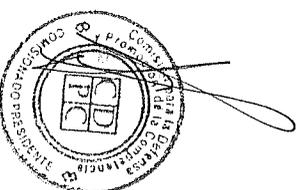


RESOLUCIÓN NÚMERO 009-CDPC-2014-AÑO-IX COMISIÓN PARA LA DEFENSA Y PROMOCIÓN DE LA COMPETENCIA. SESIÓN ORDINARIA DEL PLENO NÚMERO 50-2014.- Tegucigalpa, Municipio del Distrito Central, dieciocho de diciembre de dos mil catorce.

VISTO: para resolver el expediente administrativo número 138-D-1-2014, contenido de la denuncia interpuesta por el Abogado Arnoldo Gabriel Solís Córdova, quien acciona en su condición de apoderado legal de la Asociación Hondureña de Maquiladores (en lo sucesivo *la Asociación o AHM*), y legítima su acción en favor de algunos de sus miembros asociados, estos son, LEAR CORPORATION EEDS; ETHAN ALLEN, S. A.; Group Fruit of the Loom (Confeciones Dos Caminos); Hilos y Mechas, S. A. de C. V. (Himesa); y, PLADESA, en contra de las sociedades mercantiles y/o empresas navieras denominadas CROWLEY LATIN AMERICA SERVICES LLC, SEABOARD MARINE, DOLE OCEAN CARGO EXPRESS, y SSI OCEAN SERVICES representada por SEABOARD SOLUTIONS DE HONDURAS, S. de R. L., por suponerlas responsables de realizar prácticas restrictivas prohibidas por su naturaleza.

HECHOS Y ANTECEDENTES:

1. Que en fecha trece (13) de enero de dos mil catorce (2014), la Asociación Hondureña de Maquiladores, con domicilio en San Pedro Sula, presentó ante la Comisión para la Defensa y Promoción de la Competencia (en lo sucesivo la Comisión o CDPC), por medio de su apoderado legal, Abogado Arnoldo Gabriel Solís Córdova, escrito de denuncia en el que señaló como suma: "QUE SE INVESTIGUE UNA CONDUCTA PROHIBIDA POR LA LEY ORIENTADA A ESTABLECER TARIFAS EN PERJUICIO DE LA LIBRE COMPETENCIA. QUE SE APLIQUEN MEDIDAS PROVISIONALES PARA HACER CESAR LA APLICACIÓN DE LAS TARIFAS ANUNCIADAS. SE ACOMPAÑAN DOCUMENTOS. RESOLUCIÓN. CERTIFICACIÓN."
2. Que mediante providencia resolutoria de fecha diecisiete (17) de enero de dos mil catorce (2014), el Pleno de la Comisión resolvió en su sesión número 03-2014, admitir el escrito de denuncia presentado por el apoderado legal de la Asociación, ordenar el inicio de la investigación preliminar, y activar el procedimiento de exigencia de información. En esa misma providencia, se



instruyó y delegó en la Dirección Técnica y la Secretaría General proceder con la realización y formulación de requerimientos de información, libramiento de comunicaciones, citaciones e inspecciones; así como a practicar o realizar cuantas diligencias y actuaciones sean pertinentes a efecto de cumplir con lo resuelto.

3. Que en fecha diecisiete (17) de enero de dos mil catorce (2014) la Dirección Técnica recibió de Secretaría General el expediente administrativo número 138-D-1-2014, contenido de la denuncia en cuestión.

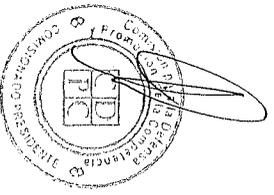
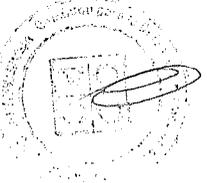
CONSIDERANDO (1): Que la denunciante explica la supuesta infracción a la Ley, de la manera siguiente:

1. Indica que la Asociación aglutina las empresas del sector textil-maquilador cuyo rubro por los empleos, divisas y movimiento que genera en la economía nacional, hace que este sector sea estratégico para la economía de Honduras.
2. Señala que las empresas afiliadas a la Asociación requieren para sus operaciones de importación y exportación de los servicios de las empresas navieras que operan en Honduras, estas últimas utilizan para su giro mercantil de las instalaciones y servicios de la Empresa Nacional Portuaria, a quien le pagan por los servicios de Puerto y luego le cobran a la importadora o exportadora por sus servicios. La denunciante aclara que ni en la facturas ni en el conocimiento de embarque aparece un desglose de los servicios cobrados por las navieras.
3. Dice que la Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA) concesionó la explotación de la terminal de contenedores y carga general de Puerto Cortés a la empresa Operadora Portuaria Centroamericana, S. A. de C. V. (OPC), la que operaría y administraría los muelles de carga y descarga de contenedores de conformidad con las tarifas y condiciones consignadas en el contrato de concesión.
4. Manifiesta que en el transcurso del mes de Diciembre del 2013, las empresas LEAR CORPORATION EEDS; ETHAN ALLEN, S. A.; Group Fruit of the Loom (Confeciones Dos Caminos); Hilos y Mechas, S. A. de C. V. (Himesa); y, PLADESA; todas ellas afiliadas a la Asociación, recibieron de sus respectivas empresas navieras un comunicado en el que hacían saber que a partir del 5 de enero de 2014 entrarían en vigencia nuevas tarifas para sus importaciones y exportaciones, de conformidad a la siguiente tabla:

Tipo	Cargo (USD)
Contenedores secos, rastros (flat racks) y tanques.	\$ 180.00
Contenedores refrigerados.	\$ 330.00
Menos de la carga del contenedor (LCL) &	\$ 10.00 (por 2000 lbs)

breakbulk	
Vehículos / buses / camiones / etc.	\$ 70.00 por unidad
Fuente: Información aportada por el denunciante.	

5. Destaca en su denuncia, que las nuevas tarifas anunciadas por las navieras, incrementan considerablemente los costos de manejo de las importaciones y exportaciones. Manifestaron las empresas que recibieron dicho comunicado, que las nuevas tarifas afectarán su competitividad, situación que las puede sacar del mercado al cual exportan.
6. Dice en el escrito de denuncia, que las empresas navieras justifican la fijación de las nuevas tarifas argumentando que ello se debe a los nuevos cargos que tendrá la operación en Puerto Cortés debido a la privatización de la terminal de contenedores por la empresa OPC.
7. Menciona que si se analiza los comunicados por las empresas navieras, se puede colegir que los argumentos utilizados, los montos señalados y los rubros afectados, son los mismos. Por lo anterior, la denunciante señala que eso denota de una manera clara y transparente, que existe una correlación positiva e importante entre las acciones de las empresas navieras cuya investigación se solicita para establecer tarifas no atribuibles a variaciones de precios en los factores de producción.
8. Manifiesta la denunciante, que no cabe ninguna duda que las empresas navieras se han puesto de acuerdo para realizar una acción concertada en una franca violación a lo establecido en el artículo 5 numeral 1) de la Ley que prohíbe, en forma conveniente, establecer precios, tarifas o descuentos.
9. Dice en su denuncia, que la concertación de tarifas que han realizado las empresas navieras en perjuicio de las empresas que importan y exportan bienes, no solo violenta el principio de la libre competencia sino que tiene un grave impacto en la competitividad de Honduras de cara al comercio exterior, además de un fuerte impacto en la economía de los hondureños, a quienes se les encarecerán los bienes importados que adquirieren en los comercios del país. Agrega que de no hacerse cesar la práctica, además de provocar inflación, pondría en precario la sostenibilidad de las empresas del sector textil-maquilador.
10. Señala que la Asociación dirigió carta a la empresa OPC, solicitando una aclaración sobre las razones que invocaban las empresas navieras para imponer una nueva tarifa. La denunciante expresa en su denuncia que la OPC contestó la carta, y dice que en dicha contestación la OPC manifestó que: "Nosotros no encontramos ni tenemos las explicaciones o justificaciones de parte de los agentes navieros para que una tarifa adicional HTC se le cargue a



sus asociados". Según la denunciante, de lo anterior se puede apreciar que la OPC niega haber incrementado los costos de operación en la terminal de contenedores de Puerto Cortés y se desvirtúa la justificación de las empresas navieras para establecer nuevas tarifas, por lo que queda evidenciado, según la denunciante, la conducta impropia y concertada de las empresas navieras en un acto prohibido por la Ley.

