



MINISTÉRIO DA FAZENDA
Secretaria de Acompanhamento Econômico - SEAE

Parecer n.º 175/COGSE/SEAE/MF

Brasília, 24 de maio de 2002.

Referência: Ofício n.º 5056/2001/SDE/GAB/MJ, de 19.12.2001

=====

Assunto: Ato de Concentração n.º 08012.007619/2001-15

Requerentes: *Royal Caribbean Cruises Ltd. E P&O Princess Cruises PLC.*

Operação: associação entre as requerentes visando a combinação de suas atividades, atuando como uma entidade econômica única.

Recomendação: aprovação, sem restrições.

Versão: Confidencial

=====

A Secretaria de Direito Econômico – SDE, do Ministério da Justiça – MJ, 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 *Royal Caribbean Cruises Ltd. E P&O Princess Cruises plc.*

1. DAS REQUERENTES

1.1. Participante A

A *Royal Caribbean Cruises Ltd. (Royal Caribbean)*, com sede em Miami, Flórida, Estados Unidos, é uma empresa que opera negócios de cruzeiros de férias. A Royal Caribbean faz parte do grupo de mesmo nome, constituído sob as leis da República da Libéria. Este grupo não detém participação acionária superior a 5% em

nenhuma empresa sediada no Brasil ou no Mercosul. A Royal Caribbean atua diretamente no Brasil sob suas marcas “Royal Caribbean International” e “Celebrity Cruises”.

2. O faturamento da *Royal Caribbean* no Brasil em 2000 foi de US\$ 16.600.000,00 (R\$ 32.446.360,00). No Mercosul, excluindo o Brasil, seu faturamento foi de US\$ 8.100.000,00 (R\$ 15.832.260,00) e, no mundo, foi de US\$ 2.866.000.000,00 (R\$ 5.601.883.600,00).¹ Conforme as requerentes, nos últimos três anos o Grupo não realizou aquisições, fusões, associações ou constituição de novas empresas no Brasil e no Mercosul.²

3. Segundo as requerentes, os principais acionistas da *Royal Caribbean* são a A. Wilhelmsen AS, sociedade norueguesa detida indiretamente por membros da família Wilhelmsen, com 24,1% das ações ordinárias, e a Cruise Associates, sociedade das Bahamas detida indiretamente por vários “trusts”, com 25,1% das ações ordinárias.

1.2. Participante B

4. A *P&O Princess Cruises plc* (“*Princess Cruises*”), com sede em Londres, Inglaterra, é uma sociedade que opera negócios de cruzeiros de férias. Esta empresa pertence ao Grupo Princess Cruises, atuante no mesmo mercado, de nacionalidade britânica. O Grupo não detém participação em nenhuma empresa sediada no país. Sua atuação no Brasil restringe-se a alguns cruzeiros no rio Amazonas, transportando principalmente passageiros estrangeiros.

5. O faturamento da Princess Cruises no Brasil em 2000 foi de US\$ 1,5 milhão; no Mercosul, US\$ 267 mil; e no mundo, US\$ 2.423.900.000,00. A Princess Cruises não realizou aquisições, fusões, associações ou constituição de novas

¹ Conversões efetuadas por esta Secretaria utilizando-se o conversor disponível no site do Banco Central do Brasil e a taxa de câmbio de 29/12/2000 (R\$ 1, 9546 = US\$ 1,00).

² Informações prestadas pelas requerentes em resposta ao questionário do anexo I da resolução n.º 15/98 do CADE.

empresas no Brasil e no Mercosul nos últimos três anos.

