



**República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional**  
2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

**Resolución**

**Número:**

**Referencia:** EX-2019-102331629- -APN-DGD#MPYT C.1598

---

VISTO el Expediente N° EX-2019-102331629- -APN-DGD#MPYT, y

**CONSIDERANDO:**

Que, el expediente citado en el Visto, se inició el día 30 de mayo de 2016 con motivo de la denuncia interpuesta ante la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en el ámbito de la ex SECRETARÍA DE COMERCIO del ex MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, por las firmas MARITIMA MERIDIAN S.A. y BETELGEUSE SHIPPING SERVICES S.A. contra (i) la CÁMARA DE ACTIVIDADES DE PRACTICAJE Y PILOTAJE; (ii) Miguel Ángel DOÑATE, accionista de las empresas del GRUPO SERVICIOS MARÍTIMOS (grupo integrado por PRACTICAJE INDEPENDIENTE S.A. –PISA–, PRACTICAJE INTEGRAL S.A., DONMAR S.A. y LANCHAS DEL ESTE); (iii) Juan Miguel BISET, accionista de las empresas del GRUPO SERVICIOS MARÍTIMOS; (iv) Jorge VITALI, gerente de operaciones de DONMAR S.A.; (v) Leonardo MASSAD, gerente de administración del GRUPO SERVICIOS MARÍTIMOS; (vi) PRACTICAJE RÍO DE LA PLATA LIMITADA C.T.L.; (vii) PRACTICAJE INDEPENDIENTE S.A.; (viii) GETPILOT S.A.; (ix) GETPILOT PUERTO C.T.L.; (x) SERVICIO INTEGRAL DE PRÁCTICOS S.A.; (xi) SIP PILOTAJE Y PRACTICAJE S.A.; (xii) MASTER PILOT S.A.; (xiii) PILOTOS S.A.; (xiv) NÁUTICA DEL SUR S.A.; (xv) COMANDANTE AZOPARDO C.T.L.; (xvi) ESEM S.A.; (xvii) DONMAR S.A.; (xviii) INDEPENDENT SHIP AGENTS S.A.; (xix) COOPERATIVA DE TRABAJO DE PILOTAJE Y PRACTICAJE DEL RÍO PARANÁ; (xx) COOPERATIVA DE TRABAJO CPI PILOTS LTDA; (xxi) COOP. DE PRÁCTICOS PARANÁ INFERIOR; (xxii) PILOTAGE S.A.; (xxiii) PARANÁ GUAZÚ PILOTS; (xxiv) MULTIPAR S.A.; (xxv) ROSARIO PILOTS COOP.; (xxvi) PILOTOS DEL PARANÁ S.A.; (xxvii) PRÁCTICOS INDEPENDIENTES S.A.; (xxiii) RIVER PILOT S.A.; y (xxix) PRACTICAJE DEL LITORAL S.R.L. por presunta infracción al régimen de defensa de la competencia.

Que la denuncia formulada, se fundó en una supuesta cartelización de las empresas de practicaaje que operan en las zonas Río de la Plata, Bahía Blanca y Río Paraná, con el objeto de: (a) Fijar tarifas por encima de la Tarifa Alarcia; (b) Modificar las condiciones de contratación, reduciendo las bonificaciones y el plazo de pago; (c)

Repartirse el mercado por zonas y clientes; (d) Cobrar servicios conexos, sin ningún tipo de contraprestación, al sólo efecto de incrementar los costos del servicio y, los importes facturados; (f) Imponer el servicio de dos prácticos, en zonas donde por la duración del practicaaje sólo se necesitaba uno, duplicando de esta manera el importe de las facturas de manera injustificada.

Que, de acuerdo a lo manifestado por las firmas denunciantes, las prácticas previamente enumeradas se habrían llevado adelante con la presunta intervención de la CÁMARA DE ACTIVIDADES DE PRACTICAJE Y PILOTAJE, y de las firmas que prestan el servicio de lanchas para embarque y desembarque de los prácticos, que estarían integradas verticalmente a las firmas de practicaaje.

Que las denunciantes manifestaron que en el mes de septiembre de 2015 las firmas de practicaaje de la zona Río de la Plata, decidieron de manera unilateral, coordinada y uniforme, reducir las bonificaciones que les otorgaban a las agencias marítimas, y que se materializaban a través de notas de crédito.

Que las denunciantes agregaron que ello implicaría un aumento coordinado de precios, pues la reducción de las bonificaciones repercutiría directamente sobre la facturación de las agencias marítimas denunciantes, ya que no podrían trasladar ese aumento encubierto a los armadores, dado que en la mayoría de los casos los contratos se encontraban en ejecución y debían respetar los precios cotizados oportunamente.

Que las firmas denunciantes indicaron que la existencia del cartel provocaría los efectos que a continuación se detallan: (i) la disminución de las bonificaciones implica un “aumento encubierto de tarifas”, que les genera un costo extra que no puede ser trasladado al cliente por cuanto deben respetar las condiciones pactadas en el proceso de adjudicación; (ii) Imposibilidad de las empresas denunciantes de competir en futuras licitaciones, debido al porcentaje de descuentos fijado en forma discriminatoria por los integrantes del supuesto cartel, en su perjuicio, los que otorgan mayores descuentos a las agencias marítimas que no se han opuesto o que han acordado con dicho cartel; (iii) Imposibilidad de ofrecer precios competitivos, lo que redundaría en un gasto mayor para el Estado que licita los servicios de las agencias marítimas para el ingreso y/o egreso de buques regasificadores y metaneros, a través de empresas como YPF y energía Argentina S.A.

Que mediante Resolución N° 30 de fecha 4 de abril de 2017 la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en el ámbito de la ex SECRETARÍA DE COMERCIO del ex MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, se ordenó el traslado de la denuncia para que los denunciados brindaran explicaciones de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 29 de la Ley N° 25.156, vigente en ese entonces.

Que las firmas PRACTICAJE DEL LITORAL S.R.L. y ROSARIO PILOTS COOPERATIVA DE TRABAJO LTDA. solicitaron la aplicación de la sanción dispuesta por el Artículo 45 de la Ley N° 25.156, actual Artículo 54 de la Ley N° 27.442.

Que el Artículo 54 de la Ley N° 27.442, dispone: “Quien incurriera en una falsa denuncia será pasible de las sanciones previstas en el artículo 55 inciso b) de la presente ley. A los efectos de esta ley se entiende por falsa denuncia a aquella realizada con datos o documentos falsos conocidos como tales por el denunciante, con el propósito de causar daño a la competencia, sin perjuicio de las demás acciones civiles y penales que correspondieren.”.

Que del análisis de las constancias del expediente no surge, que las denunciantes hayan usado datos o documentos falsos con la intención de dañar la competencia, independientemente de la justeza o acierto de los reclamos efectuados y de las sanciones pretendidas, que en este caso se evidencian como el ejercicio del derecho constitucional a peticionar a las autoridades y acudir a las vías administrativas estipuladas por la ley, ya sea que

prosperen o no.

Que las firmas COOPERATIVA DE PRÁCTICOS PARANÁ INFERIOR, notificada el día 11 de abril de 2017; ACRUX S.A., notificada el día 8 de mayo de 2017; PARANÁ GUAZÚ PILOTS S.A., notificada día 7 de abril de 2017; PILOTAGE S.A., notificada el día 10 de abril de 2017; y PRÁCTICOS INDEPENDIENTES S.A., notificada el día 4 de mayo de 2017, no brindaron explicaciones.

Que en fecha 27 de septiembre de 2016, se ordenó formar “INCIDENTE DE CONFIDENCIALIDAD DE NÁUTICA DEL SUR S.A.”, Expediente N° EX-2019-105547096- -APN-DGD#MPYT, al que se agregaron las presentaciones de fecha 19 de septiembre y 12 de octubre de 2016.

Que el día 27 de septiembre de 2016, se ordenó formar el “INCIDENTE DE CONFIDENCIALIDAD SOLICITADA POR MARÍTIMA MERIDIAN S.A. y BETELGEUSE SHIPPING SERVICES S.A.”, Expediente N° EX-2019-105849602- -APNDGD#MPYT, al que se ordenó incorporar las presentaciones de fecha 19 de septiembre y 22 de diciembre de 2016.

Que en fecha 16 de mayo de 2017, se ordenó formar el “INCIDENTE DE CONFIDENCIALIDAD SOLICITADA POR LA COOPERATIVA DE TRABAJO DE PILOTAJE Y PRACTICAJE DEL RÍO PARANÁ Y SUS PUERTOS LTDA.(COPRAC) (C. 1598 INC.)”, Expediente N° EX-2019-105582072- -APN-DGD#MPYT, al que se incorporaron el Anexo IV y el Anexo “CD confidencial” aportados con la presentación efectuada el día 10 de mayo de 2017 por la referida cooperativa.

Que el día 1 de junio de 2017 se ordenó formar el “INCIDENTE DE CONFIDENCIALIDAD SOLICITADA POR GETPILOT S.A. (C. 1598 INC. CONFIDENCIALIDAD)”, Expediente N° EX-2019-105962558- -APN-DGD#MPYT, al que se ordenó incorporar la documental aportada con la presentación de fecha 26 de mayo de 2017.

Que en fecha 1 de junio de 2017, se ordenó formar el “INCIDENTE DE CONFIDENCIALIDAD SOLICITADA POR LA COOPERATIVA DE TRABAJO GETPILOT PUERTO LTDA. (C. 1598 INC.)”, Expediente N° EX-2019-106289108- -APNDGD#MPYT, al que se ordenó incorporar la documental aportada con la presentación de fecha 26 de mayo de 2017.

Que conforme lo dispuesto por el Artículo 34 de la Ley N° 27.442, “Los procedimientos de la presente ley serán públicos para las partes y sus defensores, que lo podrán examinar desde su inicio. El expediente será siempre secreto para los extraños”.

Que, para que la información pueda ser considerada confidencial, debe tratarse de un secreto comercial o industrial; entendiéndose por tal a aquella información cuya importancia para el desarrollo de la actividad económica de la empresa, la obliga a mantenerla fuera del alcance de terceros ajenos a ella.

Que mediante Resolución N° 624 de fecha 27 de septiembre de 2019 de la SECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR del ex MINISTERIO DE PRODUCCIÓN Y TRABAJO, se ordenó la apertura de sumario, receptando lo aconsejado mediante Dictamen obrante como IF-2019-56266178-APN-CNDC#MPYT, de fecha 21 de junio de 2019.

Que la denuncia alude a una supuesta cartelización de las empresas de practicaje que operan en las zonas Río de la Plata, Bahía Blanca y Río Paraná, con el objeto de fijar tarifas por encima de la Tarifa Alarcia, reducir las bonificaciones y plazos de pago; y repartirse el mercado por zonas y clientes.

Que la colusión o cartelización es un tipo particular de acuerdo horizontal que puede definirse como una práctica en la que un conjunto de empresas acuerda no competir con la finalidad de aumentar sus beneficios de forma conjunta.

Que, en el caso de las presentes actuaciones, no se ha encontrado evidencia directa sobre la existencia de un acuerdo colusivo.

Que las firmas denunciadas sólo aportaron una serie de indicios o manifestaciones que, al ser analizados pormenorizadamente con la prueba producida en autos, no permiten concluir inequívocamente la existencia de una conducta sancionada por la Ley N° 27.442.

Que la jurisprudencia local e internacional ha considerado que, para acreditar la existencia de un cartel y sancionarlo con prueba indiciaria, se requiere que los indicios sean múltiples, claros, precisos, graves y concordantes

Que, en el caso bajo análisis, los indicios no cumplen los requisitos antes mencionados.

Que muchos de esos indicios compatibles con el fenómeno conocido como paralelismo de precios y muchos otros resultan contradictorios con la hipótesis de cartelización.

Que, si bien existe evidencia que hubo una reducción de bonificaciones en el mes de septiembre de 2015, sin embargo, no hay prueba de que dicha reducción haya sido producto de un acuerdo colusivo entre todas las empresas de practicaje que operan en la zona del Río de la Plata, o de una mayoría de ellas, con el poder suficiente como para imponer el cambio.

Que tampoco se encuentra probado que la magnitud de la reducción de las bonificaciones finales aplicadas haya sido uniforme para todas las empresas de practicaje y para todos sus clientes.

Que, de la compulsión de la información obrante en autos, no se pudo corroborar un intercambio de prácticos con entidad tal como para acreditar el sistema de compensaciones denunciado.

Que al tratarse de un servicio público se debe garantizar la prestación y continuidad del servicio, lo que redundaría en que sea práctica habitual usar prácticos de una empresa competidora para el caso de no poder cubrir el servicio con prácticos propios.

Que tampoco se probó que las agencias marítimas enfrenten trabas para cambiar de proveedor del servicio de practicaje.

Que consta en autos, que varias empresas han cambiado de proveedor del servicio de practicaje en los últimos años, sin inconvenientes.

Que la aplicación de cargos, con o sin contraprestación, puede no afectar el precio final que se cobra por el servicio, sino simplemente la manera como se desagrega dicho precio en la factura.

Que, por otro lado, la venta atada puede ser una conducta violatoria de la Ley de Defensa de la Competencia en la medida en que tenga potencial para excluir o prevenir la entrada de terceros prestadores no integrados del servicio.

