

Navieras son descubiertas en colusión global

El Ciudadano · 11 de marzo de 2015



El conocimiento de escándalos realizados por grandes empresarios no se corta. Cuando está en el centro de la atención pública el caso Penta y sigue su curso la demanda en EE.UU. contra Juan Bilbao, que fuese hasta el momento de presentarse presidente del Consorcio Financiero, la fiscalía nacional económica denunció un nuevo caso de colusión, tal como ocurrió antes entre las tres mayores cadenas farmacéuticas y en el sector avícola. Con la particularidad que en esta oportunidad corresponde a la arista chilena de una colusión a nivel global que se extendió por más de una década en la cual participaron la Compañía Sudamericana de Vapores, controlada al momento que se acogió al programa de delación compensada por el grupo Luksic y antes al grupo Claro, y la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, del grupo Urenda, que no se incorporó a este procedimiento y cuyos máximos personeros se declaran ignorantes de lo sucedido. Desde luego que los principales afectados son los adquirentes de vehículos importados al país.

La Fiscalía Nacional Económica (FNE) denunció un nuevo caso de colusión, la de seis navieras que se coordinaban en el transporte de vehículos hacia Chile durante doce años, entre 2000 y 2012, durante las

administraciones de Ricardo Lagos, Michelle Bachelet y Sebastián Piñera. Los participantes fueron las dos mayores empresas chilenas del sector, la Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV), controlada desde 2012 por el grupo Luksic y durante la mayor parte de la colusión por el grupo Claro, y la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (CCNI) perteneciente al grupo Urenda; las niponas Kawasaki Kisen Kaisha (K-line), Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (MOL) y Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (NYK); además de la coreana Eukor Car Carriers.

La colusión hacia Chile forma parte de un acuerdo a nivel global. La investigación en el país comienza a efectuarse “por una notificación –señaló el fiscal nacional, Felipe Irrarrázaval- del Departamento de Justicia de EE.UU. dando cuenta del ejercicio de facultades intensivas en otros países a propósito del mismo cartel que tiene características internacionales”(29/01/15). Luego la CSAV informó a la Superintendencia de Valores y Seguros (SVS) que estaba siendo investigada en EE.UU. y Canadá por acuerdos con navieras de otros países en el transporte de vehículos. Ese mismo día se acogió al mecanismo de delación compensada con la FNE. Obviamente la colusión no se produjo exclusivamente en el transporte hacia Chile, que constituye una parte de un todo “cuyo alcance es mundial”, como se consignó en el requerimiento. La globalización económica se produce en las más variadas esferas, también en actos colusivos. Las resoluciones y sanciones por estas acciones que violentan la libre competencia aún no se sancionan plenamente en Europa ni en EE.UU., a diferencia de Japón que ya lo hizo. En febrero de 2014, la CSAV llegó a un acuerdo con el Departamento de Justicia de EE.UU. declarándose culpable, comprometiéndose a cancelar una multa por US\$8,19 millones.

Nuevamente la constatación de la colusión se produjo, como aconteció en la efectuada por las tres mayores cadenas farmacéuticas[1], por el mecanismo de delación compensada, que en palabras de Felipe Irrarrázaval, “llegó a Chile y llegó para quedarse. Es –destacó- el camino natural para poder desbaratar carteles” (29/01/15). Irrarrázaval explicó que la delación compensada “para desbaratar carteles es una cuestión que se viene desarrollando desde los años noventa en Estados Unidos y en Europa desde el 2000 y ha hecho una diferencia en la efectividad de las agencias para ver carteles”. La delación fue efectuada primeramente por la CSAV en septiembre de 2012, controlada por el grupo Luksic desde febrero de ese año, a la cual se sumó en abril del año siguiente la japonesa NYK, siendo la primera vez que en el país dos empresas reconocen la misma cartelización. La autodenuncia de la CSAV se produjo cuando instancias de regulación de la Unión Europea, EE.UU. y Japón de conjunto seguían prácticas colusivas en el transporte marítimo de vehículos. En otras palabras, se adelantó a que estallase el escándalo en el país.

La CSAV en un comunicado, luego de condenar “enérgicamente” los actos contra la libre competencia, explicó que al recibir los pedidos de antecedentes por parte de EE.UU. y Canadá de posibles infracciones, instruyó una investigación interna comprobando qué funcionarios de la empresa habían incurrido en actos condenables, los cuales fueron separados de sus funciones. Eso sí, no aclaró cuál era la ganancia que recibían los infractores y quienes se beneficiaban de los precios a los usuarios más elevados. El grupo Luksic ya en junio de 2014 se acogió también al mecanismo de la delación compensada por colusión en la distribución de asfalto, en que estaba comprometida su filial Enx, lo que le permitió también quedar al margen de sanciones.