11. Otro tema que la denunciante señala en su denuncia, es el relativo a la duplicidad de cobros. Lo que constituye, de acuerdo a lo denunciado, un mensaje que se hace urgente atender, ya que las empresas navieras no desglosan en sus facturas los conceptos de cobros a los usuarios, de esa manera se sabría si no están duplicando el cobro de los servicios portuarios, o bien incrementándolos.

12. Dice la denunciante que, independientemente de que las nuevas tarifas no surtan sus efectos o de las justificaciones que las empresas navieras puedan ofrecer para disculpar su conducta, el hecho de que las cartas remitidas a los usuarios de los servicios de las compañías navieras coincidan en sus argumentos para aumentar la tarifa, en los montos de los aumentos y en los rubros en que recaen estos últimos, constituye una prueba indubitable de que hubo concertación entre las empresas navieras, relativa a establecer tarifas, situación que excluye a la presente denuncia a ser declarada sin lugar en razón de la causal contenida en el artículo 58 literal c) del Reglamento de la Ley.

13. Manifiesta que dado que la aplicación de las tarifas concertadas por las empresas navieras constituyen una amenaza para la libre competencia, la competitividad de Honduras y de las empresas exportadoras e importadoras que operan en el país, es necesario que la Comisión haga cesar la aplicación de las citadas tarifas dictando las medidas a que se refiere el literal r) del artículo 3 y artículo 30 del Reglamento de la Ley, sin perjuicio de las investigaciones e inspecciones a que se refiere el literal b) del artículo 3 del reglamento citado.

14. La denunciante expresa que COALIANZA, el COHEP, la Asociación, la Empresa Nacional Portuaria y OPC han hecho esfuerzos para que las empresas navieras presenten un desglose de los cobros que por diferentes movimientos portuarios le hacen a los importadores y exportadores, pero lamentablemente las navieras han evadido dicha solicitud. Por lo anterior, la denunciante dice que presentan denuncia para que se investigue a dichas empresas a fin de determinar si han violado el numeral 1) del artículo 5 de la Ley, y si están duplicando cobros por los servicios que prestan a los

importadores y exportadores, o si están incrementando el cobro de esos servicios o están cobrando por servicios no prestados.

La denunciante enuncia en su escrito, para efectos de respaldar el presente escrito y la petición que se deriva, los medios de prueba documental, testifical, inspección, pericial y presunción, según lo indicó en su escrito de denuncia.

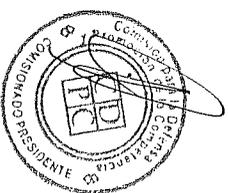
CONSIDERANDO (2): Que en fecha diez (10) de diciembre del dos mil catorce (2014), la Dirección Técnica emitió un "*Informe de Investigación Preliminar en el Mercado de Transporte Marítimo de Carga*", en el que, por una parte, se analizó la denuncia desde una perspectiva de la Ley y su objetivo, y por la otra, se advirtió la problemática en cuestión para el presente caso. Entre otras valoraciones, se consideraran las siguientes:

I. **SOBRE EL MERCADO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA**

Se hace necesario, previo al análisis de la denuncia, describir, a grandes rasgos, el funcionamiento del mercado de los servicios de transporte marítimo de carga en nuestro país, en especial la que se moviliza en contenedores. Cabe señalar que la relevancia de este apartado se encuentra íntimamente relacionado con el ámbito geográfico y de producto en donde pudiera existir un problema de mercado.

Es ampliamente conocido, que el servicio de transporte marítimo de carga en Honduras reviste una gran relevancia en el intercambio comercial del país. Desde la perspectiva de la libre competencia, se observa que en dicho servicio existe una gran concentración del flujo comercial en pocas empresas navieras que ofrecen casi en forma exclusiva este servicio en ambas vías del corredor marítimo con los Estados Unidos de América (EE.UU.), como principal socio comercial histórico del país con el 78.2% del total de la carga en contenedores movilizada en el 2010. En el estudio sectorial que realizó la Comisión sobre este mercado, se determinó que para el periodo 2008-2010, las líneas navieras Crowley Liner Services (CLS), Seaboard Marine, Dole Ocean Cargo Express, Maersk, Eurys Maritime y American President Line (APL) manejaron entre el 90 y 95% de la carga contenerizada con ese país del norte.