Que para que esto se verifique, en general la jurisprudencia exige que se cumplan al menos dos requisitos: (i) que

el producto atado, en este caso el servicio de lanchas, sea “independiente” del producto al que se ata el primero, en este caso el servicio de practicaaje; y (ii) que el proveedor del producto que ata tenga una posición dominante en el mercado de dicho producto.

Que ningún actor tendría el poder de mercado suficiente como para imponer el servicio de lanchas, ello teniendo en cuenta que existen no menos de VEINTE (20) empresas de practicaaje en la zona del Río de la Plata y que no se ha probado el acuerdo colusivo en el mercado de practicaaje.

Que debe considerarse el breve lapso durante el que se extendió el conflicto que dio origen a la denuncia de autos, siendo el mismo desde septiembre de 2015 a diciembre de 2015.

Que, durante la tramitación de las presentes actuaciones, entró en vigencia la nueva Ley de Defensa de la Competencia N° 27.442, y su Decreto Reglamentario N° 480 de fecha 23 de mayo de 2018 derogando la Ley N° 25.156 que hasta entonces había regulado el ámbito de aplicación en la materia.

Que, a los fines de contabilizar los plazos procesales, esa dable destacar que, se encontraban suspendidos todos los plazos procesales de la Ley N° 27.442 en los expedientes en trámite desde el 16 de marzo de 2020, conforme la Resolución de la Secretaría de Comercio Interior N° 98 y a sus sucesivas prórrogas, hasta el 22 de octubre de 2020 fecha en que la Secretaría de Comercio Interior dictó la Resolución N° 448/2020, la cual conforme a sus artículos 1° y 3°, ordenaba el levantamiento de la suspensión de plazos a partir del día 26 de octubre de 2020.

Que, en consecuencia, la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en el ámbito de la SECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR del MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO, emitió el Dictamen de fecha 29 de mayo de 2021, correspondiente a la “C. 1598”, en el cual recomendó a la señora Secretaria de Comercio Interior (a) Conceder la confidencialidad solicitada por las firmas NÁUTICA DEL SUR S.A., MARÍTIMA MERIDIAN y BETELGEUSE SHIPPING SERVICE S.A., COOPERATIVA DE TRABAJO DE PILOTAJE Y PRACTICAJE DEL RÍO PARANÁ Y SUS PUERTOS LTDA. (COPRAC), GETPILOT S.A., y COOPERATIVA DE TRABAJO GELPILOT PUERTO LTDA., y ordenar agregar una copia de la resolución a dictarse en los respectivos Incidentes de Confidencialidad; (b) Denegar el pedido de aplicación del Artículo 54 de la Ley N° 27.442, efectuado por las firmas PRACTICAJE DEL LITORAL S.R.L. y ROSARIO PILOTS COOPERATIVA DE TRABAJO LTDA.; y (c) Ordenar el archivo de las presentes actuaciones de conformidad a lo dispuesto por el Artículo 40 de la Ley N° 27.442.

Que la suscripta comparte los términos del mencionado dictamen, al cual cabe remitirse en honor a la brevedad, considerándolo parte integrante de la presente resolución.

Que la Dirección General de Asuntos Jurídicos del MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO ha tomado la intervención que le compete.

Que la presente medida se dicta en virtud de lo establecido en el Artículo 40 de la Ley N° 27.442, en los Artículos 5° del Anexo al Decreto N° 480/18 y el Decreto N° 50 de fecha 19 de diciembre de 2019 y sus modificatorios.

Por ello,

LA SECRETARIA DE COMERCIO INTERIOR

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Concédase la confidencialidad solicitada por las firmas NÁUTICA DEL SUR S.A., MARÍTIMA MERIDIAN y BETELGEUSE SHIPPING SERVICE S.A., COOPERATIVA DE TRABAJO DE PILOTAJE Y PRACTICAJE DEL RÍO PARANÁ Y SUS PUERTOS LTDA. (COPRAC), GETPILOT S.A., y COOPERATIVA DE TRABAJO GELPILOT PUERTO LTDA.

ARTÍCULO 2°.- Ordénase agregar una copia de la presente medida en los respectivos Incidentes de Confidencialidad

ARTÍCULO 3°.- Deniégate el pedido de aplicación del Artículo 54 de la Ley N° 27.442, efectuado por las firmas PRACTICAJE DEL LITORAL S.R.L. y ROSARIO PILOTS COOPERATIVA DE TRABAJO LTDA.

ARTÍCULO 4°.- Ordénase el archivo de las presentes actuaciones de conformidad a lo dispuesto por el Artículo 40 de la Ley N° 27.442.

ARTÍCULO 5°.- Considérase al Dictamen de fecha 29 de mayo de 2021, correspondientes a la “C. 1598” emitido por la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en el ámbito de la SECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR del MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO identificado como IF-2021-48103903-APN-CNDC#MDP, que forma parte integrante de la presente medida.

ARTÍCULO 6°.- Notifíquese a las partes interesadas.

ARTÍCULO 7°.- Comuníquese y archívese.



**República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional**  
2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

**Dictamen firma conjunta**

**Número:**

**Referencia:** COND 1598 - Dictamen - Archivo Art. 40 Ley N.º 27.442

---

**SEÑORA SECRETARIA DE COMERIO INTERIOR**

Se eleva para su consideración el presente dictamen referido a las actuaciones que tramitan bajo el expediente EX-2019-102331629- -APN-DGD#MPYT del Registro del ex MINISTERIO DE PRODUCCIÓN Y TRABAJO, caratulado “**C. 1598 - MARÍTIMA MERIDIAN S.A. Y BETELGEUSE SHIPPING SERVICES S.A. S/ SOLICITUD DE INTERVENCIÓN DE LA CNDC**”.

**I. DEFINICIONES PREVIAS.**

1. En virtud de la complejidad de los actores involucrados en el presente expediente, los mercados y el funcionamiento de la regulación sobre la materia, a continuación se definirán los conceptos básicos necesarios para entender la investigación llevada adelante por esta COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA (en adelante, “CNDC”)
2. Agencias Marítimas: tienen a su cargo las gestiones de carácter administrativo, técnico y comercial relacionadas con la entrada, permanencia y salida de un buque en un puerto (marco regulatorio: Ley de Navegación N.º 20.094 y Decreto N.º 4516/1973). Se encuentran nucleadas en el CENTRO DE NAVEGACIÓN.
3. Servicios de Practicaje y Pilotaje. El artículo 1º del Decreto N.º 2694/1991, define: “*El practicaje y el pilotaje son las tareas que realiza a bordo de los buques el personal habilitado para asesorar al capitán en navegación, maniobras y reglamentación, en las zonas declaradas de practicaje o pilotaje obligatorio o facultativo. A los efectos de las disposiciones establecidas en este Reglamento, aquellas tareas que se realizan en puerto se denominan practicaje y las de navegación en ríos, pasos y canales se denominan pilotaje*”. No obstante, en la práctica del sector se hace referencia a ambos especialistas como “prácticos”.
4. Un práctico es un marino que conduce los barcos en aguas peligrosas o de intenso tráfico, como puertos, canales angostos o ríos; aunque es un asesor, pues el capitán continúa al mando del buque.
5. En cuanto a su naturaleza jurídica, el servicio de practicaje es un “servicio público impropio”<sup>1</sup>.
6. Zonas de Servicio Obligatorio. El Decreto N.º 2694/1991, en su artículo 3º, determina las zonas de practicaje y pilotaje obligatorio, siendo estas: Río de la Plata; Río Paraná; Puertos y Litoral Marítimo Sur (el detalle de qué comprende cada una se puede consultar en el referido decreto, al que nos remitimos por razones de brevedad).

7. Independientemente de la zonificación detallada que surge del decreto mencionado, a los fines de facilitar la exposición, en el presente dictamen se tendrá en cuenta la clasificación efectuada por la Prefectura Naval Argentina: zona Río de la Plata, zona Bahía Blanca y zona Río Paraná, las que incluyen tanto los recorridos fluviales como los puertos de cada una de ellas, y en el caso particular de la zona Río de la Plata, también incluye la denominada “zona Común”<sup>2</sup>.

8. Tarifa Alarcia. Es la Tarifa máxima regulada por la Disposición N.º 1, del 8 de enero de 1992, de la ex Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo, y debe su nombre al Director Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo que suscribió esa normativa.

9. Dicha disposición establecía la Unidad Fiscal (UF) por zona o puerto, según se trate del servicio de practicaaje o pilotaje (Ver ANEXO I, Disposición DNTFyM N.º 1/1992, en el orden 2, págs. 167/170), que es un importe fijo en dólares que debe multiplicarse por el Coeficiente Fiscal del buque<sup>3</sup>. Al importe resultante se le deben sumar los importes fijos que correspondan de acuerdo a lo establecido por el mismo ANEXO I de la Disposición N.º 1, y que se exponen en las Tablas Nros. 1 y 2 siguientes.

10. El resultado final, es lo que se conoce como “Tarifa Básica” (TB):  $UF \times CF + \text{Recorrido} = TB \text{ pilotaje}$ ;  $UF \times CF + \text{Entrada/Salida} + \text{Movimiento}^4 = TB \text{ practicaaje}$ .

**Tabla N.º 1: Tarifario de los servicios de pilotaje.**

ZONA S PILOTAJE	U.F.	POR RECORRIDO			
		HASTA 60	HA STA 100	HA STA 200	HASTA 300
RÍO PARANÁ	7,97	49,18	121,62	255,73	412,68
RÍO URUGUAY	7,97	49,18	121,62	255,73	412,68
RÍO DE LA PLATA	4,67	378	0	458,19	0
RÍA BAHÍA BLANCA	4,90	106,40	0	0	0
CANAL DE BEAGLE	7,72	252,00	315,00	378,00	0
PILOTAJE	UF	HASTA 400	HASTA 500	MAYOR DE 500	
RÍO PARANÁ	7,97	695,79	763,96	818,43	
RÍO URUGUAY	7,97	695,79	763,96	818,43	
RÍO DE LA PLATA	4,67	0	0	0	
RÍA BAHÍA BLANCA	4,90	0	0	0	
CANAL DE BEAGLE	7,72	0	0	0	

FUENTE: ANEXO I, Disposición DNTFyM N.º 1/1992.

**Tabla N.º 2: Tarifario de los servicios de practicaaje.**

ZONAS PRACTICAJE	UF	E NTRADA/SALIDA	MOVIMIENTOS
PTO. BUENOS AIRES	7,01	184,82	100,42
PTO. LA PLATA	4,1	80,66	44,13
PTO. BAHÍA BLANCA	3,61	59,18	47,52
PTOS. PARANÁ SUPERIOR Y MEDIO	2,49	72,86	39,11
PTOS. PARANÁ INFERIOR	2,99	69,13	45,68
PTO. CONCEPCIÓN DEL URUGUAY	2,99	69,13	45,68
PTO. MAR DEL PLATA	3,93	72,02	34,16
PTO. QUEQUÉN	3,93	72,02	34,16
PTOS. LITORAL MARÍTIMO SUR	7,72	226,08	113,11

FUENTE: ANEXO I, Disposición DNTFyM N.º 1/1992.



11. Cabe destacar que, por Decreto N.º 874/2017 y disposición 9-E/2018 del 15 de enero de 2018, se establecieron nuevas tarifas máximas para los servicios de práctica y pilotaje.

12. Servicios de Apoyo y Conexos. Según la reglamentación, serán acordados por las partes (agencias marítimas y empresas de práctica), no estando incluidos en la Tarifa Alarcía. Incluye los siguientes conceptos: (i) Transporte terrestre y acuático de prácticos; (ii) Práctico a la orden; (iii) Demora; (iv) Posicionamiento y; (v) Otros: Viaje al exterior, gastos administrativos, estadía en recalada, IGS<sup>5</sup>, navegación continua, etc.

13. Los buques se explotan según las condiciones que establezcan sus armadores, ofreciendo básicamente dos formas: (a) *Liner* o transporte marítimo de línea regular: Se encarga de proporcionar un servicio donde las rutas sean regulares y frecuentes, con disponibilidad de espacio. En dichas rutas, las salidas y entradas de los buques a puertos donde se fijan de antemano el itinerario y las tarifas que se apliquen, se les conoce como *Liners Terms*. Sus principales ventajas son: (i) Ofrecer escalas frecuentes; (ii) Mantener tarifas estables; (iii) Garantizar la duración del servicio a largo plazo; y (b) “Tramp” o transporte marítimo en régimen de fletamentos: Este tipo de transporte se realiza contratando el espacio de carga de un buque, total o parcial, para efectuar uno o varios viajes, o bien para utilizarlo por un periodo de tiempo. Esta modalidad es usada para el transporte de grandes volúmenes de mercancías a granel, sea líquida o sólida y gran número de unidades de automóviles o incluso plantas de fabricación completas. La mayoría de los armadores que se dedican a este tipo de transporte son extranjeros, lo que dificulta el cobro en caso de falta de pago de los servicios de práctica ante la falta de responsabilidad de las agencias marítimas establecida por la Ley de Navegación (aunque en la mayoría de los casos los armadores pagan por adelantado los servicios a las agencias marítimas).

