



MINISTÉRIO DA FAZENDA
Secretaria de Acompanhamento Econômico

Parecer n.º: 342 /COGSE/SEAE/MF

Brasília, 3 de outubro de 2002.

Referência: Ofício nº 996/02 GAB/SDE/MJ, 08 de março de 2002.

Assunto: Ato de Concentração nº 08012001491/2002-59

Requerentes: LauritzenCool AB (“Lauritzen”) e Eastwind Transport Ltd. (“Eastwind”).

Operação: Trata-se da transferência de ações de sociedades controladas pelos Grupos Lauritzen e Eastwind, resultando na aquisição de 50% do capital social da Artic Reefers pela Eastwind.

Recomendação: Aprovação sem restrições.

Versão: Pública

“O presente parecer técnico destina-se à instrução de processo constituído na forma da Lei n.º 8.884, de 11 de junho de 1994, em curso perante o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência – SBDC.

Não encerra, por isto, conteúdo decisório ou vinculante, mas apenas auxiliar ao julgamento, pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE, dos atos e condutas de que trata a Lei.

A divulgação de seu teor atende ao propósito de conferir publicidade aos conceitos e critérios observados em procedimentos da espécie pela Secretaria de Acompanhamento Econômico - SEAE, em benefício da transparência e uniformidade de condutas.”

A Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça solicita à SEAE, nos termos do Art. 54 da Lei n.º 8.884/94, parecer técnico referente ao ato de concentração entre as empresas: LauritzenCool AB (“Lauritzen”) e Eastwind Transport Ltd. (“Eastwind”).

1. DAS REQUERENTES

1.1. LauritzenCool AB (“Lauritzen”)

1. A empresa LauritzenCool AB, doravante denominada “Lauritzen”¹, é uma sociedade integralmente controlada pela J. Lauritzen Holding A/S, empresa de nacionalidade dinamarquesa pertencente ao Grupo Lauritzen.

2. A Lauritzen é formada por empresas de transporte marítimo situadas no Brasil e na Argentina (LauritzenCool Ltda - Natal, Argentina Euroamerica S.A., Segetrans Argentina S.A., LauritzenCool S.A.-Argentina), e têm escritórios na Suécia, Argentina, Brasil, Chile, Equador, Japão, Nova Zelândia, África do Sul, Uruguai e Estados Unidos².

3. No Brasil, a Lauritzen presta serviços de transporte marítimo de produtos alimentícios perecíveis e armazenagem de cargas perecíveis no porto de Natal. Nos demais países do Mercosul, a Lauritzen oferece serviços de transporte marítimo de produtos perecíveis, além de estivagem e armazenamento em câmara frigorífica.

4. O Grupo Lauritzen, no ano de 2001, faturou aproximadamente R\$ 64,87 milhões no Brasil, R\$ 170,65 milhões no Mercosul e R\$ 3,055 bilhões no mundo. Já a empresa LauritzenCool AB faturou no último exercício no Brasil R\$ 52,08 milhões.

¹ com sede na Berga Backe 2, SE-182 85, Danderyd, Suécia

² Conforme informações do site da empresa www.lauritzencool.com

5. Nos últimos três anos, o Grupo Lauritzen participou de operações no Mercosul envolvendo a constituição da Segetrans Argentina S.A, em 1999, e a constituição da Frio Grande do Norte Ltda. em 2000.

1.2. Eastwind Transport Ltd. (“Eastwind”)

6. A Eastwind Transport Ltd., doravante denominada “Eastwind”³, é uma sociedade controlada integralmente pela Eastwind Maritime S.A., empresa do Grupo Eastwind.

7. A Eastwind atua no transporte marítimo de bens perecíveis refrigerados, transportando cargas de carne bovina e aves congeladas. A empresa opera em linhas regulares, realizando cerca de duas viagens ao mês partindo de portos brasileiros com destino a vários portos do Oriente Médio.

8. O Grupo Eastwind não possui participação direta ou indireta em qualquer empresa no Brasil e no Mercosul. O faturamento do Grupo, em 2001, foi cerca R\$ 406,9 milhões no mundo e R\$ 46,5 milhões no Brasil, não apresentando faturamento nos demais países do Mercosul.