La peculiar situación enunciada de exclusividad del servicio de transporte marítimo de carga en contenedores se enmarca, en gran medida, en la regulación de la estructura organizativa de los buques de las empresas navieras de línea regular



que están conferenciados bajo la Central America Discussion Agreement (CADA), que cobró vigencia indefinida a partir del 29 de septiembre de 2003. En el 2010, eran miembros del CADA, entre otras, las líneas navieras Crowley Liner Services (CLS), Seaboard Marine y Dole Ocean Cargo Express, las cuales se encuentran entre las empresas denunciadas. Dicha "Conferencia Marítima" abarca además el servicio directo o trasbordo al comercio entre los puertos de los EE.UU. y los puertos de Guatemala, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Haití y República Dominicana.

Conceptualmente, en el caso de los buques conferenciados de las empresas navieras de línea regular, existe una "conferencia" o acuerdos de fletes cuando dos (2) o más transportistas navieros se obligan a servir determinadas líneas, con cierta regularidad, cobrando fletes uniformes para cada tipo de mercadería y cumpliendo con un mínimo de salidas (zarpadas) desde y hacia los puertos que integran el corredor marítimo. En esencia entonces, las denominadas "Conferencias Marítimas" por lo general acuerdan tarifas, así como las condiciones de transporte y el reparto de la concurrencia que se debe aplicar en determinada línea de tráfico.

Así las cosas, es importante tener en cuenta que las operaciones de las denominadas "Conferencias Marítimas" se encuentran reguladas por un marco jurídico internacional a través de la Convención del Código de Conducta de Conferencias Marítimas, adoptado bajo el liderazgo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) el 6 de abril de 1974. Honduras, por su parte, después de su suscripción la ratificó mediante Decreto No. 619 de abril de 1978, adhiriéndose por ende a este sistema internacional de regulación para este tipo de mercado, que cobró vigencia para los países contratantes a partir de 1983.

Aquí es oportuno destacar que con posterioridad a la adhesión de Honduras a la Convención del Código de Conducta de Conferencias Marítimas, se promulgó la Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional (Decreto No. 167-94) que en su artículo 43 reconoce la existencia del régimen de conferencia en el tráfico marítimo regular, disponiendo que el mismo se realizará de acuerdo con lo previsto en el Reglamento del Decreto No. 167-94, en la legislación común reguladora de la competencia, o bien en los Convenios Internacionales suscritos y ratificados por Honduras.

De esa manera, se puede identificar que el mercado del transporte marítimo de carga está sujeto a normativas de carácter nacional como internacional, que regulan las tarifas y condiciones del servicio, tal y como fue destacado en el estudio sectorial que la Comisión elaboró para este mercado. De ahí que este tipo de restricciones o intervencionismo económico y técnico guarda relación con la política de competencia, en el sentido de que cuando se promueve, desde la perspectiva de competencia, la eliminación de distorsiones y regulaciones innecesarias en el mercado, aumenta la productividad de las empresas, del sector y del país, lo cual redundará en una mayor competitividad.

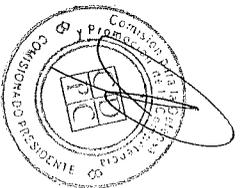
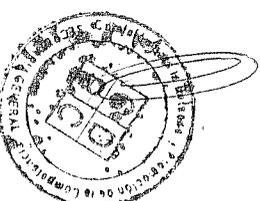
Aquí es oportuno señalar que si bien, la política de competencia contempla actividades de promoción, también opera por medio de actividades en defensa de la competencia que incluye, entre otras, los procedimientos para sancionar los actos, conductas y prácticas prohibidas por la Ley. En ese sentido, el análisis de la presente denuncia, que es una actividad propia de la defensa de la competencia, se hará sobre la base de las condiciones existentes para el mercado en cuestión.

II. ANÁLISIS DE LA DENUNCIA

En cada caso de análisis en materia de competencia, y en especial, en la valoración de existencia de prácticas prohibidas por la Ley, es vital tener presente el objetivo de la normativa aplicable, este es, en lo conducente, proteger el ejercicio de la libre competencia con el fin de procurar el funcionamiento eficiente del mercado y el bienestar del consumidor.