14. Se aclara, como previo, que cuando se haga referencia al servicio de práctica, éste incluye el práctica y el pilotaje, salvo que se indique lo contrario.

## **II. LAS PARTES.**

15. Las denunciadas son las firmas MARÍTIMA MERIDIAN S.A. (en adelante “MARÍTIMA MERIDIAN” o “MERIDIAN”, indistintamente) y BETELGEUSE SHIPPING SERVICES S.A. (en adelante, “BETELGEUSE SHIPPING”). Estas empresas se dedican al agenciamiento marítimo y tienen a su cargo las gestiones de carácter administrativo, técnico y comercial relacionadas con la entrada, permanencia y salida de un buque en un puerto<sup>6</sup>.

16. Los denunciados son: (i) la CÁMARA DE ACTIVIDADES DE PRACTICAJE Y PILOTAJE; (ii) Miguel Ángel DOÑATE, accionista de las empresas del GRUPO SERVICIOS MARÍTIMOS (grupo integrado por PRACTICAJE INDEPENDIENTE S.A. –PISA–, PRACTICAJE INTEGRAL S.A., DONMAR S.A. y LANCHAS DEL ESTE); (iii) Juan Miguel BISET, accionista de las empresas del GRUPO SERVICIOS MARÍTIMOS; (iv) Jorge VITALI, gerente de operaciones de DONMAR S.A.; (v) Leonardo MASSAD, gerente de administración del GRUPO SERVICIOS MARÍTIMOS; (vi) PRACTICAJE RÍO DE LA PLATA LIMITADA C.T.L.; (vii) PRACTICAJE INDEPENDIENTE S.A.; (viii) GETPILOT S.A.; (ix) GETPILOT PUERTO C.T.L.; (x) SERVICIO INTEGRAL DE PRÁCTICOS S.A.; (xi) SIP PILOTAJE Y PRACTICAJE S.A.; (xii) MASTER PILOT S.A.; (xiii) PILOTOS S.A.; (xiv) NÁUTICA DEL SUR S.A.; (xv) COMANDANTE AZOPARDO C.T.L.; (xvi) ESEM S.A.; (xvii) DONMAR S.A.; (xviii) INDEPENDENT SHIP AGENTS S.A.; (xix) COOPERATIVA DE TRABAJO DE PILOTAJE Y PRACTICAJE DEL RIO PARANÁ; (xx) COOPERATIVA DE TRABAJO CPI PILOTS LTDA; (xxi) COOP. DE PRÁCTICOS PARANÁ INFERIOR; (xxii) PILOTAGE S.A.; (xxiii) PARANÁ GUAZÚ PILOTS; (xxiv) MULTIPAR S.A.; (xxv) ROSARIO PILOTS COOP.; (xxvi) PILOTOS DEL PARANÁ S.A.; (xxvii) PRÁCTICOS INDEPENDIENTES S.A.; (xxviii) RIVER PILOT S.A.; y (xxix) PRACTICAJE DEL LITORAL S.R.L.

## **III. LA DENUNCIA.**

17. Con fecha 31 de mayo de 2016, el Sr. Jorge Alberto SAMARÍN, en su carácter de apoderado de las firmas MARÍTIMA MERIDIAN S.A. y BETELGEUSE SHIPPING SERVICES S.A. presentó ante esta CNDC una denuncia

por presunta violación al régimen de defensa de la competencia.

18. La denuncia formulada, se fundó en una supuesta cartelización de las empresas de practicaaje que operan en las zonas Río de la Plata, Bahía Blanca y Río Paraná, con el objeto de: (a) Fijar tarifas por encima de la Tarifa Alarcia; (b) Modificar las condiciones de contratación: reducción de bonificaciones y plazo de pago; (c) Repartirse el mercado por zonas y clientes; (d) Cobrar servicios conexos, sin ningún tipo de contraprestación, al sólo efecto de incrementar los costos del servicio y, consecuentemente, los importes facturados; (f) Imponer el servicio de dos prácticos, en zonas donde por la duración del practicaaje sólo se necesitaba uno, duplicando de esta manera el importe de las facturas de manera injustificada.

19. De acuerdo a lo manifestado, las prácticas previamente enumeradas se habrían llevado adelante con la presunta intervención de la CÁMARA DE ACTIVIDADES DE PRACTICAJE Y PILOTAJE (en adelante, la “CÁMARA”), y de las empresas que prestan el servicio de lanchas para embarque y desembarque de los prácticos, que estarían integradas verticalmente a las empresas de practicaaje (en particular, LANCHAS DEL ESTE en zona Común; y las dos empresas de transporte acuático que operan en la zona Bahía Blanca que pertenecerían una a ESEM S.A. y otra a DONMAR S.A.).

20. Conforme se desprende de la información obtenida por esta CNDC la denuncia solo involucra el servicio de practicaaje respecto de buques “Tramp”<sup>7</sup>.

21. Concretamente las denunciantes manifestaron que en el mes de septiembre de 2015 las empresas de practicaaje de la zona Río de la Plata, decidieron de manera unilateral, coordinada y uniforme, reducir las bonificaciones que les otorgaban a las agencias marítimas<sup>8</sup>, y que se materializaban a través de notas de crédito.

22. Agregaron que ello implicaría un aumento coordinado de precios, pues la reducción de las bonificaciones repercutiría directamente sobre la facturación de las agencias marítimas denunciantes, ya que no podrían trasladar ese aumento encubierto a los armadores (sus clientes), dado que en la mayoría de los casos los contratos se encontraban en ejecución y debían respetar los precios cotizados oportunamente.

23. Continuaron relatando que, a partir del mes de octubre de 2015, comenzaron a recibir las facturas por el servicio de practicaaje con las correspondientes notas de crédito, pero por importes inferiores a los “usos y costumbres comerciales” vigentes hasta ese momento, lo que motivó la impugnación y rechazo de las facturas emitidas por las empresas proveedoras del servicio (en el caso de las denunciantes: PRACTICAJE INDEPENDIENTE S.A., PRACTICAJE INTEGRAL S.A., DONMAR S.A. y SERVICIO INTEGRAL DE PRÁCTICOS).

24. Informaron que la falta de pago provocó el corte de la cuenta corriente de las denunciantes por parte de sus proveedores habituales; y si bien intentaron acudir a otras empresas de la zona en cuestión, todas las consultadas exigían el pago adelantado de los servicios aduciendo que la agencia marítima no era cliente habitual y carecía de cuenta corriente, o con otro tipo de excusas (ver transcripción de correos electrónicos remitidos por las empresas PRACTICAJE INDEPENDIENTE S.A., PRACTICAJE RÍO DE LA PLATA CTL, SERVICIO INTEGRAL DE PRÁCTICOS S.A., COOPERATIVA COMANDANTE AZOPARDO LIMITADA, PILOTOS S.A. y MASTER PILOT S.A., en el nro. de orden 2, págs.. 62/68).

25. Afirmaron que, además de las denunciantes, habrían padecido la misma situación de reducción de bonificaciones, impugnación y rechazo de las facturas, y consiguiente corte de la cuenta corriente por falta de pago, las siguientes empresas: FERTIMPORT S.A., AGENCIA MARÍTIMA DULCE S.A., TURNER & WILLIAMS S.A., MARÍTIMA HEINLEIN y AGENCIA MARÍTIMA NABSA S.A.

26. No obstante –según advirtieron– las empresas mencionadas precedentemente, luego de llegar a un acuerdo con las empresas de practicaaje proveedoras del servicio, retomaron la forma de pago habitual a través de la cuenta corriente y renegociaron el porcentaje de las bonificaciones.

27. Según las denunciantes, las únicas empresas que a la fecha de la denuncia se negaron a renegociar las bonificaciones y a las que continuaron exigiéndoles el pago por adelantado, son las propias denunciadas. Agregaron, además, que la empresa que les brinda servicios de practicaaje en la zona Río Paraná, con posterioridad a la denuncia que dio origen a estas actuaciones, también decidió en forma unilateral disminuirles las bonificaciones de un 20% a un 10%.

28. En los primeros días del conflicto –siempre según lo manifestado en la denuncia– también habría habido negativa de prestación del servicio de practicaaje, como resultado de la oposición de las agencias marítimas denunciantes a acatar las nuevas condiciones impuestas por las empresas de prácticos (a los fines probatorios adjuntaron notas remitidas a la Prefectura Naval Argentina –PNA– en su carácter de autoridad de contralor del servicio).

29. Asimismo, denunciaron también la concertación en el establecimiento de servicios conexos sin justificar, es decir, sin contraprestación alguna, por ej.: gasto de posicionamiento en base a calado; servicio complementario, estadía en recalada; navegación continua; código de gestión, entre otros.

30. Con relación al servicio conexo de lanchas para transporte de prácticos, las denunciantes informaron que la principal prestadora en zona Común es LANCHAS DEL ESTE S.A. (empresa que tendría como socios a varias empresas de practicaaje<sup>9</sup>), que manejaría la totalidad de embarques y desembarques de prácticos del tráfico que ingresa o egresa del Río de la Plata, puertos del Río Paraná (Rosario, San Lorenzo, Santa Fe), de Buenos Aires, y área de puertos en la provincia de Entre Ríos a través del Río Uruguay.

31. Agregaron las denunciantes que el supuesto cartel ha sido estructurado para aumentar los precios, y está complementado con la función que cumple LANCHAS DEL ESTE S.A. como instrumento que permite a los coordinadores de ese cartel tener visibilidad sobre los servicios prestados por cada práctico/empresa, y poder así controlar los beneficios que obtiene cada uno mediante compensaciones a través de la emisión de facturas cruzadas entre las distintas empresas de practicaaje, o el reparto de los buques a atender por cada una de ellas.

32. Afirmaron que las empresas de prácticos se repartirían las empresas de agenciamiento a las que les prestan servicios (predeterminan a qué empresa las agencias marítimas deben solicitar el servicio), y la cantidad de servicios que presta cada una en función de la cantidad de prácticos que cada una posee.

33. Lo mismo pasaría en la zona Bahía Blanca, donde sólo dos empresas prestarían el servicio de traslado acuático de prácticos: una controlada por EMPRESA DE SERVICIOS ESPECIALES MARÍTIMOS, PRACTICAJES, PILOTAJES Y LANCHAJES (E.S.E.M. S.A.) y la otra por DONMAR S.A., únicas dos empresas de practicaaje que operan en esa zona.

34. Asimismo, las denunciantes indicaron que la existencia del cartel provocaría los efectos que a continuación se detallan: (i) la disminución de las bonificaciones implica un “aumento encubierto de tarifas”, que les genera un costo extra que no puede ser trasladado al cliente por cuanto deben respetar las condiciones pactadas en el proceso de adjudicación; (ii) Imposibilidad de las empresas denunciantes de competir en futuras licitaciones, debido al porcentaje de descuentos fijado en forma discriminatoria por los integrantes del supuesto cartel, en su perjuicio, los que otorgan mayores descuentos a las agencias marítimas que no se han opuesto o que han acordado con dicho cartel; (iii) Imposibilidad de ofrecer precios competitivos, lo que redundaría en un gasto mayor para el Estado que licita los servicios de las agencias marítimas para el ingreso/egreso de buques regasificadores y metaneros<sup>10</sup> a través de empresas como YPF y Energía Argentina S.A. – ENARSA, respectivamente.

35. Como prueba de la supuesta discriminación sufrida por las denunciantes como consecuencia de la denuncia efectuada ante esta CNDC y su oposición a acatar las condiciones impuestas por el supuesto cartel, y también de las represalias adoptadas por las empresas de practicaaje en su contra, acompañaron las tablas comparativas que se exponen a continuación, y que son de su propia autoría:

**Tablas N.º 3: Comparación de bonificaciones efectuadas a las distintas agencias marítimas, por zonas**

<b>Río de la Plata</b>	
<b>Agencia</b>	<b>Descuento Ofrecido</b>
Service Management	22%
Shipping Services	32%
Ultramar Argentina	17%
Abadía del Mar	20%
Marítima Heinlein	12%
<b>Promedio</b>	<b>21%</b>
<b>Meridian</b>	<b>5%</b>

<b>Río Paraná</b>	
<b>Agencia</b>	<b>Descuento Ofrecido</b>
Service Management	25%
Shipping Services	25%
Ultramar Argentina	20%
Abadía del Mar	25%
Marítima Heinlein	20%
<b>Promedio</b>	<b>23%</b>
<b>Meridian</b>	<b>10%</b>

<b>Puerto Escobar</b>	
<b>Agencia</b>	<b>Descuento Ofrecido</b>
Service Management	10%
Shipping Services	10%
Ultramar Argentina	10%
Abadía del Mar	10%
Marítima Heinlein	5%

<b>Bahía Blanca</b>	
<b>Agencia</b>	<b>Descuento Ofrecido</b>
Service Management	10%
Abadía del Mar	10%
<b>Promedio</b>	<b>10%</b>
<b>Meridian</b>	<b>5%</b>

*Fuente: Información aportada por las denunciantes al expediente en base a datos propios (conf. nro. de orden 5 pág. 315).*

36. Aseveraron que la discriminación efectuada en el otorgamiento de descuentos a las denunciantes, los que resultan inferiores a los otorgados a agencias competidoras que no se han opuesto al presunto cartel conformado por las empresas de practicaje, terminará por excluir a las denunciantes del mercado al no poder competir en las licitaciones con sus rivales.