2. DA OPERAÇÃO

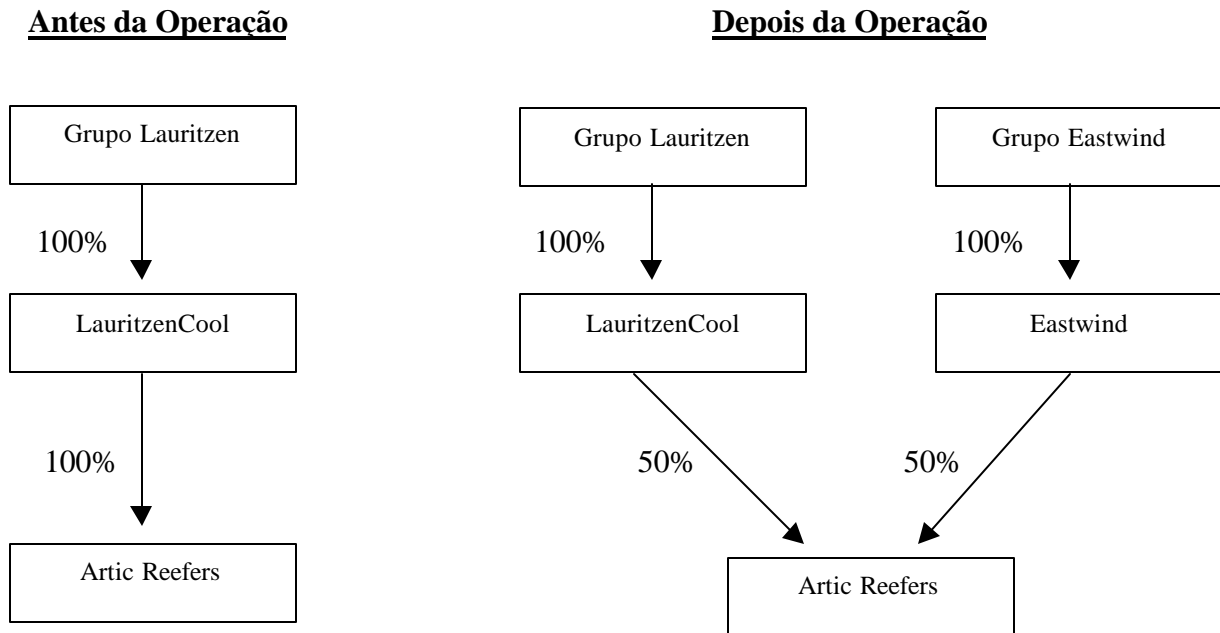
9. A operação consiste na transferência de ações de sociedades controladas pelos Grupos Lauritzen e Eastwind, na formação de duas “*joint ventures*” e na incorporação de uma nova sociedade na Libéria..

10. Em 12 de fevereiro de 2002 foi celebrado o “Master Agreement”, por meio do qual ficou acordado que a Eastwind tornar-se-á proprietária de ações a serem emitidas pela Artic Reefers. Com a operação, a Artic Reefers, que antes da operação era subsidiária integral do

³ com sede na 444 Madison Avenue, New York, NY, 10022, EUA

Grupo Lauritzen, terá o seu capital social dividido, sendo que 50% das ações ficarão com a Lauritzen e os outros 50% serão detidos pela Eastwind.

11. Os organogramas abaixo mostram a participação no capital da Artic Reefers antes e após a operação.



12. Por meio do “Master Agreement” ficou ainda estabelecido que a LauritzenCool tornar-se-á proprietária de 33,3% do capital social da Eco Shipping Ltd. Antes da presente operação, a Eco Shipping tinha 19% do seu capital detido pela Lauritzen e 81% pela Eastwind. Sendo assim, após o ato, 63,7% das ações da Eco Shipping serão detidas pela Eastwind e 33,3% pela LauritzenCool. Entretanto, a transação não estabelece qualquer mudança no controle da Eco Shipping.

