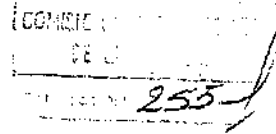




Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Comercio e Inversiones



EXPTE N° 209.138/90

Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

BUENOS AIRES,



SEÑOR SECRETARIO:

I - Las presentes actuaciones se inician a raíz de la denuncia que formula el ingeniero Horacio SANTIAGO en su carácter de presidente del directorio de la empresa TECHIC S.A., en la que manifiesta que las tarifas de servicio de estibajes a la que están expuestos los importadores responden a un acuerdo existente entre empresas como FASCE, MURCHISON, PLATESTIBA, ROMAN, para hacer del puerto de Buenos Aires el más caro e ineficiente del mundo. A fs. 11 el accionante ratifica la denuncia de fs. 1.

II - A fs. 12 se ordena notificar la iniciación de la presente a las presuntas responsables para que tengan oportunidad de dar las explicaciones pertinentes conforme al art. 20 de la Ley 22.262.

A fs. 34/45 lo hace la empresa OSVALDO LUIS FASCE S.A. - EMPRESA DE ESTIBAJES Y TRANSPORTES quien manifiesta que ese mercado se mueve en un régimen de libre competencia sujeto sólo a las leyes y disposiciones de la Capitanía General de Puertos que ordena la operatoria portuaria. Con relación concreta a la operación cuestionada dice que cuando TECHIC S.A. contrató sus servicios marítimos con ELMA debió saber que a través del sistema "liner" era ELMA la que designaba a la empresa de estibajes para realizar este servicio y así contrató TECHIC S.A., aclarando que nada le impedía hacerlo con otra armadora.



Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Comercio e Inversiones



COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA CONCIENCIA
RECEPCIÓN 256

Comisión Nacional de Defensa de la Conciencia

A fs. 43/44 da sus explicaciones PLATESTIBA señalando que la operatoria denunciada correspondió a un buque de la empresa ELMA y que PLATESTIBA participó en la licitación pública N° 5/89 por la cual ELMA adjudicó los servicios de estibaje, no resultando adjudicataria de las mismas, aclarando que no han tenido participación alguna en esa operatoria. Que la libertad de contratación tanto para el armador como para su agente marítimo -sistema "liner"- como para el dueño de la mercadería -sistema "fio"- es total dentro de las casi 50 empresas de estibaje que operan en el puerto de Buenos Aires

A fs. 79/81 da sus explicaciones la firma ROMAN MARÍTIMA S.A. manifestando que la empresa no ha tenido ninguna participación en los hechos denunciados y coincidiendo en sus apreciaciones con las otras empresas accionadas.

A fs. 94/97 formula sus explicaciones MURCHISON ESTIBAJES Y CARGAS S.A., manifestando que el denunciante no ofrece medio de prueba alguno, y a su vez negando haber participado en ningún acuerdo formal ni informal en la fijación de precios por servicios de estiba y desestiba en el puerto de Buenos Aires. Añade que la tarea de estibaje en el puerto de Buenos Aires, está a cargo de numerosas empresas que operan autorizadas por la Administración General de Puertos. La elección de la empresa de estiba se hace por sistema "liner" o "fio" y no es posible aclarar quién y cómo operó la estiba en el caso denunciado.

Destaca que pese a ello, toda la operatoria que realiza MURCHISON está reglada por las disposiciones administrativas vigentes, es decir, la Disposición CGP N° 48/79 modificada por la Disposición CGP 24/80, ambas dictadas por la Capitanía General de Puertos y que no sólo la firma no ha participado en ninguna combinación para fijar precios o repartir mercados sino que ha establecido y



Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Comercio e Inversiones

~~460~~

COMERCIO

257

Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

establece el precio de sus servicios en libre negociación con el particular interesado en contratarlos.

III- A fin de determinar la verosimilitud de los hechos denunciados, a fs 100 se ordenan distintos medios de prueba.