37. Luego informaron que, si bien se presentaron en otras dos licitaciones efectuadas por CAMMESA para la atención de buques que transportan gasoil y fueloil, desconocen las ofertas realizadas por sus competidoras, pero MERIDIAN no resultó adjudicataria.

38. Por otra parte, mediante presentación de fecha 30 de diciembre de 2017, informaron que fueron invitados por ENARSA a participar del Concurso de Precios N.º 05/2016: “Servicios de Agenciamiento, Practicaje y Pilotaje”, que tuvo por objeto la contratación de servicios de agencia marítima, y por separado, el servicio de practicaje y pilotaje con destino a los puertos de Bahía Blanca y Escobar (adjuntaron copia de la nota de invitación y del pliego de bases y condiciones generales y particulares).

39. En la misma presentación informaron que YPF también invitó a las empresas denunciantes a participar de la licitación que convocó para contratar el servicio de agenciamiento a partir del 1 de enero de 2017 para buques de transporte de crudo.

40. En la presentación obrante bajo el número de orden 7, págs. 1/133, informaron que al Concurso de Precios N.º 05/2016, para la zona de Bahía Blanca se presentaron las dos empresas de practicaje que prestan servicios en dicha zona: ESEM S.A. y DONMAR S.A.; para Escobar, ninguna empresa de practicaje se presentó a ofertar para el servicio de puerto (la única que presta ese servicio es la COOPERATIVA DE PRÁCTICOS PARANÁ INFERIOR – CORPI); en la zona Río Paraná se presentaron PRACTICAJE INDEPENDIENTE S.A. (PISA) y COOPERATIVA DE TRABAJO DE PILOTAJE Y PRACTICAJE DEL RÍO PARANÁ (COPRAC), siendo la cotización de PISA más económica que la de

COPRAC, y similar a la habitualmente facturada a través de agencias marítimas; en la zona Río de la Plata, se presentó únicamente la empresa PISA con una cotización más elevada que lo habitualmente facturado a través de agencias marítimas, considerando las bonificaciones otorgadas.

41. Infirieron que la información brindada en el punto anterior, demostraría el reparto de mercado y de clientes del cartel de prácticos, resultando por lo menos llamativo que de las veinte (20) empresas que podrían haber participado del Concurso de Precios, sólo se hayan presentado cuatro, y de esas cuatro, dos –DONMAR S.A. y PISA– pertenecen al GRUPO DE SERVICIOS MARÍTIMOS de Miguel Ángel DOÑATE, grupo que resultaría entonces adjudicatario en tres zonas de practicaaje (Bahía Blanca, Río de la Plata y Río Paraná) en las que aseveraron que no hubo competencia.

### **III.1. Denuncia de hecho nuevo.**

42. Con posterioridad, denunciaron como hecho nuevo la disminución de los descuentos habituales que les otorgaba COPRAC, a partir del mes de julio de 2016, del 20% al 10%, lo que fue interpretado por las denunciantes como una nueva represalia del cartel de prácticos (conf. presentaciones del 7 de julio, 18 de agosto, 5 de octubre y 22 de diciembre de 2016).

43. Aportan, en prueba de lo dicho, cartas documento intercambiadas entre MERIDIAN y COPRAC, en las que esta última alegó que los importes facturados en las facturas rechazadas por MERIDIAN son iguales a otras facturas emitidas por los mismos servicios (conf. Anexo II obrante bajo el número de orden 3, pág. s. 704/711, y Anexo I obrante bajo el número de orden 6 págs. 310/311).

### **IV. LAS EXPLICACIONES.**

44. Mediante Resolución CNDC N.º 30/2017, de fecha 4 de abril de 2017, se ordenó el traslado de la denuncia para que los denunciados brindaran explicaciones de conformidad con lo dispuesto en el artículo 29 de la Ley N.º 25.156, vigente en ese entonces.

45. A continuación, se desarrollarán, en lo pertinente y por separado, las explicaciones brindadas por las empresas que contestaron el traslado conferido.

#### **IV.1. Explicaciones de RIVER PILOT S.A.**

46. El día 20 de abril de 2017, se presentó el Sr. Jorge Héctor BOLIS, en su carácter de apoderado de la firma RIVER PILOT S.A..

47. Manifestó que no tiene, ni ha tenido nunca, vinculación comercial alguna con las empresas denunciantes, y que éstas nunca le han solicitado el servicio de practicaaje ni cotización por tal servicio.

48. Aclaró que RIVER PILOT S.A. no forma parte de la CÁMARA y que, consecuentemente, no participó de reuniones convocadas por dicha entidad ni recibió nunca recomendación alguna de su parte referida a tarifas ni a cuestiones tratadas en este expediente.

#### **IV.2. Explicaciones de COOPERATIVA DE TRABAJO PRACTICAJE RÍO DE LA PLATA LTDA. (RIPLA).**

49. El 26 de abril de 2017, brindó explicaciones el Sr. Marcelo Augusto GASPARINI, en su carácter de apoderado de la COOPERATIVA DE TRABAJO PRACTICAJE RÍO DE LA PLATA LTDA.

50. Mencionó puntualmente el Decreto N.º 817/1992, el que, según afirmó, dispuso que las tarifas máximas iban a regir hasta tanto se dieran las condiciones de competencia en el mercado de practicaaje; es decir, que la vigencia de los valores máximos fijados por la llamada Tarifa Alarcia se supeditó a la existencia de competencia, lo que habría ocurrido en el año

1994 con el funcionamiento de dos empresas en la zona Río de la Plata: PRÁCTICOS DEL RÍO DE LA PLATA S.A. y SIPSA., a las que luego se fueron sumando otras empresas, existiendo ocho en la actualidad (en la zona Río de la Plata).

51. De lo expuesto precedentemente, dedujo que la Disp. DNTFYM N.º 1/1992 (Tarifa Alarcia), al existir dos empresas en el mercado, habría sido “abrogada por oposición de contenido”, y por lo tanto RIPLA, o cualquier otra empresa de practicaje, puede establecer y coordinar tarifas con quienes soliciten su servicio profesional, libremente.

52. Se refirió luego, al aumento de los precios relativos a nivel internacional, dando como ejemplo que la habitación de hotel en la Ciudad de Montevideo, Uruguay, donde deben pernoctar los prácticos que prestan servicios en la Rada Montevideo, hace veinticinco años era de U\$S 20 la noche, mientras que ese mismo hotel, en la actualidad, cobra la noche U\$S 150 a U\$S 200. Lo mismo ocurrió con el costo del gasoil que insumen las lanchas que llevan a los prácticos a tomar servicio: mientras hace veinticinco años costaba unos pocos centavos, en la actualidad cuesta U\$S 2 el litro (la lancha consume aproximadamente 70 litros por hora).

53. En relación con el cambio en las condiciones comerciales denunciado, manifestó que el otorgamiento de bonificaciones es una liberalidad para con quien resulta cocontratante que se instrumenta por medio de una nota de crédito, lo que responde a ciertos criterios que hacen a la relación comercial entre proveedor y solicitante del servicio.

54. Afirmó que en el caso de RIPLA, el otorgamiento de una o más notas de crédito, responde a razones de eficiencia: (i) que el cliente (agencia marítima) no migre a otra empresa; y (ii) que dicho cliente abone los servicios facturados dentro del plazo contemplado en cada factura.

55. Respecto del otorgamiento de cuenta corriente (o sea un plazo para el pago del servicio), manifestó que RIPLA es muy cuidadosa en este punto, ya que ha sido víctima de varios incumplimientos y situaciones de insolvencia por parte de distintas agencias marítimas solicitantes de sus servicios (por ej.: el caso de la firma PLATACHRT, agente marítimo de barcos de bandera rusa; de la firma MICHALAKIS, agente marítimo de buques de bandera griega; BOTTACCHI DE NAVEGACIÓN, NAVISUPE, CORMORÁN, etc.).

56. Por lo dicho precedentemente, aseguró que para que RIPLA otorgue cuenta corriente, debe preexistir la convicción del obrar de un “buen hombre de negocio”, es decir, el obrar previo y constante, consistente en el apego al cumplimiento de las obligaciones contraídas.

57. En el caso de las agencias denunciadas –continúa–, nunca mantuvieron relación comercial con RIPLA (para cuya comprobación ofrece prueba pericial) y, por lo tanto, no tiene obligación de otorgar crédito a quien no es un cliente, ni tampoco brindar el servicio a la espera de que éstas cumplan voluntariamente con el pago, máxime si, como informaron las propias denunciadas, llegaron a adeudar a su proveedor la suma de diez millones de pesos (\$ 10.000.000), deuda a la que no se llegaría por falta de pago de uno o dos servicios de practicaje, sino que representarían aproximadamente cuarenta y cinco (45) servicios.

58. Por otro lado, se refirió a la irresponsabilidad patrimonial del agente marítimo en relación con la representación del armador y buque extranjeros, estipulada por la Ley de Navegación N.º 20.094<sup>11</sup>, lo que resulta de gran significación en el caso de los buques “Tramp” por cuanto, a diferencia de los buques de línea, la posibilidad de hacer efectivo el pago ante el incumplimiento del armador, es prácticamente nula.

59. Remarcó que RIPLA no modificó las condiciones de contratación con sus clientes; que no tiene ninguna obligación de otorgar crédito a quien la propia ley desobliga de toda responsabilidad patrimonial, más tratándose de buques “Tramp” como los agenciados por las denunciadas.

60. Seguidamente, se explayó acerca de la acusación, por parte de las denunciadas, del reparto de clientes y agencias marítimas. Sobre el particular adujo que resulta un absurdo total, por cuanto en el mercado existen casi cien (100) agencias marítimas, y de éstas, setenta (70) se encuentran asociadas al CN; de esas setenta (70) agencias, sesenta y tres

(63) no han tenido ningún inconveniente con la contratación de los servicios de practicaaje, ni han acusado la existencia de cartel alguno.

61. Concluyó que no existe reparto alguno de clientes ni obligación de las agencias de contratar con determinado proveedor del servicio de practicaaje en particular. Como prueba menciona a la firma MAERSK, armadora en el transporte y manejo de buques portacontenedores que habría contratado con RIPLA, luego migró a otra empresa competidora, y luego volvió a RIPLA.

62. Por último, se refirió a la denuncia de cobro de servicios conexos “inexistentes”, explicando el motivo de cada uno de los servicios conexos que factura RIPLA,

63. Destacó que: (i) la denuncia tendría como fundamento un conflicto de intereses entre el Sr. Jorge SAMARÍN y el Sr. Miguel Ángel DOÑATE, y el grupo económico que cada uno representa, conflicto totalmente ajeno a RIPLA; (ii) lo alegado por el Sr. SAMARÍN con relación a las licitaciones públicas de las que resultó adjudicataria alguna de las denunciadas, cuyo cumplimiento le estaría ocasionando un perjuicio económico a raíz de la variación de condiciones comerciales por parte de las proveedoras del servicio de practicaaje comprometido en esas licitaciones, sería el resultado de su propia negligencia, ya que debió haber “preformado” los precios con cada uno de sus proveedores, por acuerdo escrito y por todo el tiempo de la licitación, que le asegurara tarifas inamovibles; y (iii) si hubo algún contacto con algún miembro de la CÁMARA, ello fue al solo efecto de tratar de menguar la constante actitud de las agencias marítimas, de exigir descuentos desmedidos, que en definitiva alteraban la ecuación económica comercial de RIPLA y la remuneración de sus prácticos asociados.

64. Aseveró la inexistencia del cartel denunciado, en base a los dichos de las propias denunciadas al momento de solicitar la medida preventiva contemplada en el artículo 35 de la Ley N.º 27.442, cuya pretensión consistía en que se le apliquen las mismas tarifas que al resto de las agencias marítimas, reconocimiento que no había uniformidad de precios, sino absoluta diversidad. Y también por cuanto el propio Estado Nacional le solicitó a la Cámara de Practicaaje cierta uniformidad de precios (citó la constancia obrante bajo el número de orden 5, pág. 349)<sup>12</sup>, actuando sus organismos en abierta contradicción.

#### **IV.3. Explicaciones de Juan Miguel BISET, Miguel Ángel DOÑATE, Leonardo Eladio MASSAD y Jorge VITALI; PISA, PRACTICAJE INTEGRAL S.A., DONMAR S.A., LANCHAS DEL ESTE S.A. y PKM S.A.**

65. El día 28 de abril de 2017, brindó sus explicaciones el Sr. Sebastián Alfredo GARCÍA MENÉNDEZ, en su carácter de apoderado de los Sres. Juan Miguel BISET, Miguel Ángel DOÑATE, Leonardo Eladio MASSAD y Jorge VITALI; y de las empresas PRACTICAJE INDEPENDIENTE S.A., PRACTICAJE INTEGRAL S.A., DONMAR S.A., LANCHAS DEL ESTE S.A. y PKM S.A., en una única presentación.

66. En primer lugar, se refirió a los usos y costumbres comerciales, la disminución de las bonificaciones y el pago adelantado.

67. Sobre el particular, aseveró que ninguna de las firmas presentantes, disminuyeron los porcentajes de descuentos ni variaron las condiciones comerciales ni antes, ni después del supuesto conflicto suscitado en el mes de septiembre de 2015, lo que echaría por tierra sus participaciones en el acuerdo colusivo denunciado.