13. Por fim, Lauritzen e Eastwind acordaram em constituir uma sociedade na Libéria a ser denominada “ReeferShip Ltd.”, a qual deverá prestar serviços à Artic Reefers e à Eco Shipping Ltd.. Por meio do “Addendum No.1” ao “Master Agreement”, a sociedade Armada Shipping AS foi aceita como acionista da ReefersShip com a emissão de ações suficientes para proporcionar a participação da Armada em 1/3 no capital social da Reefers Ship. Assim,

Eastwind, LauritzenCool e Armada serão titulares, cada uma, de 33% do capital social da ReefersShip. A ReeferShip irá operar somente como um representante comercial para as empresas LauritzenCool e Eastwind Transport Ltd., comercializando os serviços e os navios das mesmas. Cabe ressaltar, que o “Master Agreement” também estabelece que o referido contrato pode ser terminado por meio de comunicado escrito de desistência pelas sociedades Eastwind Marine ou LauritzenCool.

14. Como resultado da operação, as rotas de transporte marítimo de peixes, atualmente operadas pela LauritzenCool, serão operadas por meio de uma joint venture dividida igualmente entre LauritzenCool e Eco Shipping Ltd., de acordo com os termos e estabelecidos no “Master Agreement”. Do mesmo modo, a rota de transporte de bananas do Equador para a Europa Setentrional denominada “EastMan”, e atualmente operada pela Eastwind, será operada por uma *joint venture* cujo controle será igualmente dividido entre a Eastwind e a Artic Reefers.

15. Assim, sendo a operação realizada exclusivamente no exterior, e não envolvendo ativos localizados no Brasil, trata-se de uma operação internacional com reflexos no Brasil, uma vez que Lauritzen e Eastwind ofertam serviços no país.

16. O presente ato de concentração foi apresentado à Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça em 08/03/2002, sendo que a submissão do presente ato aos integrantes do Sistema Brasileiro de Defesa de Concorrência ocorreu, segundo as requerentes, em virtude do disposto no parágrafo 3º do art.54 da Lei 8884/94, tendo em vista os faturamento dos Grupos Lauritzen e Eastwind, envolvidos na operação, terem sido superiores a R\$ 400 milhões no exercício financeiro de 2001.

3. MERCADO RELEVANTE

3.1 Mercado Relevante Produto

17. Os grupos envolvidos na operação atuam no segmento de serviços de transporte de bens perecíveis, envolvendo o carregamento, organização, transporte e descarga de produtos, geralmente em rotas profissionais.

18. O Grupo Lauritzen atua no Brasil na prestação de serviços de transporte marítimo de produtos perecíveis, envolvendo a acomodação de cargas perecíveis (alimentos) em navios dotados de compartimentos refrigerados, e dispositivos para a manutenção de condições ideais de temperatura e acondicionamento para o transporte (em geral intercontinental) do porto de origem do produtor até o cliente. Além do transporte marítimo, o Grupo Lauritzen oferece serviços de armazenamento refrigerado no estado do Rio Grande do Norte, envolvendo a armazenagem temporária de cargas em ambientes climatizados no porto de Natal, para posterior transferência aos navios da empresa.

19. O Grupo Eastwind desenvolve suas atividades no país por meio da sua subsidiária Eastwind, que opera em linhas regulares de transporte de bens perecíveis refrigerados, realizando cerca de duas viagens ao mês partindo de portos brasileiros com destino a vários portos do Oriente Médio. As cargas transportadas pela Eastwind são de carne bovina e aves congeladas.

20. A Tabela abaixo mostra a relação de produtos/serviços ofertados pelos Grupos Lauritzen e Eastwind no Brasil.

Tabela I

Produtos/Serviços ofertados pelos Grupos Lauritzen e Eastwind no Brasil.

Produtos/Serviços	Grupo Lauritzen	Grupo Eastwind
Transporte Marítimo Refrigerado de Produtos	X	X

Armazenamento Refrigerado de Cargas para posterior Transferência aos navios	X	
---	----------	--

Elaboração: SEAE

21. O serviço de transporte marítimo refrigerado de cargas pode ser prestado por dois tipos principais de navios.⁴ Um deles é a embarcação refrigerada especializada, dotada de um ou mais compartimentos onde são acomodados os produtos com temperatura e atmosfera controlada, de modo a garantir a manutenção devida aos bens. O segundo, corresponde aos navios cargueiros de contêineres refrigerados. Nesse caso, as embarcações não dispõem de compartimentos especiais e os produtos são acomodados em contêineres climatizados que são apenas carregados e transportados para o navio. Apesar de envolverem atividades logísticas distintas, os navios refrigerados tradicionais, e aqueles carregadores de contêineres, prestam serviços similares que constituem alternativas do ponto de vista do consumidor.