6. Segundo as requerentes, não há acionistas com mais de 5% no capital social da Princess Cruises.

2. DA OPERAÇÃO

7. A operação consiste em uma associação visando à combinação das atividades das requerentes, mediante os princípios estabelecidos no *'Implementation Agreement'*, datado de 19 de novembro de 2001. Conforme as partes, outros contratos complementarão o primeiro, tais como o *"Equalisation and Governance Agreement"*, o *"Deeds of Cross-Guarantee"* e o *"Voting Agreement"*. Essa combinação será realizada por meio de uma estrutura societária dupla, na qual tanto a Princess Cruises quanto a Royal Caribbean manterão seus atuais registros em bolsas de valores e base de acionistas existentes. Os contratos definitivos estabelecerão um gerenciamento unificado e diretorias idênticas para ambas as empresas, significando que, na prática, as duas empresas serão operadas como uma única entidade econômica e deverão ser consideradas por seus acionistas como tal. As requerentes celebraram, ainda, um acordo de associação (*joint venture agreement*) que terá como objetivo a operação de navios de cruzeiros direcionados aos mercado do Sul da Europa (principalmente clientes franceses, italianos e espanhóis). Esta *joint venture* não é direcionada a clientes brasileiros ou sul americanos.

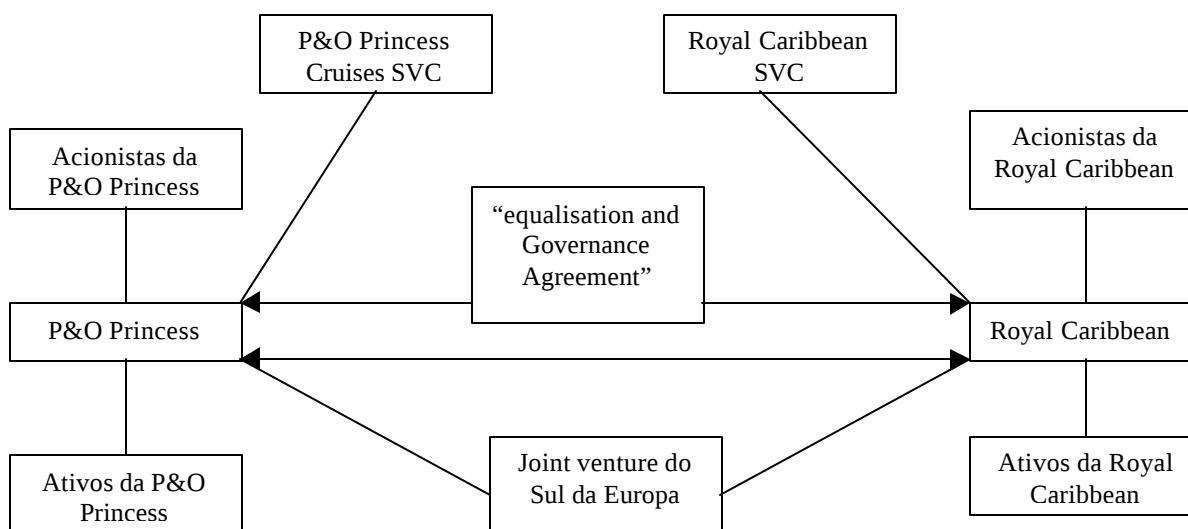
8. As requerentes informaram que a operação não possui propriamente um valor declarado, tendo em vista tratar-se de uma combinação de empresas. Todavia, a capitalização combinada de mercado situa-se em torno de US\$ 6 bilhões.

9. Cumpre mencionar que está sendo analisado pelo Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência o ato de concentração n.º 08012.000047/2002-16, no qual a *Carnival Corporation*, outro grupo internacional especializado em cruzeiros de férias, fez

uma “oferta hostil” diretamente aos acionistas da Princess Cruises, visando sua aquisição. Assim, apenas uma das operações vingará no final, dependendo da decisão dos acionistas da Princess Cruises e de aprovações de autoridades antitrustes ao redor do mundo.

10. A submissão do presente ato aos órgãos integrantes do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência ocorreu em virtude do disposto no parágrafo 3º do art. 54 da Lei n.º 8.884/94, tendo em vista o faturamento mundial dos Grupo envolvidos na operação no exercício financeiro de 2000.