68. Como prueba de lo dicho, acompañó como ANEXO II, notas suscriptas por las principales agencias marítimas a las que les prestan servicios, informando acerca de la invariabilidad de las condiciones comerciales; planillas con detalle de los descuentos otorgados a distintas agencias marítimas por las firmas DONMAR S.A., PISA y PRACTICAJE INTEGRAL S.A., durante el período agosto a diciembre de 2015; y un muestreo de facturas y notas de crédito emitidas por las referidas empresas.

69. Explicó que las empresas poderdantes, tratan las tarifas en forma directa y confidencial con las distintas agencias con

las que trabajan, sin la participación, sugerencia y/o directiva de ninguna cámara del sector: cada cliente tiene una tarifa distinta y bonificaciones acordes a su conducta comercial y volumen de negocio.

70. Aclaró que tienen clientes con tarifas *lump sum* (suma global fija), y otros con bonificaciones por volumen, tamaño de buques, antecedentes comerciales y por cumplimiento de pagos. A algunos se les cobró por adelantado, y a otros se les otorgó plazo de pago. Pero las reducciones de las comisiones a las empresas denunciadas responden a cuestiones comerciales totalmente justificadas.

71. Explicó que el incumplimiento en los plazos en las cancelaciones de las facturas, el tipo de cambio aplicado al momento del pago, y el no respetar los límites de bonificación acordada, fueron las causas que derivaron en la baja de bonificaciones y suspensión de la cuenta corriente; ello sumado al maltrato permanente de parte del Sr. SAMARÍN y su gente, hacia los prácticos, personal administrativo y operativo de las empresas del GRUPO DE SERVICIOS MARÍTIMOS: DONMAR S.A., PISA, PRACTICAJE INTEGRAL S.A. y LANCHAS DEL ESTE.

72. Como prueba del deterioro de las relaciones comerciales referido precedentemente, aportó copia de correos electrónicos intercambiados entre las empresas del GRUPO DE SERVICIOS MARÍTIMOS y las denunciadas; y correos electrónicos cruzados entre sus poderdantes y los clientes, en donde se les comunica que, de no abonar las facturas vencidas, se procederá al corte de su crédito y/o reducción de bonificaciones.

73. También un mail de LANCHAS DEL ESTE S.A. a SERVICIO INTEGRAL DE PRÁCTICOS S.A. - SIPSA, del año 2012 en el que se le informa la modificación de las condiciones comerciales por moroso. SIPSA es una de las empresas que brinda practicaje en el Río de la Plata y acusada por las denunciadas de haber coludido.

74. Con esos correos se pretende demostrar que, ante problemas de pago, estas empresas denunciadas aplican el mismo criterio para todos los clientes (conf. documental acompañada como ANEXO III).

75. Aclaró que tal como indican las denunciadas, entre fines de agosto de 2015 y el 17 de septiembre de 2015, estas abonaron \$ 2.204.000 a PISA, \$ 4.452.657 a PRACTICAJE INTEGRAL S.A. y \$ 4.245.570 a DONMAR S.A., y el motivo del importe de dichos pagos no fue otro que deuda acumulada, es decir, que los mismos denunciadas reconocen su incumplimiento contractual.

76. Concluyó, entonces, que el cambio de las condiciones comerciales respecto de las denunciadas se encuentra justificado por su mal comportamiento comercial. No obstante, vale precisar que no presentó prueba sobre reclamos efectuados a las denunciadas durante los años 2014/2015/2016, por atraso en los pagos o algún otro motivo.

77. Informó, además, ciertas circunstancias relacionadas con las prácticas en simulador que debieron efectuar los prácticos a partir del año 2008, las que fueron gestionadas por el Sr. Jorge SAMARÍN como representante de ENARSA, quien supuestamente se habría apropiado indebidamente del cincuenta por ciento (50%) de los honorarios de los prácticos asistentes, lo que motivó reiteradas quejas de las que dan cuenta las notas aportadas, también, en el referido ANEXO IV.

78. Por otra parte, se refirió a los armadores que pagan a las agencias por adelantado. Sobre esta cuestión, resaltó que las agencias marítimas, en la mayoría de los casos, cobran al armador entre el ochenta (80) y el noventa (90) por ciento del costo de los servicios, por adelantado; que el agente marítimo no responde por las obligaciones de sus representados (los armadores); y que quien debería beneficiarse de los descuentos por ser quien paga los servicios de practicaje, es el armador, no el agente marítimo.

79. En el caso de las licitaciones, explicó que por exigencia de los pliegos licitatorios se puede diferir el pago a los prestadores, pero que ello debe ser ofertado por la agencia marítima previa consulta con los prestadores de los servicios (practicaje, remolque, amarre y desamarre, etc.).

80. Adjuntó como ANEXO VI, copia de notas de las agencias marítimas INDEPENDENT SHIP AGENTS S.A y



SERVICE MANAGEMENT, y factura proforma de la AGENCIA MARÍTIMA MARTIN, en las que admiten que los servicios a ser prestados al armador son cobrados por las agencias por adelantado.

81. Alegó que mientras las denunciadas cobran a sus clientes por adelantado, pretenden pagarles a los prácticos a más de treinta (30) días desde que cobró los servicios. Lo que se agrava por el hecho de que la empresa de practicaaje se hace cargo, además, de extracostos que son servicios de terceros (remises, pasajes, viáticos y estadías) cuyo pago no se puede diferir; mientras las agencias marítimas realizan negocios financieros.

82. Afirmó que el pago a plazo no constituye un uso y costumbre comercial, sino un abuso de posición dominante para disponer de un dinero que no le corresponde a la agencia, obteniendo un rédito financiero durante ese lapso; y reiteró que las agencias no son, o no deberían ser las destinatarias de las bonificaciones o plazos de pago: los beneficiados deberían ser los armadores.

83. Agregó que son las agencias marítimas denunciadas, y las que fueron citadas a prestar declaración testimonial, las que exigen que las bonificaciones se plasmen a través de varias notas de crédito y no directamente en las facturas, para no trasladar dichas bonificaciones a los armadores, percibiendo no sólo el *agency fee* que les paga el armador, sino que se apropian de parte o todos los descuentos que consiguieron de los prácticos y otros prestadores. Citó en prueba de lo dicho, las declaraciones testimoniales obrantes en el expediente, en las que los testigos reconocen que no trasladan el total de los descuentos a los armadores.

84. Además, analizó la negativa a prestar servicios; desmintiendo que las empresas que representa hayan negado la prestación del servicio de practicaaje; sí exigieron el pago adelantado a los clientes morosos, incumplidores o abusivos. La prueba de lo dicho, la constituyen los correos electrónicos aportados por las propias denunciadas, de los que surgen que, ante la solicitud de servicio, les responden que este será brindado con la condición de abonarlo por adelantado.

85. Asimismo, acompañó como ANEXO V, copia de la declaración testimonial del Jefe de la Prefectura de Bahía Blanca, Prefecto Carlos Aníbal Santiago PANCIROLI, quien contradice lo afirmado por las denunciadas aclarando que el servicio nunca fue negado y que “*en todo había una clara intención de la firma Meridian en trabar la operatoria portuaria*” (ver copias agregadas bajo el número de orden 9, págs. 3/14; y copias legibles págs. 526/545).

86. Se refirió, luego, a la supuesta negativa a prestar servicios a las denunciadas, por parte de las demás empresas de practicaaje que prestan servicios en la zona Río de la Plata, concluyendo que tampoco en ese caso hubo negativa, sino exigencia de pago adelantado, lo cual resultaría lógico teniendo en cuenta que las denunciadas no eran clientes habituales de las referidas empresas (los clientes nuevos deben acreditar su fiabilidad y, por el contrario, las empresas del “Grupo Samarín” no gozaban de buen prestigio) y que cobran por adelantado a los armadores.

87. En prueba del desprestigio mencionado precedentemente, aportó como ANEXO XV, la denuncia efectuada por las denunciadas ante la Oficina Anticorrupción contra el Sr. Jorge SAMARÍN y su grupo, en la que ponen en evidencia que en la operatoria de buques gaseros, las denunciadas retenían indebidamente bonificaciones en perjuicio de ENARSA, por importes superiores a ciento cincuenta mil dólares (U\$S 150.000), por buque.

88. Asimismo, analizó la fijación de precios; aseverando que las firmas que representa no poseen influencia determinante en la zona del Río de la Plata, donde supuestamente se configuró la coordinación de precios, ya que su participación de mercado ronda el 8% en esa zona.

89. Alegó que, de los dichos de las propias denunciadas, surge que no existe coordinación de precios, al reconocer que a sus competidoras se les cobran precios y se les aplican términos y condiciones distintos que a las denunciadas; y que en realidad, a ellos se les aplican condiciones comerciales acordes a su situación de malos pagadores, lo que resultaría totalmente justificado.

90. En relación con el servicio para buques gaseros, contratado a través de licitaciones, reiteró la cuestión de la denuncia

ante la Oficina Anticorrupción mencionada *ut supra*.

91. Agregó que, a partir del año 2014, cuando el ministro de economía en ejercicio obligó a ENARSA/YPF a licitar los servicios de agenciamiento marítimo que hasta ese año eran contratados en forma directa a MERIDIAN, esta última se vio obligada a devolver a ENARSA parte de las bonificaciones que los prestadores de servicios en general (prácticos, remolcadores, amarradores, etc.) le otorgaban a ENARSA/YPF y que anteriormente se las apropiaba MERIDIAN.

92. Relató que, a partir del año 2014, entonces, MERIDIAN se presentó a las licitaciones, pero en lugar de consultar con los prestadores de los distintos servicios cuáles eran los descuentos, fijaba unilateralmente esos porcentajes y, de ganar la licitación (como ocurrió en la Licitación GNL N.º 1 de ENARSA) los imponía a sus proveedores.

93. Infirió de la documentación oportunamente presentada por ENARSA a este expediente por requerimiento de esta CNDC, que MERIDIAN ofreció precios competitivos, habiendo ganado la primera licitación (GNL N.º1, Bahía Blanca) de la cual acompañan planilla informativa comparativa como ANEXO XVI; y en la segunda (GNL N.º 2, Escobar) también ofreció precios competitivos, aunque no le fue adjudicada.

94. Por otro lado, afirmó que las tarifas de practicaje en la República Argentina son inferiores a las de otros países del mundo y, específicamente, de países limítrofes como Uruguay y Brasil. Tan es así –continuó–, que las tarifas de los prácticos argentinos para un idéntico recorrido como es el del Río de la Plata, que se cubre indistintamente con prácticos de los dos países, resultan más económicas que la de los prácticos uruguayos.

95. En otro orden de ideas, resaltó que es el propio Centro de Navegación el que pide precios sugeridos uniformes a la CÁMARA, e induce a las sociedades de prácticos para que no se otorguen descuentos diferenciados a las agencias, para evitar que el practicaje se convierta en una variable de ajuste en la relación de competencia entre las agencias y sus armadores.

96. Las propias denunciadas admiten que un mayor descuento otorgado a alguna agencia en particular les genera un problema, y solicitaron expresamente en este expediente *“la aplicación de los mismos descuentos que a la competencia”*. De ello infieren que *“son las propias agencias marítimas las que piden que la tarifa y los descuentos sean uniformes, justamente porque son ellos los que no quieren competir”*.

97. Por último, manifestaron que es el propio gobierno nacional quien solicitó a la CÁMARA valores de referencia y un descuento uniforme por zona en las tarifas, tal como surgiría de las declaraciones en los medios del propio Ministro DIETRICH y de los Directores de la SS de Transporte.

98. Se preguntaron, entonces, *“¿Cómo puede desarrollarse un cartel de precios cuando es el propio Estado Nacional el que pide a la Cámara de Practicaje la uniformidad de tarifas? [...] No cabe dudas (sic) que es la propia autoridad de aplicación la que está uniformando los precios”*.

99. Con relación a las barreras a la entrada; manifestó que los prácticos sólo intervienen en los orales de dos materias sobre un total de cuatro: conocimiento de zona y maniobra; que su injerencia es relativa, por cuanto se seleccionan a tres prácticos por sorteo entre todos los prácticos con más de cinco años de antigüedad en el practicaje, los que pueden pertenecer a una o varias empresas de prácticos.

100. Por lo tanto –dijo–, es el azar en definitiva el que determina qué prácticos integrarán, conjuntamente con el personal de la armada, la mesa examinadora; y la calificación del examen oral le corresponde en un 50% a la Armada Argentina, y en un 50% a los tres prácticos designados: en definitiva, quien define la nota es la Armada, no los prácticos, como sostienen las denunciadas.

101. Además, hizo un análisis de la normativa vigente relacionada con las tarifas de practicaje; afirmando que no es cierto que la llamada Tarifa Alarcía se encuentre vigente y que haya tarifas máximas; sino que el régimen de practicaje establece

la libre fijación de tarifas entre partes.

102. Explicó que al Decreto N.º 2694/1991 que ordenó la fijación de tarifas máximas que se concretaron a través de la Disposición DNTFyM 1/92 (Tarifa Alarcia), le siguió el Decreto N.º 817/1992, que estableció que *“La autoridad de aplicación del presente fijará las tarifas máximas de los servicios involucrados en este capítulo [se refiere a los servicios de practicaje, pilotaje, baquía y remolque], hasta tanto se den las condiciones de oferta que permitan su liberación”*.