22. Em resposta ao Ofício 1959/COGSE/SEAE/MF, as requerentes afirmam que, no Brasil, assim como no restante do mundo, verifica-se uma forte concorrência nos preços do transporte marítimo refrigerado de cargas perecíveis por embarcações refrigeradas especializadas, assim como no transporte por navios cargueiros de contêineres refrigerados. É possível afirmar que, enquanto os preços de transporte em navios refrigerados são mais sujeitos a variações sazonais do mercado, verifica-se que os preços aplicáveis ao transporte em navios cargueiros de contêineres são mais estáveis. No entanto, pode-se dizer que não há uma diferença expressiva de preços entre as duas possibilidades de transporte.⁵ Portanto, para efeito da presente análise, os dois tipos de transporte serão considerados substitutos.

23. Além do transporte marítimo de produtos refrigerados, as empresa LauritzenCool e Eastwind, também podem atuar no transporte marítimo de automóveis, por meio de um contrato

⁴ Conforme informações prestadas no item IV.3. do anexo I da Resolução 15,

⁵ Em resposta ao Ofício 1959/COGSE/SEAE/MF, as requerentes informaram: “Utilizando-se como base para comparação cargas e épocas semelhantes, a diferença de preço de transporte marítimo pode ser de até 3% apenas. Por outro lado, se considera a totalidade dos custos do transporte do local de produção até o local de consumo dos produtos transportados, tal variação tende a ser de 1% a 2%. Se for verificada uma diferença na totalidade dos custos de transporte de certa carga perecível em navios refrigerados especializados ou em navios cargueiros de contêineres

a ser celebrado com a HUAL (Hoegh Ugland Auto Liners). Entretanto, essa atividade tem como característica o reposicionamento dos navios quando estes retornam aos seus portos de origem, visando utilizar sua capacidade de carga, bem como facilitar a recolocação dos navios nos países onde os principais exportadores de produtos perecíveis estão localizados. Dessa forma, a atividade das requerentes no transporte de cargas não perecíveis, ou seja, sem a necessidade de refrigeração, tem apenas caráter residual, e portanto não será objeto da presente análise.

24. Assim, definiremos como mercado relevante produto para o presente ato o **transporte marítimo intercontinental de produtos refrigerados**, tendo em vista a sobreposição de atividades dos Grupos Lauritzen e Eastwind.

3.2. Mercado Relevante Geográfico

25. Quanto ao mercado geográfico, os grupos que atuam mundialmente no transporte marítimo com navios refrigerados definem suas rotas baseando-se nas necessidades de demanda, já que ofertam seus serviços em diversas localidades do mundo.

26. Para a definição do mercado geográfico para serviços de transporte, busca-se determinar as rotas de atuação das empresas, assim como as rotas alternativas viáveis do ponto de vista dos clientes, para que possamos definir o mercado relevante geográfico como sendo as rotas percorridas por ambas as empresas ou as rotas alternativas à elas.

27. A importância da verificação da existência de rotas alternativas para a definição do mercado relevante está ligada à possibilidade do contratante do transporte poder escolher entre uma e outra rota que o possibilite transportar o seu produto do local de origem até o local de destino.

28. A Tabela abaixo mostra as rotas de atuação dos Grupos Lauritzen e Eastwind no transporte marítimo de produtos refrigerados.

superior ao percentual supra-indicado, os comerciantes provavelmente substituirão uma modalidade por outra

TABELA II

Rotas de Atuação dos Grupos Lauritzen e Eastwind
(Transporte Marítimo de Produtos Refrigerados no Mundo)