A fs. 116 informa el Ministerio de Obras y Servicios Públicos -Capitanía General de Puertos de Buenos Aires- manifestando que en el año 1979 con motivo de la decisión de las Conferencias de Fletes y Armadores de ajustarse a las condiciones de fletes en vigor que establece que el oceánico cubre los movimientos de las mercaderías hasta el gancho al costado del buque o hasta el hangar de tránsito en el puerto de Buenos Aires y que por Disposición CGP N° 10/77 se le asignó facultades al armador o agente marítimo para lograr la adecuada eficiencia en las operaciones relacionadas con el movimiento de carga en el puerto de Buenos Aires, la Capitanía General establece mediante Disposición CGP N°48/79 el responsable directo de los costos de los movimientos portuarios de las mercaderías y mediante este instrumento cada armador o agente marítimo ponía a consideración de la Capitanía General del Puerto de Buenos Aires su propia tarifa por los servicios de estibaje de mercadería no incluidas en las condiciones de fletamento.

Que este sistema de libre competencia, en la práctica generó una serie de inconvenientes de tipo administrativo - contable a importadores y exportadores, pues para un determinado tipo de mercaderías y movimiento resultaba un valor diferente según fuera el armador o agente marítimo elegido. Que con el propósito de unificar criterios, la Capitanía dicta la Disposición N° 24/80 por la que establecen tablas para la recuperación de gastos tarifarios, siendo esas tablas el único medio autorizado para liquidar servicios no incluidos en las condiciones de fletamentos



Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Comercio e Inversiones



COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA
258

Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Que esas tablas eran el valor máximo y si un armador cubría sus costos con un valor menor a los especificados en las tablas podía aplicar sus propias tarifas.

A fs. 143 luce un informe de la empresa LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS, que avala lo manifestado por las encartadas al brindar las explicaciones de ley.

El resto de las pruebas documentales producidas en nada hacen variar la investigación realizada.

A fs. 347 presta declaración informativa el titular de la empresa OSVALDO LUIS FASCE S.A. quien ratifica que la Capitanía General de Puertos en sus disposiciones 24 y 48 del año 1980 establece las tarifas cuando la mercadería es de importación con un régimen de despacho directo a plaza y van de bodega hasta el camión por cuenta del buque y la recepción sobre el camión es por cuenta de las mercaderías. Que con relación a la mercaderías que son de régimen de depósito, el buque paga todos los gastos hasta el ingreso a depósito, los movimientos previos al hangar y el manipuleo y entrega de la mercadería a plaza es por cuenta del importador que se rige por el mismo tarifario indicado.

A fs 348 declara el señor José ATILANO GARCIA vicepresidente del directorio de PLATESTIBA quien luego de indicar la operatoria del mercado, manifiesta que las tarifas de fs. 114 son las que estrictamente aplican las empresas de estibaje como uso y costumbre en el puerto de Buenos Aires y emitidas por el Centro Coordinador de Actividades Portuarias y supervisado por la Capitanía General de Puertos y que la empresa aplica descuentos por pronto pago, cargas masivas, modalidad de embalaje y que las otras empresas aplican el mismo sistema.



Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Comercio e Inversiones



258 f

Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

A fs. 349 declara Diego SEGURA director de MURCHISON coincidiendo

con el resto de las declaraciones prestadas anteriormente en ese tenor. Sobre tarifas, dice que aplica en la confección de sus facturas el tarifado de fs. 114 actualizado, procediendo en algunos casos en descuentos especiales y que en caso de que por error se apliquen tarifas superiores a las establecidas en la disposición 24/80 la Capitanía General de Puertos efectúa el control y en ese caso la empresa que ha facturado de más debe ajustarse a lo establecido en las mencionadas disposiciones.

A fs. 363, declara el Señor Horacio Domingo RODRÍGUEZ, gerente administrativo de la empresa VOLAMPA CIA. DE ESTIBAJES Y CARGAS S.A. y a fs. 365 lo hace el Señor Angel GABRIEL socio gerente de la empresa GABRIEL Y CIA SRL. Ambos confirman las declaraciones anteriormente vertidas por los citados precedentemente y nada agregan de nuevo a la investigación.

A fs. 427 luce un informe producido por la Cámara de Estibaje Portuarios el que hace saber que las disposiciones emanadas de la Capitanía General de Puertos son cumplidas rigurosamente por todas las empresas de estibaje registradas en el puerto de Buenos Aires.