103. Aseveró que en el lapso transcurrido entre el Decreto N.º 2694/1991, con su Disposición DNTFyM N.º 1/1992, y el Decreto N.º 817/1992 (aproximadamente ocho meses), se generó la competencia que tornó innecesario regular la tarifa máxima.

104. En prueba de lo dicho, aportó como ANEXO V, las declaraciones del Subsecretario de Puertos y Vías Navegables, Sr. Jorge Gerardo METZ, y del Director Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo, Sr. Gustavo Héctor DELERSNYDER.

105. El Subsecretario Jorge METZ, manifestó: *“A partir de esa fecha [1991] y de esa situación [fijación de la Tarifa Alarcia], al día de la fecha lo que se ejerce es la libre competitividad entre empresas de servicios en cada zona de practicaje obligatorio para con los Usuarios y armadores. En ese año fue la última vez que se aplicó la tarifa máxima para con el servicio”* (conf. copia en orden 9, pág. 530)<sup>13</sup>.

106. Refirió, además, que las denunciantes abonaron las tarifas durante años, sin ningún tipo de queja, lo que probaría que eran contestes en que la llamada Tarifa Alarcia no se encontraba vigente; y que las agencias miembros del CENTRO DE NAVEGACIÓN también ofrecen tarifas de referencia, conforme surge de la documental aportada como ANEXO VIII.

107. Por otro lado, justificó que el incremento en las tarifas respondió no sólo a la inflación imperante durante veinticinco años, sino también a otros hechos tales como el aumento del tamaño de los buques, mayores calados, mayores tiempos de espera por cruces en el canal, y a la extensión de la zona recorrida.

108. Afirmó que la actualización de los tarifarios siempre fue consensuada con el CENTRO DE NAVEGACIÓN y con la Autoridad de Aplicación, y aportan al efecto prueba documental (en copia simple), como ANEXO VIII.

109. Se refirió al servicios de lanchas, alegando sobre el particular que *“respecto de la integración vertical del servicio de lanchas con el practicaje, hay unanimidad y consenso en el mundo en que los prácticos se asocien formando ‘clusters’ respecto de este servicio que es esencial para la seguridad del práctico”*.

110. Agregó que, debido a lo riesgoso de su actividad, es lógico que el práctico sólo se suba a las lanchas que conoce, que cumplen los requisitos de seguridad necesarios, y que son piloteadas por gente en la que confía y, por lo tanto, es lógico y normal que los prácticos se asocien entre ellos para implementar un servicio del que depende su vida.

111. Por otro lado, refirió que también deben tenerse en cuenta los costos de esas embarcaciones, ya que no son lanchas comunes, sino que deben cumplir con una serie de exigencias impuestas en la Ordenanza marítima N.º 3/1991 del 9 de mayo de 1991, que adjuntaron como ANEXO IX, rondando su costo en los dos millones de dólares (US\$ 2.000.000), a lo que se debe sumar los costos operativos de tres tripulantes (más sus relevos), seguros, combustible, repuestos, etc., que superan los cien mil dólares (US\$ 100.000) mensuales.

112. Remarcó que los costos detallados tornan absurdo suponer que uno o varios prácticos serían suficientes como para subsidiar los costos de la adquisición, la operación y el mantenimiento de las embarcaciones.

113. Citó, al efecto, el dictamen del asesor de la Comisión de Promoción y Defensa de la Competencia de Uruguay (cuya copia obra bajo el número de orden 6, págs. 517/568), quien concluyó que *“mediando razones de seguridad, no es posible la configuración de una práctica anticompetitiva. Si bien es cierto que existen otras embarcaciones, no debería obligarse*

*a que el profesional preste el servicio en circunstancias en que siente poner en peligro su integridad o la de terceros. El transporte de prácticos es una actividad de sumo riesgo”.*

114. Seguidamente negó que el servicio de transporte de prácticos prestado por LANCHAS DEL ESTE S.A. se use para disuadir a los prácticos que se rehusaron a acatar las órdenes del cartel, o que permita a coordinadores del supuesto cartel tener visibilidad sobre los servicios prestados y controlar los beneficios que obtiene cada empresa.

115. Con respecto al reparto de mercado, indicó que si bien las denunciadas afirman que las agencias marítimas sólo podrían operar con uno o varios proveedores impuestos por las empresas de practica, y que los prácticos se repartirían a los clientes en las zonas geográficas, lo cierto –argumentó– es que esas afirmaciones colisionan con la realidad del mercado.

116. Adjuntó como ANEXO X documental en la que constan pedidos de las empresas de practica presentantes requiriendo trabajo a MERIDIAN, a INDEPENDIENT SHIP AGENTS S.A. y a HAMBURG SUD.

117. Reiteró que en el ANEXO IV aportado, obran copias de correos electrónicos donde es la propia agencia MERIDIAN la que exige con nombre y apellido los prácticos, y reparte los trabajos a su libre albedrío (cotejado el referido ANEXO, no obra en él la información mencionada).

118. Adujo que las agencias pueden cambiar de empresa de practica a su sólo arbitrio, como lo hicieron las denunciadas sin sufrir ningún tipo de represalias ni negativas del resto de las sociedades.

119. Aportó copias de correos electrónicos, como ANEXO XI, en prueba de la competencia existente entre ESEM S.A. y DONMAR S.A. que había sido controvertida por las denunciadas.

120. Por otra parte, informó con relación a la asignación de dos prácticos y los servicios conexos, que la obligatoriedad de tener dos prácticos a bordo está determinada por la normativa vigente y adjuntó como ANEXO XII copia de las disposiciones aplicables al caso, las que se detallarán más adelante.

121. Respecto de los servicios conexos, adujo que los ítems que se fueron agregando a la facturación son atendibles y lógicos, y todos los servicios son efectivamente brindados.

#### **IV.4. Explicaciones de COOPERATIVA DE TRABAJO PRÁCTICOS PUERTO LA PLATA LTDA.**

122. El día 2 de mayo de 2017, brindó explicaciones el Sr. Alejandro LODIGIANI, en su carácter de presidente y apoderado de la COOPERATIVA DE TRABAJO PRÁCTICOS PUERTO LA PLATA LTDA.

123. Informó que la cooperativa posee una escasa diversidad de clientes y una operatoria casi exclusiva con YPF S.A., prestando servicios a buques petroleros o tanqueros en un 80-85%.

124. Por lo tanto –continuó– sus clientes son las agencias marítimas que trabajan con YPF, tales como DULCE, ARGOCEAN S.A., HEINLEIN, MAREAS, ODJFJELL, NATIONAL SHIPPING; y solo eventual y esporádicamente operan como prácticos en otros buques.

125. Enfatizó que difícilmente con la envergadura y capacidad económica de su cliente indirecto casi exclusivo, YPF S.A., y con la pequeña dimensión de la cooperativa, pueda esta realizar acción anticompetitiva alguna, no siendo formadora de precios.

126. Sostuvo que operan en condiciones de mercado, que no han sido denunciados en estos actuados, y que su asociación a la CÁMARA es con motivo de su representación de los intereses vinculados a la actividad de las empresas que prestan servicios de practica, con miras al mejoramiento de las condiciones de prestación de ese servicio público en salvaguarda

de la seguridad de la navegación. La CÁMARA no defiende los intereses económicos de la cooperativa.

127. Finalmente, agregó que siempre los acuerdos comerciales arribados con sus clientes son confidenciales entre partes; y se negocian caso a caso de acuerdo a los volúmenes operados, particularidades del cliente y situación de mercado y de libre competencia; y que no tiene vinculación con las empresas denunciadas ni les han solicitado sus servicios ni le han solicitado cotización de servicios.

#### **IV.5. Explicaciones de COOPERATIVA DE TRABAJO COMANDANTE AZOPARDO LTDA.**

128. El día 3 de mayo de 2017, brindó explicaciones el Sr. Alberto GÓMEZ, en su carácter de apoderado de la COOPERATIVA DE TRABAJO COMANDANTE AZOPARDO LTDA. (el traslado fue notificado el 11 de abril de 2017). Se tuvo por acreditada la personería con la copia de poder obrante a fs. 418/423 del Expediente N.º S01:0066090/2017, caratulado “INCIDENTE ART. 35 LEY N.º 25156 ARTICULADO POR MARÍTIMA MERIDIAN S.A. y BETELGEUSE SHIPPING SERVICES S.A.”.

129. Los argumentos de sus explicaciones coinciden con lo expresado por Juan Miguel BISET, Miguel Ángel DOÑATE, Leonardo Eladio MASSAD; Jorge VITALI; PRACTICAJE INDEPENDIENTE S.A., PRACTICAJE INTEGRAL S.A., DONMAR S.A., LANCHAS DEL ESTE S.A. y PKM S.A., en relación a que: (i) el servicio de practicaaje no cuenta con tarifas fijas, pues la actividad está desregulada; (ii) las denunciadas reconocen la existencia de tarifas diferenciadas para las distintas empresas navieras o armadores, fijadas por el libre mercado, los usos y costumbres del sector, el volumen de negocio y la relación comercial con el cliente; (iii) que lo que movilizaría la presente denuncia es un interés personal de las denunciadas, no del sector; (iv) lo que se discute en la denuncia, no son las tarifas del servicio de practicaaje, sino los porcentajes de bonificaciones sobre dicho servicio, del que se apropian las agencias marítimas aumentando sus ingresos, en lugar de trasladarlas al armador; (v) la exigencia de otorgar cuenta corriente a quien no es cliente de la cooperativa, cuando las agencias marítimas cobran por adelantado la totalidad de las facturas al armador, resulta abusivo, pues cada proveedor debe establecer libremente cuál es el trato que le dará a su cliente, dependiendo de los factores mencionados en el punto 2) precedente; (vi) el servicio de practicaaje jamás se ha interrumpido; y (vii) no existe afectación al interés económico general, sino al interés particular de las denunciadas como consecuencia de la supuesta disminución de los porcentajes de las notas de crédito.

130. En honor a la brevedad, nos remitimos para mayor profundidad sobre cada uno de los temas, al apartado II.3, en lo que resulte pertinente.

#### **IV.6. Explicaciones de PILOTOS DEL PARANÁ S.A..**

131. El día 10 de mayo de 2017, brindó explicaciones el Sr. Miguel Ángel MILLETARI, en su carácter de apoderado de la empresa PILOTOS S.A.

132. Sus explicaciones se fundan en: (i) la denuncia tiene su raíz en un conflicto comercial entre las denunciadas y las empresas que les proveen el servicio de practicaaje, lo que resulta totalmente ajeno a PILOTOS DEL PARANÁ S.A., de la que no son clientes; (ii) las denunciadas nunca le han pedido cotización ni prestación de servicios, por lo que la CNDC no debió iniciar la investigación y realizar prueba, antes de correr el traslado dispuesto por el artículo 29 de la Ley N.º 25.156; y (iii) no existe prueba en el expediente que permita concluir que PILOTOS DEL PARANÁ S.A. ha sido parte de una maniobra ilícita de cartelización, tan es así, que no fue incluida en el ARTÍCULO 4º de la Resolución SC N.º 238/2017, que dispuso medidas en los términos del artículo 35 de la Ley N.º 25.156.

#### **IV.7. Explicaciones de MULTIPAR S.A..**

133. El día 9 de mayo de 2017, brindó explicaciones el Sr. Marcelo Ricardo ROITBARG, en su carácter de apoderado de la empresa MULTIPAR S.A..

134. Brindó explicaciones en términos idénticos a PILOTOS DEL PARANÁ S.A., por lo que nos remitimos a los argumentos expuestos en el apartado precedente, en honor a la brevedad.

#### **IV.8. Explicaciones de la CÁMARA DE ACTIVIDADES DE PRACTICAJE Y PILOTAJE.**

135. El día 9 de mayo de 2017, brindó explicaciones el Sr. Marcelo Ricardo ROITBARG, en su carácter de apoderado de la CÁMARA DE ACTIVIDADES DE PRACTICAJE Y PILOTAJE.

136. Afirmó que esa entidad no fue creada para defender intereses económicos del sector, sino para coadyuvar al mejoramiento constante del practicaaje y pilotaje, conforme surge de sus estatutos; y que no tiene potestad para fijar tarifas, ya que en un sector desregulado de la economía los precios de los servicios son fijados por acuerdos comerciales entre las agencias marítimas y las empresas de practicaaje.

137. Agregó que la CÁMARA desconoce las negociaciones comerciales de las empresas, ya que se trata de información de carácter confidencial que se maneja entre el prestador y el prestatario del servicio.

138. Manifestó que la supuesta intervención de esa cámara en el cartel denunciado se infirió de diversas notas intercambiadas con el CENTRO DE NAVEGACIÓN, y con la Dirección Nacional de Transporte Marítimo y Fluvial, cuya finalidad y contenido explicó a continuación.