Lo anterior permite que se atienda verdaderamente el fin protegido por la ley en cada análisis de supuestas prácticas restrictivas. De ahí que en este ámbito, del funcionamiento eficiente del mercado y del bienestar del consumidor, pueden existir múltiples sujetos e intereses que intervienen, tanto por el lado de la oferta como de la demanda en la dinámica del mercado. Es ahí, donde se debe precisar que no son estos sujetos o intereses dispersos los protegidos por la legislación vigente, sino que el mercado en su conjunto, con miras a que este preste su mayor eficiencia con beneficios al consumidor por la vía de precios, calidad, innovación, u otras cualidades en los bienes o servicios ofrecidos/demandados.

A propósito de los diversos hechos y de las explicaciones brindadas por la denunciante, es oportuno hacer algunas distinciones entre los aparentes problemas descritos por la misma en su denuncia, así:



SOBRE LA PROBLEMÁTICA EN CUESTIÓN

La denunciante describe en su escrito de denuncia diversos problemas por los que sus miembros asociados atraviesan, y estos los relaciona con algunos cobros que las empresas navieras denunciadas les estarían comenzando a facturar. Respecto de los aparentes problemas, la denunciante denuncia la falta de desglose de cobros que las empresas navieras les practican (duplicidad de cobro), incremento de costos por el manejo de importaciones y exportaciones, violación al principio de libre competencia, afectación en su competitividad y la competitividad de país.

De los aparentes problemas antes señalados, se detectan dos que son ajenos al objetivo de la Ley y a las funciones de la Comisión, puntualmente los referidos a la duplicidad de cobros, y a la competitividad. Por lo tanto, para efectos de análisis del presente caso, quedaría únicamente el aparente problema relativo a las presuntas prácticas que violentan la libre competencia. Sin embargo, en la denuncia se ha relacionado de manera bastante estrecha, los temas de competencia y competitividad, por lo que se precisa aclarar ambos temas y conocer los elementos que reúne cada cual para poder definir el problema en cuestión.

La denunciante alega a lo largo de su denuncia la existencia de presuntas prácticas restrictivas a la libre competencia, y de manera aparejada su preocupación por la pérdida de competitividad de los miembros asociados, así como la pérdida de competitividad de país. En base a lo anterior, cabe explicar la relación entre competencia y competitividad, y a la vez, señalar su distinción y separación como problemáticas a tratar. Estas explicaciones permitirán entender el papel fundamental de la Comisión en la defensa de la competencia, versus los problemas relacionados con la competitividad alegados por la denunciante.

Así se puede explicar que entre los temas competitividad (de país) y competencia, existe una relación direccional positiva, en virtud de que, para el desarrollo y mantenimiento de la competitividad económica, se depende, en gran manera, de la capacidad de la industria nacional de innovar y mejorar, y es precisamente con la existencia de la competencia o de la rivalidad y de las presiones competitivas en el mercado que se incentiva la innovación, la mejora e incremento de la eficiencia y productividad en las empresas. Por lo que también se logra explicar, que existe una total correspondencia entre los dos temas, es decir que ante una mayor

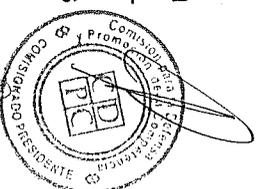
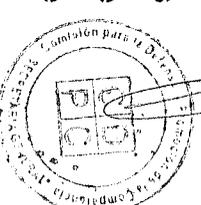
competencia existirá un incremento en la productividad y competitividad de las empresas. En definitiva, se acepta el concepto de que la competitividad es el estado final que resulta de la capacidad de las empresas para ser rentables en sus actividades productivas.

Sin embargo debe tenerse claro, que cuando nos referimos a la libre competencia en el mercado, nos referimos, en los términos expuestos por la Ley, a una "situación en la cual existen las condiciones para que cualquier agente económico, sea oferente o demandante, tenga completa libertad de participar del mercado, y quienes están dentro de él no tengan la posibilidad, tanto individualmente como en colusión con otros, de imponer alguna condición en las relaciones de intercambio que afecte el funcionamiento eficiente del mercado". Por el contrario, cuando nos referimos a competitividad no nos referimos a una situación de libertad en concurrir al mercado, sino a una capacidad para poder competir.