A fs. 435 declara Eduardo Alberto ZABALZA vicepresidente del directorio de ROMAN MARITIMA S.A. quien coincide con el resto de las declaraciones prestadas en estas actuaciones relacionadas con la aplicación de la Resolución 24/80 de la Capitanía de Puerto de Buenos Aires.

A fs. 439 declara el Señor Norberto YERYES gerente de LOPINA Y CIA SRL quien manifestó que las condiciones de fletamento -"line" o "fio"- se fijan entre el armador y el importador o exportador y que en ello no interviene la empresa de

[Handwritten signature]



Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Comercio e Inversiones

763
COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA
2607

Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

estibaje y que las tarifas de estibaje se fijan mediante negociación que involucra tipo de buque, mercadería, etc

Por último a fs. 440 presta declaración el Interventor de la Administración General de Puertos Horacio SALDUNA, quien manifiesta que la Capitanía General de Puertos tiene por fin coordinar los servicios que se prestan en el puerto tales como remolque, practicaje y estiba. En este último participa homologando las tarifas y actuando como árbitro en los problemas laborales. Que sabe que en materia de estibaje la Capitanía tiene una participación en la fijación u homologación de las tarifas.

IV - La iniciación de las presentes actuaciones, como ya se expresó, se origina en una presunta maniobra ilícita relacionada con las tarifas aplicadas por las empresas de estibaje en el Puerto de Buenos Aires. A fin de determinar si dicha conducta comportaría la existencia o no de una infracción al artículo 1º de la Ley Nº 22.262, es necesario analizar previamente las distintas modalidades de contratación y operatoria de las empresas de estibaje en dicho puerto, al momento en que se llevaron a cabo los hechos denunciados.

La designación de la empresa de estibaje podía ser hecha por el Armador de la unidad o por la Agencia Marítima que lo representara, cuando el fletamento se regía por el régimen "Liner", o sea el típico de transportes de carga general en que las operaciones estaban a cargo del transportador, o bien sobre la base de fletes "FIO", en cuyo caso la empresa de estibajes era contratada directamente por el dueño de la mercadería (fs. 35).

La contratación por parte del armador o su agente marítimo (Sistema "Liner") como por parte del dueño de la mercadería (Sistema "Fio") podía hacerse



Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Comercio e Inversiones

261

Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

con cualquiera de las casi 50 (cincuenta) empresas de estibajes que operan en el puerto de la Ciudad de Buenos Aires autorizadas por la Administración General de Puertos, y sujeta a las leyes y disposiciones de la Capitanía General de Puertos que ordena la operatoria portuaria.

Las Capitanías de Puertos, según las manifestaciones del Capitán del Puerto de Buenos Aires y Río de la Plata de las fs. 116/118, fueron creadas por las Leyes Nros 16.971 y 16.972 en el año 1966 y su principal función era la de coordinar la actividad de los Organismos Oficiales y Privados en el ámbito portuario.

En el año 1976 se dictó la Ley N° 21.429 que ligaba a la Capitanía con Armadores, Agentes Marítimos, Empresas de Estibaje y Personal de la Estiba a través del "Reglamento Provisorio de Trabajo Portuario" y del cual era la autoridad de aplicación. Como consecuencia de esto, la Capitanía General de Puertos dictó una serie de disposiciones tendientes a ordenar la actividad portuaria, algunas de las cuales fueron posteriormente derogadas, y otras continuaron en vigencia.

Como surge de las manifestaciones del Capitán del Puerto de Buenos Aires y Río de la Plata (fs 116) en el año 1979 con motivo de la decisión de las Conferencias de Fletes y Armadores Regulares de ajustarse a las condiciones de las tarifas de fletes en vigor, que establecía que el flete oceánico cubría los movimientos de las mercaderías hasta el gancho al costado del buque o hasta el hangar de tránsito en el Puerto de Buenos Aires y que por la disposición C.G.P. N° 10/77 se le asignó facultades al Armador o Agente Marítimo en las operaciones relacionadas con el movimiento de carga en el puerto de Buenos Aires, la Capitanía General establece mediante la disposición C.G.P. N° 48/79 el responsable directo de los costos de los movimientos portuarios de las mercaderías, disponiendo mediante este instrumento legal que cada Armador o Agente Marítimo pondría a

g
20
c



Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Comercio e Inversiones

465

262

Comisión Nacional de Defensa de la Conciencia

consideración de la Capitanía del Puerto de Buenos Aires su propia tarifa por los servicios de estibaje de mercaderías no incluidas en las condiciones de fletamento.