11. Por fim, apresentamos um gráfico com a estrutura societária dupla sob a qual as requerentes operarão seus negócios:



3. DEFINIÇÃO DO MERCADO RELEVANTE

3.1. Mercado Relevante do Produto

12. Conforme já informado, as requerentes atuam no mercado de serviços de cruzeiros de férias, que podem ser definidos como uma viagem em um navio, incluindo

acomodação, refeições, entretenimento a bordo e passeios pelos locais incluídos na rota do cruzeiro.³ Assim, verifica-se uma concentração horizontal sob o aspecto da dimensão produto na presente operação.

13. No Brasil, a adquirente, Royal Caribbean, possui dois navios operando na costa brasileira a cada temporada, o “Splendour of the Seas” e o “Mercury”, sendo que os cruzeiros do primeiro são comercializados, prioritariamente, para passageiros brasileiros, com saída e chegada em portos brasileiros, enquanto o segundo atende em sua maioria clientes norte-americanos, com paradas esporádicas em portos brasileiros.⁴ É bom frisar que, em 2001, cerca de 70% dos clientes brasileiros da Royal Caribbean adquiriram um cruzeiro pela costa brasileira, no navio “Splendour of the Seas”. Com relação à Princess Cruises, esta não atua diretamente no Brasil. Seu faturamento no país na temporada 2001/2002 foi proveniente de cruzeiros no exterior, adquiridos por passageiros brasileiros. Segundo informações das requerentes, mesmo os navios da Princess Cruises que passaram por portos brasileiros e na Amazônica transportaram uma maioria de passageiros estrangeiros.⁵

14. As requerentes apresentaram a tese de que o mercado relevante de produto poderia ser definido englobando outros tipos de pacotes de férias, como os relativos a “resorts” terrestres, por estes guardarem semelhanças nos preços e nos atrativos incluídos, além de possuírem os mesmos canais de vendas (agências e operadoras de turismo). Para reforçar a tese, citaram relatório da comissão antitruste britânica (“Monopolies and Mergers Commission”), apresentado em dezembro de 1997, intitulado “Foreign package holidays”, no qual foi afirmado que uma definição de mercado econômico apropriada incluiria cruzeiros, bem como pacotes de férias padrão. A Comissão Européia, por sua vez, em análise do caso envolvendo as empresas Costa Crociere, Chargeurs e Accor (caso n.º IV/M.0334, de 19.07.93), atuantes no mercado

³ Definição extraída do parecer da Comissão Européia n.º IV/M.0334 – Costa Crociere/Chargeurs/Accor – de 19/07/93.

⁴ Informação prestada em resposta ao Ofício n.º 4.080/01.

de cruzeiros de viagens, após pesquisa realizada com agências de viagens, operadoras de turismo e operadores de cruzeiros, concluiu que existe uma limitada substituíbilidade entre cruzeiros de férias e outros pacotes de turismo. Nesse caso, a Comissão Européia adotou o mercado mais restrito para sua análise, cruzeiros de férias, pois a operação não levaria à criação de uma posição dominante das partes.

15. Com relação ao Brasil, esta Secretaria solicitou informações de alguns participantes do mercado de viagens de turismo, como a Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR), a Associação Brasileira de Agências de Viagens (ABAV), algumas operadoras de turismo e agências de viagens, além de concorrentes diretos das requerentes no mercado de cruzeiros de férias. A maioria das respostas apontou para uma definição de mercado de produto mais restrita, como a adotada pela Comissão Européia no caso comentado acima, tendo em vista a baixa substituíbilidade entre os cruzeiros de férias e outros tipos de pacotes de férias.

16. Sendo assim, definimos o mercado relevante de produto do presente caso da forma mais restrita, ou seja, serviços de cruzeiros de férias.

3.2. Mercado Relevante Geográfico

17. Ambas as requerentes ofertam seus cruzeiros de férias no país. Entretanto, apenas a Royal Caribbean possui navios operando na costa brasileira. Como já dito anteriormente, a Princess Cruises não atua diretamente no país.