Nótese que cuando nos referimos a competitividad, sea cual sea su punto de referencia, esto es, por ejemplo, si se está analizando la competitividad de la empresa, el sector económico o el país, nos referimos, en cualquier caso, a la citada capacidad para competir. Así, que si se aborda la competitividad aplicada a un país, se puede definir como la capacidad de la economía de ofrecer bienes y servicios que presten alguna ventaja para poder competir (calidad, precio o ambos) en relación a los ofrecidos por otros países. Así también, se puede definir la competitividad aplicada a una empresa como "la capacidad de una industria o empresa para producir bienes con patrones de calidad específicos, utilizando más eficientemente recursos que empresas e industrias semejantes en el resto del mundo durante un cierto periodo de tiempo" (Haguenauer, 1990). Si bien las definiciones atienden al punto de referencia que se tome, lo que sí queda claro es que la competitividad se trata de una capacidad para competir, resultando como un tema distinto al de la libre competencia como ya se apuntó anteriormente.

De ahí que la protección legal al amparo de la Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia, se orienta hacia el ejercicio de la libre competencia para lograr una eficiencia de mercado, pero no hacia las capacidades individuales de las empresas para competir.

Del análisis realizado al contenido de la denuncia se desprende que los hechos planteados por la denunciante tienen relación con distorsiones estructurales que redundan en un riesgo para la competitividad de una parte de sus asociados y de



país. Es decir, no se trata de un problema de competencia propiamente dicho. Se observó, para el caso, que las negociaciones, entre la denunciante y las denunciadas sobre una reducción a la tarifa, posteriores a la presentación de la denuncia, se resolvió por la dinámica del poder de negociación entre ambos sectores, donde se esgrimía una potencial pérdida de la competitividad, tal cual lo advertía la denunciante en el escrito de la denuncia.

A lo expresado anteriormente, se aviene lo manifestado por el apoderado legal de la denunciante en entrevista sostenida con los técnicos de la Comisión, Licenciado Jorge Reyes y Abogado Antonio Martínez, en cuanto ha quedado claro que, con la suficiente capacidad de negociación, la asociación ha logrado, por ejemplo, una reducción de la tarifa por contenedor seco de \$180 a \$41, hasta donde ha tenido conocimiento la Comisión; lo cual consta en el acta levantada por los técnicos de la Comisión en fecha trece (13) de marzo de dos mil catorce (2014). Posterior a la entrevista y posiblemente producto de los acuerdos que la denunciante obtuvo por medio de las negociaciones entabladas, se evidenció un desinterés por parte de la misma en el curso de las diligencias investigativas, e inclusive no facilitó alguna información adicional que consideraba, según manifestó en la entrevista en mención, que abonaría a la investigación.

En el marco de las negociaciones, lo que ha quedado evidente es que el aparente problema en cuestión puede estar referido en una posible pérdida de la competitividad del país vía precios, que podría darse como resultado del alza general a todos los usuarios en el costo del transporte marítimo de carga contenerizada, aplicado en este caso particular tanto para la importación de insumos requeridos para la fabricación de diversos productos de la maquila, así como para la exportación de los productos ya manufacturados por las empresas de ese sector en el país. De ahí que, en el fondo se identifica un problema de competitividad de empresas del sector de la maquila y de país, tal como lo ha dicho la denunciante, y no de un problema de competencia propiamente dicho.

III. SOBRE LAS MEDIDAS PROVISIONALES

Si bien es cierto, que la Ley y su Reglamento establece la aplicación de medidas provisionales en los casos que la Comisión las considere necesarias para evitar un perjuicio grave e irreparable al proceso de libre competencia o daños y perjuicios graves a los consumidores, también lo es, que ante la falta de indicios suficientes

relacionados con los posibles perjuicios antes referidos, resulta improcedente la aplicación de cualquier medida provisional por parte de la Comisión.

Por lo expuesto anteriormente, se considera que resulta improcedente la aplicación de medidas provisionales solicitadas por la denunciante.

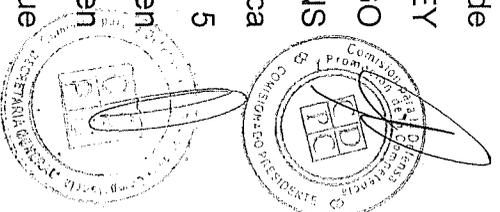
CONSIDERANDO (3): Que la Dirección Técnica recomendó en su dictamen DT-002-2014 declarar sin lugar por improcedente la denuncia interpuesta por la Asociación Hondureña de Maquiladores, en vista de que los hechos y datos planteados e investigados a partir de la misma están relacionados con un problema de competitividad de las empresas del sector de la maquila y de país, tal como se constata en lo expresado por la Asociación, y no se trata de un problema de competencia propiamente dicho.