Según las manifestaciones del Sr. Capitán del Puerto de Buenos Aires, "este sistema de libre competencia generó una serie de inconvenientes de tipo administrativo contables a importadores y exportadores, pues para un determinado tipo de mercaderías y movimientos resultaba un valor diferente según sea el Armador o Agente Marítimo elegido".

Es a raíz de lo señalado, y con el propósito de unificar criterios en la aplicación de la Disposición C.G.P. N° 48/79, siempre al decir de su titular, que la Capitanía General de Puertos dicta la Disposición C.G.P. N° 24/80, por la que se establecen tablas para la recuperación de gastos y tarifarios, siendo esas tablas el único medio autorizado para liquidar servicios no incluidos a las condiciones de fletamento y dejando constancia que las mismas eran el valor máximo a aplicar, pero que si un Armador o Agente Marítimo cubría sus costos con un valor menor a lo especificado en las tablas, podía aplicar sus propias tarifas.

En la práctica, salvo excepciones, todas las Empresas y Agencias Marítimas tomaron a las tablas de recupero de gastos como si fuera un tarifario, aplicándolo textualmente

Por otra parte, las mercaderías a granel y congelados en general y aquellas bajo otro tipo de convenio se pactaban en forma libre entre las partes sin intervención de ese Organismo, no existiendo para ellas tablas de recuperación de gastos

V.- Según lo señalado a fs. 36, la mercadería, consistente en 80 tambores sueltos con 17.800kg de productos químicos, llegó al Puerto de la Ciudad

465



Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Comercio e Inversiones

466

263f

Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

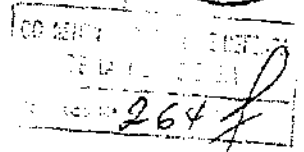
de Buenos Aires, el día 24 de enero de 1990 en el buque "La Rioja" perteneciente a ELMA procedente de SINGAPUR. Al día siguiente fue descargado al gancho y de éste al hangar, siendo ambos movimientos abonados por ELMA.

De la partida de 80 tambores, el día 29 de enero pasan 35 del hangar al depósito y los 45 restantes son transportados el día 2 de febrero, siendo retirados del depósito por unidades el día 23 de marzo del mismo año. Los gastos ocasionados por estos movimientos fueron pagados por el cliente y es a partir de la liquidación de los mismos que el accionante planteando su disconformidad, en su denuncia de fs. 1 manifiesta que "...uno no puede ir por la suya a cargar su mercadería sino que tiene que recurrir indefectiblemente a empresas como FASCE, MURCHINSON, PLATESTIBA, ROMAN, que se han puesto de acuerdo en hacer del puerto de Buenos Aires el más caro e ineficiente del mundo. ..."

Con estas afirmaciones el denunciante patentiza el nocivo mecanismo imperante en materia tarifaria en cuanto a estibaje portuario se refiere, pero evidencia un error de apreciación, debido a su desconocimiento específico sobre el tema, al pretender que las tarifas homogéneas responden a un acuerdo entre empresas, cuando en realidad se apoyan en disposiciones dictadas por la Capitanía de Puerto, tal como surge de las piezas incorporadas a fs. 116/118 de estas actuaciones. Es a partir justamente de los dichos del Capitán del Puerto de Buenos Aires y Río de la Plata, obrante en las fojas mencionadas donde surge la motivación que dio lugar a la creación de la Disposición C.G.P. N° 24/80, por la que se establecieron tablas para la recuperación de gastos y tarifarios, único medio autorizado para liquidar servicios no incluidos en las condiciones de fletamento. Dicha motivación estaba referida a la serie de inconvenientes de tipo administrativo-



Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Comercio e Inversiones



Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

contables para importadores y exportadores, generados por el "Sistema de libre competencia" previo a la vigencia de la mencionada disposición.