18. A definição de mercado relevante geográfico deve se basear na área onde as condições de competição são homogêneas do ponto de vista da demanda, significando que essa definição deve ser focada nas opções disponíveis aos consumidores no momento de adquirir um cruzeiro. Esta área corresponde à região

⁵ Conforme informações prestadas em resposta ao Ofício n.º 4.080/01, apenas 60 passageiros brasileiros embarcaram na temporada 2001/2002 no navio da Princess Cruises que faz a rota “Exotic Adventures”, único que passa no Brasil, mais precisamente nos portos do Rio de Janeiro e Recife, além do Rio Amazonas.

geográfica onde os operadores de cruzeiros competem por clientes, não importando a destinação da viagem.

19. Essas condições, por sua vez, dependem dos custos envolvidos para a comercialização de cruzeiros de férias, tais como gastos com representantes de vendas (criação de uma rede nacional de distribuição dos cruzeiros), publicidade e, principalmente, gastos com passagens aéreas para a cidade de onde partirá o cruzeiro desejado pelo consumidor. Assim, um cliente brasileiro que desejasse substituir um cruzeiro ofertado no país pela Royal Caribbean, por exemplo, supondo que essa empresa elevasse os preços de seus cruzeiros pela costa brasileira, dificilmente procuraria adquirir um cruzeiro semelhante no exterior, pois os custos envolvidos seriam, em tese, mais elevados.

20. A Comissão Europeia define esse mercado relevante geográfico como nacional, apresentando uma série de razões relacionadas a preços, preferências, custos, língua, etc.⁶ A Europa reconhece, ainda, que apesar de ser possível para um passageiro, não satisfeito com as opções oferecidas em seu país, optar por adquirir um pacote de cruzeiro de férias em outro país, esta é uma situação excepcional.

21. Assim, definimos o mercado relevante geográfico como nacional, por todas as razões expostas.

4. CONCLUSÃO

22. Tendo em vista a definição de mercado relevante adotada por esta Secretaria, a concentração horizontal proveniente desta operação sugere um impacto mínimo no Brasil, dado que a Princess Cruises possui atividades reduzidas no país. Apenas a título de ilustração, esta empresa faturou no Brasil, em 2000, cerca de R\$ 3 milhões (aproximadamente 700 passageiros brasileiros em seus cruzeiros pelo mundo,

⁶ Ver, por exemplo, parecer do caso citado na nota n.º 3.

especialmente Caribe), representando menos de 0,1% do seu faturamento mundial. Na temporada 2001/2002, essa empresa transportou 678 passageiros brasileiros. Além disso, a Royal Caribbean informou que não pretende mais utilizar seu principal navio em atividade no Brasil a partir de abril de 2002, o “Splendour of the Seas”, o que reduzirá, sobremaneira, sua participação de mercado no país.⁷ Por fim, vale ressaltar a posição da EMBRATUR sobre o mercado nacional de cruzeiros de férias. Este órgão informou que essa atividade é bastante recente e ainda muito modesta no Brasil. De um total de 232 navios de cruzeiros atualmente em atividade no mundo, somados a 51 navios de grande porte em construção, apenas seis navios operaram no Brasil na temporada 2001/2002. A EMBRATUR concluiu que a fusão de grandes empresas de navegação ainda tem pouca ou nenhuma influência para a atividade no Brasil.

23. Ante todo o exposto, entendemos que a operação não sugere restrição ou prejuízo à concorrência, sendo, portanto, passível de aprovação sem restrições.

⁷ Ver nota n.º 4.

À apreciação superior.

MÁRIO SÉRGIO ROCHA GORDILHO JÚNIOR
Coordenador

LUÍS HENRIQUE D'ANDRÉA
Coordenador-Geral de Comércio e Serviços, Substituto

De acordo.

FRANCISCO DE ASSIS LEME FRANCO
Secretário de Acompanhamento Econômico, Substituto