con ello, este terminal no forma parte del mercado geográfico relevante.
41. Respecto a la posibilidad de la prestación del servicio relevante a través de otros terminales portuarios del litoral peruano, cabe señalar que los servicios portuarios a la carga sólida a granel pueden ser prestados en diferentes terminales portuarios²⁸. Sin embargo, por la ubicación de las instalaciones de los

28

De acuerdo con información de la Autoridad Portuaria Nacional, durante el 2014, del total de carga movilizada por los terminales portuarios de uso público en el Perú, el 50.5% corresponde a mercancía contenedorizada, el 33.8% a granel sólidos, el 7.2% a granel líquido, el 7.6% a carga general no contenedorizada y el 0.8% a carga

9/13



consignatarios de la carga (fábricas, avícolas y otros) y los costos logísticos (incluyendo el costo del transporte terrestre), existe una segmentación en relación con los terminales portuarios utilizados para la descarga de carga sólida a granel.

42. En efecto, de acuerdo con la información obtenida por esta Secretaría Técnica, las empresas importadoras de carga sólida a granel, principalmente, empresas importadoras de cereales, realizan la descarga de sus mercancías a través de los diferentes terminales portuarios del litoral peruano²⁹. Sin embargo, el destino de la carga importada son las zonas geográficas cercanas a los diferentes terminales portuarios (almacenes y/o clientes ubicados en zonas cercanas).
43. Por lo tanto, la importación de la carga sólida a granel se realizará en aquellos terminales portuarios ubicados en la zona de destino de dicha carga. Ello, se debe principalmente a los costos de transporte. Así, sería muy costoso realizar la descarga en un terminal portuario ubicado en un lugar diferente al de la zona de destino de la carga y luego trasladar la carga vía terrestre.
44. Cabe destacar que en los movimientos de carga sólida a granel en el Perú, el tráfico de importación se encuentra compuesto principalmente por productos como trigo, maíz, soya y fertilizantes; y, el tráfico de exportación se encuentra principalmente compuesto por concentrados de minerales (zinc y cobre)³⁰. Así, en el caso del TNM, durante el 2013 y 2014, la importación de cereales representó más del 75.4% de la importación de carga sólida a granel, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

**Productos de carga sólida a granel importados a través del TNM
2013-2014***

Régimen	Productos	Movimiento en el TNM		Participaciones	
		2013	2014	2013	2014
Importación	Maíz, trigo, soya y otros cereales	3,124,956	3,411,697	77.7%	75.4%
	Fertilizantes	405,537	315,678	10.1%	7.0%
	Otros	491,313	796,428	12.2%	17.6%
	Total	4,021,806	4,523,803	100.0%	100.0%

* El maíz, trigo y soya representaron más del 93.4% de los cereales importados durante el 2013.

Fuentes: APM

Elaboración: Secretaría Técnica

45. Asimismo, entre el 2012 y el primer semestre del 2015, el TNM ha concentrado más del 62.51% en la importación de los principales cereales (maíz, trigo y soya) entre los terminales portuarios del litoral peruano que movilizan carga sólida a granel. En el siguiente gráfico se muestra la evolución de los volúmenes importados:

rodante. Ver: http://www.apn.gob.pe/c/document_library/get_file?p_l_id=26815&folderId=27001&name=DLFE-13910.pdf (última consulta: 29 de octubre de 2015).

²⁹ Para mayor información ver las partidas arancelarias de los principales cereales (maíz, trigo y soya): <http://www.aduanet.gob.pe/cl-ad-itesdesp/FrmConsultaSumin.jsp?tcon=E> (última consulta: 29 de octubre de 2015).

³⁰ Ver: http://www.apn.gob.pe/c/document_library/get_file?p_l_id=28267&folderId=1260007&name=DLFE-7733.pdf (última consulta: 29 de octubre de 2015).

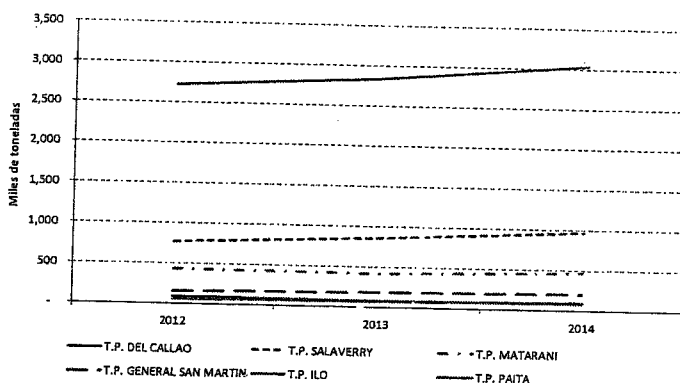


PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

Importación de los principales cereales según terminal portuario (2012-2014)