Con estas afirmaciones se pone de manifiesto, que según el criterio de ese Organismo, un sistema de libre competencia en ese mercado resultaba perjudicial para el interés económico de exportadores e importadores, por lo tanto había que eliminarlo, e intervenir directamente en dicho mercado. Esto se llevó a cabo fijando tarifas y lo que es más grave aún, propiciando el funcionamiento de un "mercado cautivo" conformado por aquellos operadores que al contratar el fletamento por el sistema "Liner", para determinados movimientos y retiro de la mercadería en el puerto, debían contratar obligatoriamente a la misma empresa previamente designada por el Armador o Agente Marítimo, quitando todo poder de negociación y libertad de contratación a importadores y exportadores, lo que lejos de beneficiarlos como pretendiera el Organismo intervencionista, les causó un perjuicio a sus intereses económicos y por ende a toda la cadena de comercialización, llegando a los mismos consumidores que son los que en definitiva debían pagar las consecuencias de un mercado totalmente dirigido como el investigado.

Esta situación advertida por las autoridades económicas, contribuyó a que a través del Decreto N° 817/92 se estableciera una amplia desregulación para la operatoria portuaria y marítima, incluyendo la disolución de la Administración General de Puertos y de la Capitanía General de Puertos, lo cual torna en abstracto el hecho denunciado.

Por las consideraciones que se dejan expuestas, esta Comisión Nacional entiende que deben aceptarse las explicaciones de las encartadas y



Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Comercio e Inversiones



SECRETARÍA DE COMERCIO E INVERSIONES
N.º 265

Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

ordenar el archivo de las actuaciones en un todo de acuerdo con los artículos 21 y 30 de la Ley N° 22.262.

LIC. MARIO A. BACMAN
VOCAL

Dr. DARDO G. I. MARCHESINI
VOCAL

LIC. HORACIO L. SALERNO
VOCAL

10 01 95
150 265



Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Comercio e Inversiones

27



BUENOS AIRES, 31 ENE 1995

VISTO, el expediente N° 209.138/90 del Registro de la ex-SUBSECRETARIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO, tramitado por la COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA por denuncia formulada por el Ingeniero Horacio SANTIAGO en su carácter de presidente del directorio de la Empresa TECHIC S.A., contra las empresas FASCE, MURCHISON, PLATESTIBA y ROMAN MARITIMA S.A., por presunta infracción al artículo 1° de la LEY N° 22.262, y

CONSIDERANDO:

Que la denuncia interpuesta atribuye un acuerdo entre las empresas accionadas, para la fijación de las tarifas de servicio de estibaje, con lo que se hace del PUERTO DE BUENOS AIRES, según sus dichos, el más caro e ineficiente del mundo

Que en autos se realizaron las diligencias encaminadas al esclarecimiento de la conducta denunciada y los presuntos responsables se presentaron a dar las explicaciones que autoriza la ley

Que de las constancias arrojadas a la causa surge que las tarifas aplicadas al servicio de estibaje en el PUERTO DE BUENOS AIRES, se apoyan en disposiciones dictadas por la CAPITANIA DE PUERTO, tal como surge de las piezas incorporadas a fs. 116/118, y no de un acuerdo entre empresas.

Que esta situación advertida por las autoridades económicas, contribuyó a que a través del Decreto N° 817/92 se estableciera una amplia desregulación para la operatoria portuaria y marítima, incluyendo la disolución de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS y DE LA CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS, lo cual torna en abstracto el hecho denunciado, tal como se indica en el dictamen de la COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, al cual el suscripto se remite por lo cual resulta

Al



Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Comercio e Inversiones



procedente la aceptación de explicaciones formuladas (Artículos 21 y 30 de la LEY N° 22.262)

Por ello,

EL SECRETARIO DE COMERCIO E INVERSIONES

RESUELVE:

ARTICULO 1o.: Aceptar las explicaciones presentadas por las empresas FASCE, MURCHISON, PLATESIBA y ROMAN MARITIMA y disponer el archivo de las actuaciones (artículos 21 y 30 de la LEY N° 22.262).

ARTICULO 2o.: Vuelva a la COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA para la prosecución del trámite

ARTICULO 3o.: Regístrese, Comuníquese y Archívese

RESOLUCION N° 27

Dr. CARLOS E. S. SECRETARIO DE COMERCIO E INVERSIONES