139. Respecto de la nota del 31 de agosto de 2015 remitida a la CÁMARA por el CENTRO DE NAVEGACIÓN (orden 2, pág. 198), relató que, a partir de un conflicto suscitado entre algunas agencias marítimas y las empresas de practicaaje, los representantes de ambas entidades empresarias, se reunieron los días 24 y 27 de agosto de 2015, para lograr un acercamiento en las posiciones. El punto de conflicto era que las agencias marítimas exigían que se les concediera un descuento en las tarifas que las empresas de prácticos consideraban excesivo.

140. Insistió en que tanto la CÁMARA como el CENTRO DE NAVEGACIÓN, intentaron solamente acercar posiciones, mediar, fomentar el diálogo.

141. Dijo que surge claramente de la Nota del 1 de septiembre de 2015, mediante la que la CÁMARA le contesta al CENTRO DE NAVEGACIÓN (orden 2, pág. 199), que la CÁMARA sólo transmitió lo informado por las sociedades de prácticos del Río de la Plata en lo que respecta al cambio de las bonificaciones por pronto pago de los servicios de practicaaje.

142. Alegó que la CÁMARA actuó dentro de sus facultades estatutarias al dirigirse a su par que agrupa a las agencias marítimas (el CENTRO DE NAVEGACIÓN), frente a una situación puntual que involucraba a asociados a cada una de las entidades representativas del sector.

143. Detalló que, en la nota del 7 de septiembre de 2015, remitida por la CÁMARA al CENTRO DE NAVEGACIÓN (orden 2, pág. 200) la CÁMARA sólo dejó en claro que la decisión adoptada por las empresas de la zona Río de la Plata no implicaba una modificación de tarifas, que se trataba de un tema finalizado y relativo a las empresas de practicaaje de dicha zona y a las agencias que contratan sus servicios. Agregó que no es la CÁMARA quien dio instrucciones, ni quien decidió, sino las empresas.

144. Por otro lado, en la nota del 21 de octubre de 2015 el CENTRO DE NAVEGACIÓN invita a las autoridades de la CÁMARA a una reunión a celebrarse en dependencias de dicho Centro (orden 4, pág. 320).

145. Explicó que, la nota del 22 de octubre de 2015, remitida por la CÁMARA al CENTRO DE NAVEGACIÓN (orden 4, pág. 318) se relaciona con una reunión mantenida unos días antes entre ambas entidades en la Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo, en la que acordaron que las agencias deberían mantener en forma directa reuniones con las empresas de practicaaje, para solucionar cualquier inconveniente. En esa nota –aclaró– se resaltó que no es función de la

CÁMARA fijar tarifas o establecer acuerdos contractuales, siendo ello facultad de las partes.

146. En la nota del 28 de octubre de 2015 el Director Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo solicitó a la CÁMARA remitiera copias autenticadas de las facturas emitidas en los últimos seis meses por las empresas asociadas esa entidad, que brindan servicios en la zona Río de la Plata (orden 2, pág. 351). Destacó que nada se remitió porque la CÁMARA carece de tal información.

147. En relación con el Acta Acuerdo suscripta entre las autoridades de la CÁMARA y el CENTRO DE NAVEGACIÓN, de fecha 17 de diciembre de 2015, informó que dicha acta da cuenta de que las partes directamente interesadas (esto es: empresas de practicaje de la zona Río de la Plata y agencias marítimas), alcanzaron un acuerdo que les permitió poner fin al conflicto de intereses que mantenían. Del tenor del acuerdo surge claramente –dijo–, el rol de mediadoras de ambas entidades, y que actúan por pedido de sus empresas asociadas.

148. Concluyó que, de las pruebas obrantes en autos no surge acreditado siquiera mínimamente “...que la CÁMARA sea autora de la decisión de bajar el porcentaje de las bonificaciones y de establecer el plazo de pago instrumentado por algunas empresas asociadas, en función de sus relaciones comerciales individuales, ajenas al conocimiento y al poder de decisión y competencia de la Entidad...”.

#### **IV.9. Explicaciones de PRACTICAJE Y PILOTAJE BUENOS AIRES LTDA. COOP. DE TRABAJO.**

149. El día 10 de mayo de 2017, brindó explicaciones el Sr. Claudio Gustavo DÍAZ, en su carácter de presidente de PRACTICAJE Y PILOTAJE BUENOS AIRES LTDA. COORATIVA DE TRABAJO.

150. Adujo que las denunciantes no acompañaron ningún documento que las vincule con la cooperativa, y aportó certificación contable de la que se desprende que la cooperativa no mantuvo ni mantiene relación comercial con las denunciantes.

151. Asimismo, según advirtió, las denunciantes han omitido realizar un análisis de costos de sus propias operaciones –teniendo en cuenta que estas agencias refacturan los servicios de practicaje a los armadores (sus clientes–, para determinar en forma documentada y cierta cuál es el supuesto perjuicio económico que dicen tener.

152. Agregó que el precio de los servicios que provee la cooperativa se ajusta a la realidad de la composición de costos, y se adecuan a la realidad de las variaciones de precios y libertad de mercado.

#### **IV.10. Explicaciones de PILOTOS S.A.**

153. El día 10 de mayo de 2017, brindó explicaciones el Sr. Miguel Ángel MILLETARI, en su carácter de apoderado de la empresa PILOTOS S.A..

154. En sus explicaciones, indicó que las denunciantes están utilizando este proceso para dirimir cuestiones comerciales con sus proveedores del servicio de practicaje.

155. Con respecto a la Tarifa Alarcia, expresó que los servicios de practicaje se encuentran desregulados desde la entrada en vigencia del Decreto N.º 817/1992, lo que dio como consecuencia la libre competencia y libre fijación de precios y tarifas.

156. Afirmó que toda modificación de cualquier condición de contratación siempre fue hecha en forma consensuada con sus clientes (acompaña al efecto, una constancia emitida por la AGENCIA MARÍTIMA ROBINSON S.A.C.F. e I., obrante bajo el número de orden 10, pág. 41).

157. Sostuvo que no puede haber reparto geográfico de mercado, por cuanto las zonas de practicaje/pilotaje obligatorio

están determinadas por el Decreto N.º 2694/1991, y los prácticos son habilitados para prestar servicios en una única zona, por la Prefectura Argentina.

158. Indicó, además, que tampoco es cierto que PILOTOS S.A. participe en reparto de clientes, por cuanto son las agencias marítimas las que eligen a dicha empresa para cubrir los servicios de practica en la zona Río de la Plata donde opera.

159. Adujo que todos los servicios conexos que la empresa factura a sus clientes, tienen su correspondiente contraprestación, y se brindan por pedido del cliente que le encarga toda la logística que debe desplegarse para el embarque y desembarque del práctico designado.

160. Además, advirtió que la empresa no tiene vínculos jurídico ni comercial con LANCHAS DEL ESTE S.A..

161. Por otra parte, sostuvo que la asistencia de dos prácticos es obligatoria en tramos cuya navegación dure más de ocho horas, por aplicación del artículo 20 del Decreto N.º 817/1992.

162. Finalmente, indicó que ni MERIDIAN ni BETELGEUSE SHIPPING han sido ni son clientes de la empresa, y por tal motivo le solicitaron el pago adelantado de los servicios cuando fueron consultados por MERIDIAN, pero no les exige tal requisito a sus clientes habituales, tal como expresó en audiencia testimonial el representante de la agencia marítima FERTIMPORT S.A.: “...*Pilotos S.A. nunca nos obligó al prepaço...*”.

#### **IV.11. Explicaciones de MASTER PILOTS S.A.**

163. El día 10 de mayo de 2017, brindó explicaciones el Sr. Miguel Ángel MILLETARI, en su carácter de apoderado de la empresa MASTER PILOT S.A..

164. Brindó explicaciones en términos idénticos a los enumerados en el apartado anterior respecto de PILOTOS S.A., a las que remitimos en honor a la brevedad, con la única variación de la prueba aportada que, en este caso, fue una constancia emitida por la agencia marítima TOPSAIL CHARTERING & TRADING S.R.L..

#### **IV.12. Explicaciones de COOPERATIVA DE TRABAJO DE PILOTAJE Y PRACTICAJE DEL RÍO PARANÁ Y SUS PUERTOS – COPRAC.**

165. El día 10 de mayo de 2017, brindó explicaciones el Sr. Carlos Augusto BILBAO, en su carácter de apoderado de la COOPERATIVA DE TRABAJO DE PILOTAJE Y PRACTICAJE DEL RÍO PARANÁ Y SUS PUERTOS LTDA. – COPRAC.

166. Alegó que la denuncia no tiene por objeto la protección del mercado y el interés económico general, sino simplemente conseguir para las denunciadas un mejor posicionamiento en la discusión acerca de dónde quedará la principal ganancia producida por los servicios de practica: si en cabeza de los prácticos (sus legítimos titulares), o de las agencias marítimas.

167. Remarcó que COPRAC, que presta servicios en la zona Río Paraná, nunca dejó de prestar servicios, nunca exigió pagos por adelantado y nunca cerró la denominada cuenta corriente de MERIDIAN.

168. Como prueba de su total falta de vinculación con la conducta denunciada, citó las declaraciones de los testigos obrantes en autos, que desvinculan de la supuesta cartelización y disminución de bonificaciones a las empresas de la Zona Río Paraná.

169. Por otro lado, sustentó la existencia de competencia en el mercado de servicios de practica en los propios dichos de las denunciadas al referirse al concurso de precios efectuado por ENARSA: “...*las agencias competidoras de las*



*Empresas Denunciantes, a partir de los descuentos recibidos por el Cartel de Prácticos, han ofrecido en la licitación ‘descuentos’ desde 15% hasta 32% para los servicios de practicaje del Río de la Plata...’*; infirió que las denunciadas reconocieron tanto la evidente existencia de competencia, resultante de la oferta de bonificaciones distintas, como que son las únicas perjudicadas por los hechos que, en su versión, afectarían el interés económico general.

170. Admitió que las bonificaciones recién fueron modificadas por COPRAC en junio de 2016, como consecuencia de la condición de mal pagador y cliente conflictivo de MERIDIAN.

171. A mayor abundamiento, aportó copia de numerosas cartas documento intercambiadas entre COPRAC y MERIDIAN, que evidenciarían según la cooperativa, que dicha empresa intentó fijar e imponer las condiciones en las que pretende que COPRAC les preste servicios.

172. Resaltó que las denunciadas trajeron a esta investigación a las empresas de practicaje que desarrollan su actividad en la zona Río de Paraná aduciendo el elevado costo de los mismos en las tres zonas de practicaje obligatorio. No obstante, del cálculo efectuado por las propias denunciadas en la presentación obrante en el orden 2 pág. 753 resulta que, calculadas por hora de practicaje, las tarifas del Río Paraná equivaldrían a un tercio del valor de las del puerto de Bahía Blanca y a la mitad de las del Río de la Plata<sup>14</sup>. Infirió, entonces, que resulta manifiesta la falta de razón para incorporar a COPRAC a la investigación.

173. Se refirió luego al marco legal aplicable al practicaje, afirmando que no rigen tarifas ni condiciones homologadas ni por el estado ni por los usos y costumbres, sino libre contratación, dado que la Disposición DNTFyM 1/1992, conocida como Tarifa Alarcia, fue “derogada por desuetudo” y por el Decreto N.º 817/1992 que condicionó la fijación de las tarifas máximas a la existencia de competencia en el mercado, circunstancia esta última que habría sido corroborada por la Prefectura Naval Argentina cuando informó que en el Río Paraná y sus puertos existen trece empresas de practicaje y un práctico independiente (ver información obrante bajo el número de orden 6, págs. 596/601).

174. Sobre el particular, citó también la declaración testimonial prestada por el Subsecretario de Puertos y Vías Navegables, Sr. Jorge Gerardo METZ (obrante en el orden 9, págs. 526/545), en la que admite que la Tarifa Alarcia no se aplica desde el año 1992; lo que además estaría corroborado por el hecho de que durante más de veinticinco años fueron las propias agencias marítimas, incluyendo a las denunciadas, las que consintieron la inaplicabilidad de la Tarifa Alarcia.

175. Negó que la presencia de prácticos en actividad en las mesas de examen para aprobar a los aspirantes a prácticos constituya una barrera a la entrada, ello por cuanto en la titulación y habilitación de los prácticos intervienen, directa o indirectamente, organismos e instituciones estatales.

176. Respecto de la homogeneidad en los tarifarios emitidos por las distintas empresas de las distintas zonas, refirió que las tarifas cobradas varían de empresa a empresa producto de las bonificaciones aplicadas, por lo que la mencionada homogeneidad no sería tal en la práctica.

177. Aclaró que las bonificaciones instrumentadas mediante notas de crédito son negociadas con cada agencia por la empresa proveedora del servicio de practicaje.

178. Aportó como Anexo 4, Tablas informativas de las que surgiría que las bonificaciones otorgadas por COPRAC a distintos clientes, varían de cliente a cliente; y respecto de un mismo cliente, en el tiempo (no se aporta mayores datos atento la confidencialidad solicitada) y, por lo tanto, los precios que pagan las agencias no son uniformes y no son iguales entre empresas ni entre clientes.

179. Agregó que COPRAC hace distintas bonificaciones y, en algunos casos, no hace ninguna, dependiendo ello de diversos factores: pronto pago, productividad, interés y acuerdos comerciales, tamaño de los buques, cantidad de servicios contratados, antigüedad del cliente, etc.