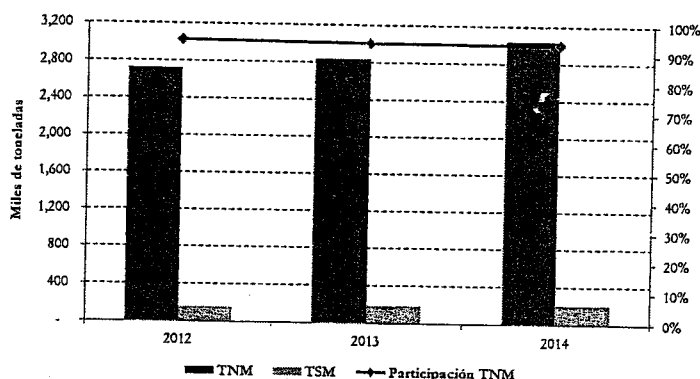


Fuente: Sunat y APM

Elaboración: Secretaría Técnica

46. Asimismo, a pesar de la cercanía entre el Terminal Portuario General San Martín (en adelante, TSM) y el TNM, aproximadamente 280 km, se ha evidenciado que, entre el 2012 y el 2014, el TSM movilizó menos del 6.29% del volumen total entre estos dos puertos.
47. En relación con ello, de las 47 empresas que han importado cereales a través del TSM y del TNM, se evidencia que sólo 7 empresas de ellas han utilizado el TSM, mientras que las 47 empresas han realizado sus importaciones a través del TNM³¹. Asimismo, se puede apreciar que el TNM concentró más del 93.71% del volumen movilizado de cereales entre ambos puertos, entre el 2012 y 2014, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico³²:

Movimiento de cereales entre el TSM y el TNM (2012-2014)



Fuente: Sunat y APM

Elaboración: APM

31

Entre las principales empresas importadoras se encuentran San Fernando, Alicorp y Contilatin, que han concentrado cerca del 50% del volumen importado a través del TSM y TNM, entre el 2011 y primer semestre de 2015. Las empresas que siguen en importancia son ADM Andina, Cargill Américas, Atlas Trading, Graneles del Perú, entre otras.

32

Ver: APM (2015) Propuesta del servicio especial denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves, p.19.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOPI

48. De acuerdo con lo anterior, a pesar de que la corta distancia entre ambos terminales portuarios podría tener como consecuencia que posean ciertas áreas de influencias comunes, existirían otros factores como los costos de transporte terrestre, las economías de escala, frecuencias de arribo, entre otras características, que debilitan la opción de que el TSM represente una fuente alternativa de aprovisionamiento del servicio relevante al TNM en la actualidad³³.
49. En consecuencia, esta Secretaría Técnica considera que no existen fuentes alternativas de aprovisionamiento para el servicio relevante a nivel interportuario, razón por la cual, el mercado geográfico relevante está constituido por el TNM.
50. Por lo tanto, el mercado relevante está constituido por el paquete de servicios que demandan los consignatarios de la carga y que está conformado por el servicio estándar a la carga sólida a granel y el servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves (servicio relevante) en el Terminal Norte Multipropósito (mercado geográfico).

3.4 Análisis de las condiciones de competencia

51. Considerando el mercado relevante previamente definido, corresponde analizar si existen condiciones de competencia en dicho mercado.
52. De conformidad con lo dispuesto por el Contrato, APM es la única empresa que puede brindar servicios dentro de la infraestructura portuaria del TNM. En efecto, la Cláusula 2.7 del Contrato establece que:

"(...) la SOCIEDAD CONCESIONARIA tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los Servicios que se puedan brindar dentro del referido Terminal Norte Multipropósito a partir de la Toma de Posesión (...)"

53. Por lo tanto, esta Secretaría Técnica considera que el servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves no se prestaría en condiciones de competencia.

IV. CONCLUSIONES

El servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves forma parte de un paquete de servicios portuarios. El mercado relevante

³³ De acuerdo con APM, las economías de escala y las frecuencias de arribo son resultado, principalmente, de la aglomeración de empresas alrededor de un puerto, la aglomeración del TNM es bastante mayor que en el TSM, lo que permite que los consignatarios establezcan acuerdos para importar en una misma nave sus productos. Ello, trae como consecuencia una mayor frecuencia en el número de arribos al TNM, atrayendo a su vez a otros consignatarios. Por otro lado, estos acuerdos originan que por arribo, en promedio, se transporte un mayor volumen de carga y que, por lo tanto, se generen economías de escala. Al respecto, una nave con mayor carga por arribo representa para los consignatarios un menor flete de transporte marítimo por tonelada respecto de transportar su carga en una nave más pequeña o en una nave con menor volumen por arribo. Ver: APM (2015) Propuesta del servicio especial denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves, p.20.



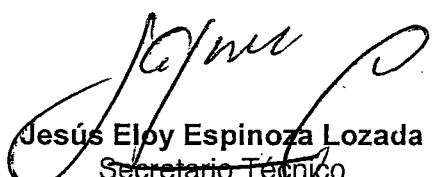
PERU

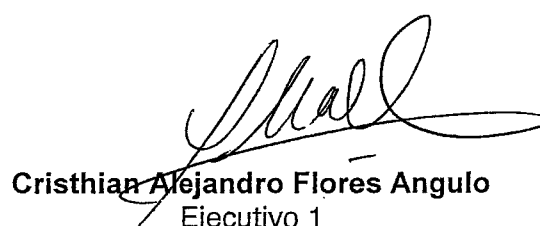
Presidencia
del Consejo de Ministros

INDECOP

está constituido por el paquete de servicios que demandan los consignatarios de la carga y que está conformado por el servicio estándar a la carga sólida a granel y el servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves (servicio relevante) en el Terminal Norte Multipropósito (mercado geográfico).

Considerando las características actuales del mercado, el servicio denominado retiro/colocación de separadores artificiales en las bodegas de las naves no se prestaría en condiciones de competencia.


Jesús Elpy Espinoza Lozada
Secretario Técnico
Comisión de Defensa de la Libre
Competencia


Cristhian Alejandro Flores Angulo
Ejecutivo 1
Comisión de Defensa de la Libre
Competencia