Rotas de Atuação	Grupo Lauritzen	Grupo Eastwind
Chile – Europa	X	
Chile – Costa Leste da América do Norte	X	
Chile – Costa Oeste da América do Norte	X	
Argentina – Europa	X	
Área do Rio da Prata – Europa	X	
Argentina – Costa Leste da América do Norte	X	
Brasil – Oriente Médio		X
Brasil – Europa	X	
Equador – Nova Zelândia	X	
Equador – Argentina	X	
Nova Zelândia – Costa Oeste da América do Norte / México	X	
Europa – Oriente Médio	X	
Equador – Costa Rica – Costa Oeste da América do Norte	X	
Filipinas – China		X
Panamá – Costa Rica – República Dominicana – Europa	X	
México – Europa	X	
Noruega – Mares Báltico e Negro		X
Turbo – Bridgeport	X	
Golfo do México Norte Americano – São Petesburgo e Mar Negro		X
Turbo – Golfo dos Estados Unidos da América	X	
Colômbia – Norte da Europa	X	

(navios refrigerados especializados por navios cargueiros de contêineres e vice-versa)

Israel – Norte da Europa	X	
Israel – Turquia – Norte da Europa	X	
Turquia – Norte da Europa	X	
Israel – Europa	X	
Norte da Europa – Israel	X	
Sudoeste do Atlântico e Leste do Pacífico – Extremo Oriente		
Norte da Europa – África Ocidental	X	
África do Sul – Europa	X	
Plate – Europa	X	
Plate – Báltico	X	
Costa do Marfim – Marselha – Costa do Marfim	X	
Israel – Japão	X	
África do Sul – Extremo Oriente Médio	X	
Japão – América do Sul	X	
Nova Zelândia – Europa	X	
Equador – Costa Oeste dos Estados Unidos da América – Japão	X	
Austrália – Costa Oeste dos Estados Unidos da América – Costa Leste dos Estados Unidos da América.	X	X

Fonte: Requerentes. Elaboração: SEAE

29. Conforme mostra a Tabela 1, podemos observar uma sobreposição de atividade dos grupos na rota Austrália – Costa Oeste dos Estados Unidos da América – Costa Leste dos Estados Unidos da América. Porém, tal rota não é relevante à presente análise, importando apenas as rotas que envolvam o Brasil. Sendo assim, observamos a atuação dos Grupos Lauritzen e Eastwind nas rotas Brasil – Oriente Médio e Brasil – Europa, respectivamente.

30. Poderíamos dizer, em um primeiro momento, que não haveria uma sobreposição entre as rotas dos Grupos Lauritzen e Eastwind por considerarmos as rotas Brasil – Oriente Médio e Brasil – Europa como rotas distintas. Entretanto, adotando uma posição mais conservadora, consideramos que, embora as rotas Brasil – Oriente Médio e Brasil – Europa possam não ser equivalentes pelo lado da demanda, não constituindo assim o mesmo mercado

geográfico, pelo lado da oferta as empresas que têm capacidade de atuar em qualquer uma dessas rotas teriam capacidade de atuar nas demais.

31. Vale resaltar que este parecer não analisará cada uma das rotas envolvidas separadamente levando em consideração rota porto a porto, em função da falta de informações a respeito da substitubilidade entre portos. Não há como afirmar com precisão até que ponto é possível um navio fazer escalas em vários portos brasileiros, para posteriormente seguir para a Europa ou Oriente Médio, sem que haja um aumento significativo de preço em razão de tal medida.

32. Sendo assim, definiremos o mercado relevante geográfico como **transporte marítimo intercontinental de produtos refrigerados nas rotas Brasil – Europa e Brasil – Oriente Médio.**

4. POSSIBILIDADE DE EXERCÍCIO DE PODER DE MERCADO

33. Os serviços de transporte marítimo de produtos refrigerados possuem algumas peculiaridades. Tais serviços não são ofertados de forma regular, tendo em vista que a demanda pelos serviços de transporte marítimo de produtos refrigerados está sujeita à variações sazonais. Essas variações sazonais são determinadas, por exemplo, pelo período das safras agrícolas em determinadas regiões do mundo.⁶ Assim, dadas as características do referido mercado, uma estimativa de participação das empresas que atuam nesse mercado relevante torna-se imprecisa, tendo em vista a irregularidade com o qual são ofertados os serviços.