¿En qué consistía el acuerdo entre las navieras? “En este caso se trata de un cartel básicamente –explicó Felipe Irrázaval- para inhibir procesos competitivos en las contrataciones que las empresas navieras efectuaban en relación con los fabricantes o consignatarios de automóviles que tenían destino a Chile” (29/01/15). Utilizaban uno de los procedimientos más comunes de colusión asignándose entre ellas cuotas de mercado o servicios, no compitiendo entre sí u ofertando cotizaciones más elevadas, establecer condiciones incumplibles o no presentándose con ofertas. “Las empresas navieras requeridas lograron –se señala en la denuncia de la FNE- 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”.

Es impensable suponer que los controladores de estas navieras no supieran de estos sobreprecios que se generaron por más de una década. El documento explica que los diferentes acuerdos se establecieron presencialmente o por altos ejecutivos de las diferentes naviera vía correo electrónico en las rutas que unen Europa, Asia y América con Chile. Por ejemplo, en los vehículos BMW, la Sudamericana y NYK se repartieron las operaciones distribuyéndose puertos de embarque. O con Mitsui se estableció que la nipona transportara los autos Nissan en la ruta Europa-Chile, mientras la CSAV trasladaba los vehículos Renault. El documento consigna todos los acuerdos establecidos.

La FNE solicitó al Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC) se apliquen multas por 90.000 Unidades Tributarias Anuales (UTA), alrededor de US\$75 millones. La CSAV quedó exenta y para NYK, que se acogió más tarde en el curso de la investigación que duró dos años a la delación compensada se le propone una multa de 50% del monto más alto solicitado, teniendo en cuenta que entregó datos considerados por la fiscalía importantes y diferentes a los proporcionados por la empresa del grupo Luksic. Para la naviera del grupo Urenda se propuso una multa de US\$12,5 millones. La participación de la CSAV en el transporte de vehículos importados en el año 2012 fue de un 18,1% del total, mientras el de la CCNI fue de 3,7%. La empresa del grupo Urenda sostuvo en un comunicado que no participó en las prácticas colusorias denunciado por la FNE. El porcentaje más elevado en dicho año lo registró la coreana Eukor con un 30,6%, seguido por NYK (19,2%).

El Superintendente de Valores y Seguros, Carlos Pavez, destacó la responsabilidad de los directorios en el marco de un seminario sobre gobiernos corporativos. “Los escándalos que hemos visto en el último tiempo –señaló- tienen raíz en el mal funcionamiento de los gobiernos corporativos” (29/01/15). Más aún, como acontece en el caso cascadas Julio Ponce Lerou sigue al frente de Soquimich y sus filiales pese a ser formalizado y enfrentado una multa.

La colusión afectó directamente en los adquirentes de los vehículos. “Tales acuerdos –expresó la FNE en su documento- afectaron el precio del transporte de vehículos de manera anticompetitiva, afectando el precio final de los vehículos en Chile”. En 2012, se recibieron en el país vehículos por la suma de US\$5.805

millones, consignándose gastos en fletes por aproximadamente US\$310 millones. Recuérdese que en ese momento la colusión tenía un historial superior a una década. En 2012, un 90,7% de todos los vehículos recepcionados se trasladaron por las tres rutas afectadas por la colusión. Un 73,4% del total provino de Asia, siendo el mayor operador la coreana Eukor con el 41,6% que tiene como representante en el país a Ian Taylor Chile. Luego, un 11,3% llegó de Europa, siendo el mayor operador la CSAV, que también registró el liderazgo en las operaciones en América.

El ministro de Economía, Luis Felipe Céspedes, expresó que “este caso subraya la necesidad de establecer lo que el gobierno ya ha anunciado, que las multas sean proporcionales con los daños causados a los consumidores” y se debería establecer “inhabilidad para los ejecutivos que finalmente toman las decisiones de colusión” (30/01/15). Céspedes ejemplificó la situación con el caso pollos donde la FNE informó de un perjuicio de US\$1.500 millones y multas por US\$61 millones. Es hora ya que se concreten las propuestas para incrementar las sanciones.

[1] Véase, La Crisis Económica Modifica el Mapa de la Extrema Riqueza, Cenda 2010, págs. 164-170.

Fuente: El Ciudadano