POR TANTO

La Comisión para la Defensa y Promoción de la Competencia en el uso de sus atribuciones y en aplicación a lo establecido en los artículos: 1 y 80 de la Constitución de la República; 1, 116 y 122 de la Ley General de la Administración Pública; 1, 2 numeral 2, 3, 4, 34 numeral 2, 40, 45 y 49 de la Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia; 1, 55 y 58 literal a) del Reglamento de la Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia; 1, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 83, 87, 88, 121 y demás aplicables de manera supletoria de la Ley de Procedimiento Administrativo.

RESUELVE:

PRIMERO: DECLARAR SIN LUGAR por improcedente la denuncia interpuesta el trece (13) de enero de 2014, por el Abogado Arnoldo Gabriel Solís Córdova, quien acciona en su condición de apoderado legal de la Asociación Hondureña de Maquiladores, en contra de las empresas navieras denominadas CROWLEY LATIN AMERICA SERVICES LLC, SEABOARD MARINE, DOLE OCEAN CARGO EXPRESS, y SSI OCEAN SERVICES representada por SEABOARD SOLUTIONS DE HONDURAS S. de R. L., por suponerlas responsables de realizar la práctica restrictiva prohibida por su naturaleza contenida en el numeral uno del artículo 5 de la Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia, en virtud de que en atención al objeto y los hechos planteados en la misma, éstos refieren distorsiones estructurales del mercado de transporte marítimo de carga, que

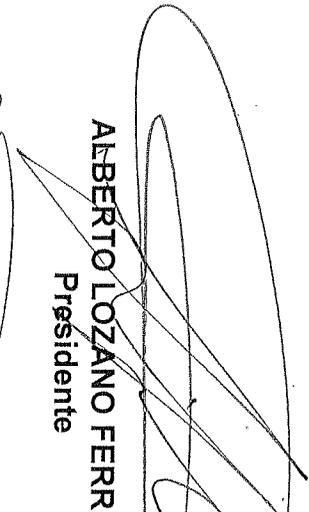


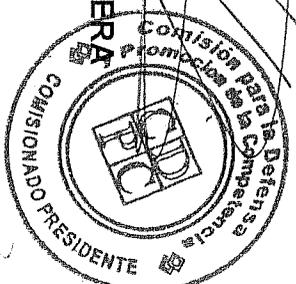
redundan en un riesgo para la competitividad de una parte de sus asociados y del país. En consecuencia, se trata de una denuncia por problemas de competitividad y no de libre competencia, tal como lo suponía la denunciante.

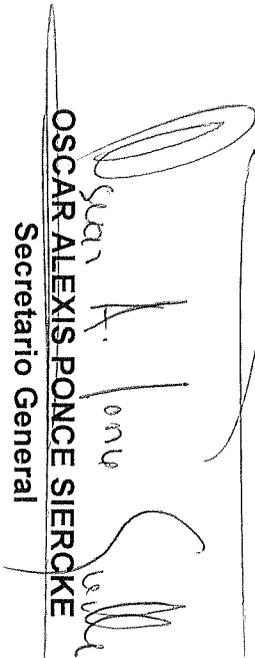
SEGUNDO: DENEGAR por improcedente la solicitud de medidas provisionales presentada por la Asociación Hondureña de Maquiladores.

TERCERO: De conformidad con el artículo 79 del Reglamento de la ley se establece que si dentro del plazo de ley no se interpusiere el recurso de reposición a que se refiere el artículo 45 de la Ley, la resolución quedará firme.

CUARTO: Para los efectos legales correspondientes, instrúyase a la Secretaría General para que proceda a notificar la presente Resolución al apoderado legal de la parte interesada.- **NOTIFIQUESE.** (F) **ALBERTO LOZANO FERRERA.** Comisionado Presidente. (F) **JUANIRA RAMOS.** Comisionada Vicepresidenta. (F) **CAROLINA ECHEVERRIA HAYLOCK.** Comisionada. Secretaria Pleno


ALBERTO LOZANO FERRERA
Presidente




OSCAR ALEXIS PONCE SIERCKE
Secretario General