34. Conforme informação prestadas pelas requerentes em resposta ao Ofício nº1959/SEAE/COGSE/MF, as maiores sociedades transportadoras de contêineres (e.g. Maersk Sealand, P&O Nedlloyd, Evergreen, MSC, Hapag-Loyd, NYK), tanto como várias outras empresas de contêineres (e.g. Hamburg Süd, CGM/CMA) operam no Brasil e no Mercosul ao

⁶ O comércio de frutas na América do Sul pode ser tomado como exemplo das variações sazonais, em virtude dos diferentes períodos de safras no Chile, Argentina, Uruguai e Brasil.

lado das maiores operadoras de navios refrigerados (e.g. LauritzenCool, Star Reefers) e de um grande número de operadores menores.⁷

35. Portanto, podemos concluir que outras empresas no mundo podem atuar no mercado relevante nos períodos de demanda, bastando para tanto que tais empresas alterem o seu itinerário de modo a alocar capacidade de transporte nas rotas consideradas.

36. A Tabela a seguir é indicativa do percentual relativo da capacidade global das participantes do mercado de transporte marítimo refrigerado de produtos, baseadas em informações da Drewry Shipping Consultants, atualizadas até 2001.

TABELA III

Tabela representativa da capacidade global das sociedades participantes do mercado de transporte marítimo de produtos refrigerados.

Nome da Empresa	Percentual relativo da capacidade global
Maersk Sealand	9,1%
P&O Nedlloyd	5,1%
Evergreen	2,1%
Cosco	1,9%
MSC	1,8%
Eastwind	2,6%
Hanjin	1,8%
NYK	1,7%
APL	1,6%
Hapag-Lloyd	1,4%
OOCL	1,4%
Outras empresas de contêineres	31,6%

⁷ Em resposta ao Ofício nº 1615/COGSE/SEAE/MF a empresa Nolem Importadora Ltda., cliente das requerentes, citou ainda outras empresas que oferecem o mesmo serviço prestado pelas requerentes no Brasil (Seatrade, Maesk, CSAV).

Seatrade	3,5%
LauritzenCool	5,0%
Star Reefers	1,2%
NYK	1,0%
Lavinia	0,9%
Great White Fleet	0,7%
Dole	0,6%
Outros operadores de navios refrigerados	28,7%
Capacidade Global	100%

Fonte: Drewry Shipping Consultants, London, 2001. Elaboração: SEAE.

37. A capacidade global combinada de cargas de produtos perecíveis em embarcações refrigeradas especializadas e em navios cargueiros de contêineres refrigerados é atualmente estimada em 850 milhões de pés cúbicos.⁸

38. A capacidade total da Lauritzen é atualmente de 42,3 milhões, equivalente a 5% de participação relativa a capacidade global. Já a frota refrigerada operada pela Eastwind tem uma capacidade total de carga, incluindo-se os navios próprios, fretados e em consórcio (joint-venture), de aproximadamente 22 milhões de pés cúbicos, o que representa uma participação relativa na capacidade global de aproximadamente 2,6%.⁹

39. As requerentes, em conjunto, têm uma capacidade de 64,3 milhões de pés cúbicos, equivalente a 7,6% de participação relativa a capacidade Global.

40. Assim, mesmo que a operação possibilite o aumento da participação dos Grupos Lauritzen e Eastwind no mercado intercontinental de transporte marítimo de produtos refrigerados, esta se encontra abaixo de 10%. Nesse mercado específico, concluiu-se ser muito pouco provável que a operação aqui analisada possibilite ao Grupos exercerem de forma unilateral ou coordenada seu poder de mercado.

⁸ Baseado em informações da Drewry Shipping Consultants.

⁹ Informações prestadas pelas Requerentes.

5. RECOMENDAÇÃO

41. Portanto, concluímos que a operação não evidencia possibilidade de exercício de poder de mercado, não gerando efeitos anticoncorrenciais no mercado nacional.

42. Ante o exposto, a operação é passível de aprovação sob o ponto de vista da defesa da concorrência.

À consideração superior.

RODRIGO AFFONSO DOS SANTOS

Assistente Técnico

MARCELO DE MATOS RAMOS

Coordenador - Geral de Comércio e Serviços

De acordo.

CRISTIANE ALKIMIN J. SCHMIDT

Secretária-Adjunta

De acordo.

CLÁUDIO MONTEIRO CONSIDERA

Secretário de Acompanhamento Econômico