180. Agregó que en muchas oportunidades las agencias solicitan a las empresas de practica que las bonificaciones se dividan en más de una nota de crédito, supuestamente para hacer diferencias a la hora de rendirlas a sus clientes; y que dos serían los métodos para hacer efectivas las notas de crédito emitidas: con determinadas agencias, éstas se descuentan de las facturas a pagar; otras, piden a las empresas de practica que después de pagada la factura en su totalidad, se retornen las sumas correspondientes a las notas de crédito.

181. Con relación a los servicios de lanchas para el traslado de prácticos, adujo que el único fundamento que tienen las denunciantes para incluirlas en su denuncia como la vía de intercambio de información y control del supuesto cartel, es que dichas empresas de transporte acuático en lancha son, en su mayoría, propiedad de las empresas prestatarias de los servicios de practica.

182. Explicó que ello tendría su razón de ser en el elevado costo de las lanchas y en las condiciones de seguridad que exige el traslado de los prácticos.

183. Por último, se refirió a la *«evidente contradicción en la que incurre el Estado Nacional cuando, por un lado, investiga en este proceso una invocada cartelización de empresas y por el otro promueve y acuerda con la Cámara de Actividades de Practica y Pilotaje reducciones uniformes en las tarifas. Según lo informado por el diario El Cronista: “La Cámara de Actividades de Practica y Pilotaje acordó con el Ministerio de Transporte de la Nación, que conduce Guillermo Dietrich, una importante reducción de sus tarifas”»*.

#### **IV.13. Explicaciones de LITORAL COOPERATIVA DE TRABAJO LTDA.**

184. El día 11 de mayo de 2017, brindaron explicaciones los Dres. Jorge Eduardo DABINI y Edgardo Rubén MAGNAGHI, en el carácter de apoderados de LITORAL COOPERATIVA DE TRABAJO LTDA..

185. Afirmaron que *“con la denuncia no se busca la protección al interés económico general y menos aún una mejora en la estructura del mercado, sino todo lo contrario. La única finalidad de los denunciantes aquí es utilizar a esta denuncia y a la maquinaria estatal que la rodea como una mera herramienta de presión para negociar cuestiones puramente comerciales con algunas de las empresas aquí denunciadas”*.

186. Adujeron que la cooperativa jamás realizó tareas de practica y pilotaje, por cuanto desde su constitución nunca estuvo operativa (de lo cual no aportó prueba, pero la ofreció para su oportunidad) y, por lo tanto, no pudo llevar a cabo ninguna conducta anticompetitiva.

187. Negaron todos los extremos expuestos en la denuncia, no obstante insistir en que no ha efectuado ninguna actividad económica desde su creación.

#### **IV.14. Explicaciones de COOPERATIVA DE TRABAJO CPI PILOTS LTDA.**

188. El día 15 de mayo de 2017, brindaron explicaciones los Dres. Jorge Eduardo DABINI y Edgardo Rubén MAGNAGHI, en el carácter de apoderados de la COOPERATIVA DE TRABAJO CPI PILOTS LTDA.

189. Negaron todos y cada uno de los hechos relatados en la denuncia, y afirmaron que su representada jamás fue requerida y/o contratada por las empresas denunciantes para realizar tareas de practica o pilotaje, ni participó de ninguna reunión organizada por la cámara del sector.

190. Hicieron especial hincapié en que *“Al no tener vinculación comercial y/o contractual con las empresas denunciantes, [su representada] mal pudo desarrollar conductas destinadas a una supuesta cartelización de las empresas de practica ... y menos aún fijar tarifas por encima de las legales, o modificar condiciones de contrataciones, reducción de bonificaciones y plazos de pago, repartirse el mercado en zonas y clientes...”*.

191. Informaron, adicionalmente, que la cooperativa *“mantuvo durante los últimos cuatro años los precios en la zona de influencia y recién en el mes de abril del corriente año [2017] estableció una REBAJA del 8% que, por cierto, muy lejos está de representar las tendenciosas conductas de las que infundadamente se la acusa...”*.

192. Destacaron, también, que *“no hubo distorsión en la política de nuestra empresa en el segmento de las bonificaciones, las cuales se mantuvieron en iguales condiciones”*.

193. En cuanto a la exigencia de la presencia de dos prácticos (incluida en la denuncia), aclaró que la cooperativa no exige, sino que aconseja a sus clientes la contratación de dos prácticos cuando el servicio así lo requiere por su complejidad; pero en el caso de que el cliente opte por un solo práctico, aun así, la cooperativa presta el servicio con dos, por razones de seguridad, por el precio de uno. Ofreció, sobre el particular, prueba pericial contable sobre sus registros.

194. Finalmente, infirió que la cuestión sometida a consideración de las autoridades de competencia por las denunciantes, se origina en un conflicto comercial entre éstas y sus proveedores de servicios de practicaaje ajeno al régimen concurrencial.

#### **IV.15. Explicaciones de PRACTICAJE DEL LITORAL SRL.**

195. El día 16 de mayo de 2017, brindó explicaciones el Sr. Nicolás Alejandro MOFFAT, en su carácter de apoderado de la empresa PRACTICAJE DEL LITORAL SRL.

196. Alegó lo siguiente: (i) que en el caso no se encuentra afectado el mercado nacional, sino, de ser ciertos los hechos denunciados, se trataría del interés particular de dos agencias marítimas (las denunciantes) afectado por el accionar de algunas empresas de practicaaje dentro de las cuales no está incluida PRACTICAJE DEL LITORAL SRL; (ii) que no tiene vínculo comercial con las denunciantes, que serían las únicas perjudicadas por el supuesto acuerdo de precios; (iii) que no aumentó sus tarifas, ni redujo los descuentos otorgados a sus clientes, ni modificó sus condiciones comerciales; (iv) que, por el contrario, en el mes de mayo de 2017, redujo sus tarifas a raíz del acuerdo concertado con la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, dependiente del Ministerio de Transporte; y (v) que fue traída a esta investigación, por el mero hecho de ser asociada a la CÁMARA.

197. Refirió que de los dichos de las propias denunciantes, surge la inexistencia del acuerdo de precios cuestionado, al solicitar *“...que se ordene la prestación del servicio con sujeción a los términos y condiciones de venta ofrecidos a las Agencias competidoras de las Empresas Denunciantes; en caso de que los mismos no fueran uniformes, como requerimiento de mínima se ordene la prestación del servicio con sujeción a los términos y condiciones de venta promedio ofrecidos en el mercado acorde a lo informado en los cuadros acompañados...”*.

198. Puso de relieve la contradicción de las denunciantes que, por un lado, sostienen que las empresas acordaron aunadamente un aumento de precios y reducción de los descuentos; y por otro, reconocen que existen distintos precios y descuentos según cada empresa de practicaaje.

199. Por último, afirmó que, de ser ciertos los hechos denunciados, no afectarían a la zona Río Paraná en la que dicha empresa presta servicios; ni afectaría a las denunciantes en particular, ni a las agencias marítimas en general, por cuanto los servicios de practicaaje son abonados por los armadores, siendo las agencias marítimas intermediarias.

#### **IV.16. Explicaciones de EMPRESA DE SERVICIOS MARÍTIMOS ESPECIALES SOCIEDAD ANÓNIMA - ESEM S.A.**

200. El día 19 de mayo de 2017, brindó explicaciones el Sr. Carlos Alberto ZUBIZARRETA, en su carácter de apoderado de EMPRESA DE SERVICIOS MARÍTIMOS ESPECIALES SOCIEDAD ANÓNIMA - E.S.E.M. S.A.

201. En primer lugar, efectuó una negativa particular de todos los hechos denunciados; y alegó que no existe elemento

probatorio alguno en este expediente, que permita colegir que E.S.E.M. S.A. ha sido parte de un cartel; ello por cuanto las denunciadas jamás fueron clientes de E.S.E.M. S.A., porque jamás quisieron darle trabajo (siendo las denunciadas quienes disponen a quien se lo dan o no), y ni siquiera le pidieron presupuesto.

202. Al efecto, explicó que el conflicto denunciado se inició en la zona Río de la Plata, zona en la que no opera E.S.E.M. S.A.<sup>15</sup> por lo que no pudo tener participación alguna.

203. Afirmó que Jorge SAMARÍN reconoció en la audiencia de ratificación, que en las zonas Bahía Blanca y Río Paraná “...no le consta que haya habido una maniobra de presión hacia las agencias marítimas en relación al corte de cuentas corrientes y negativas de servicios...”; y reiteró que las denunciadas nunca tuvieron intenciones de ser clientes de E.S.E.M. S.A., nunca le solicitaron la prestación de servicios, ni siquiera su cotización.

204. Destacó que, de cerca de sesenta agencias marítimas, sólo dos (las denunciadas) tuvieron inconvenientes comerciales con sus tres proveedoras de servicios de practicaje, lo que denotaría que el conflicto es netamente particular entre dos grupos empresarios, y no entre grupos concentrados; tan es así –afirmó–, que el resto de las empresas de practicaje (veintiocho en total), fueron traídas a esta causa sólo por ser parte de la CÁMARA.

205. Relató que la primera comunicación de las denunciadas con E.S.E.M. S.A., se llevó a cabo en noviembre de 2015 –primero vía telefónica y luego vía correo electrónico– cuando el Sr. Manuel PALMAS (por MERIDIAN) le solicitó a E.S.E.M. S.A. la apertura de una cuenta corriente a fin de contar con sus servicios de practicaje en el puerto de Bahía Blanca y, textualmente, se le requirió: “...Rogamos volver [se refiere a responder el mail] con los requisitos para la apertura de la misma...”, y se le remitió a MERIDIAN una respuesta proforma indicándole los requisitos para solicitar la apertura de cuenta corriente (nota formal de solicitud de apertura, fotocopia del último balance, listado de empresas de practicaje con la que trabajó, a los fines de pedir referencias, etc.).

206. Ni MERIDIAN ni BETELGEUSE SHIPPING respondieron ese último correo electrónico, de lo que infirió que el único objetivo real de MERIDIAN fue presionar a sus proveedores (DONMAR S.A.) amenazándolos con pasarse a la competencia (aportó copia de los referidos correos que obran bajo el número de orden 10, pág. 594).

207. Informó que, seis meses después, MERIDIAN envió una carta documento a E.S.E.M. S.A. intimándola a brindarle idénticas condiciones de tarifas, descuentos y plazos de pago que, a otras agencias marítimas, con el objetivo de preservar condiciones de competitividad en la licitación convocada por ENARSA concurso GNL 01/2016 (aportó cartas documento, las que obran bajo el número de orden 10, págs. 596/601).

208. Aseveró que ese hecho le resultó sorpresivo por cuanto MERIDIAN nunca remitió la documentación correspondiente para la apertura de la cuenta corriente, y las tarifas que E.S.E.M. S.A. cobra por sus servicios, se encuentran publicadas en su sitio web, por lo que parecía una nueva estrategia de MERIDIAN para posicionarse en la presente denuncia.

209. Finalmente, afirmó con relación al reparto de clientes denunciado, que son las agencias marítimas las que eligen con qué empresa de practicaje contratar, como lo prueba el hecho de que en Bahía Blanca DONMAR S.A. y E.S.E.M. S.A. (únicas competidoras en la zona) han compartido clientes que han ido fluctuando, y los únicos clientes que E.S.E.M. S.A. no pudo compartir a lo largo del tiempo con DONMAR S.A., son las denunciadas porque éstas no lo han querido.

#### **IV.17. Explicaciones de ROSARIO PILOTS COOPERATIVA DE TRABAJO LTDA.**

210. El día 16 de mayo de 2017, brindó explicaciones el Sr. Matías Ezequiel ESTÉVEZ, en su carácter de apoderado de ROSARIO PILOTS COOPERATIVA DE TRABAJO LTDA..

211. En primer término, solicitó el archivo de las actuaciones a su respecto, en base a los siguientes fundamentos aduciendo que la cooperativa no tiene vínculo comercial con las denunciadas y que fue introducida en esta investigación

por el mero hecho de estar asociada a la CÁMARA.

212. Indicó, además, que la Cooperativa no aumentó sus tarifas, ni redujo los descuentos otorgados a las agencias marítimas que son sus clientes, ni modificó las condiciones comerciales habituales del servicio entre los meses de septiembre/octubre 2015, sino que redujo sus tarifas en el mes de mayo de 2017 en atención al acuerdo arribado con la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables.

213. Agregó que no se encuentra afectado el mercado nacional, sino que, en todo caso, se habría visto afectado el interés de dos agencias marítimas en particular.

214. Por otra parte, puntualizó que, a la fecha del conflicto denunciado, la Cooperativa otorgaba a sus clientes descuentos de aproximadamente el 25%, siendo esos descuentos la variable de competencia entre las distintas empresas de practicaje.

215. Informó que los descuentos dependen de diversas cuestiones comerciales, a saber: cantidad de trabajo que tal agencia demandará; el cumplimiento por parte de la agencia del pago en tiempo de las facturas emitidas; la relación comercial continuada en el tiempo; el tipo de buque en el que se presta los servicios de practicaje; etc.

216. Afirmó, además, que todos sus clientes tienen abierta una cuenta corriente y las facturas se emiten a treinta días; y que la cooperativa nunca solicitó el pago por adelantado.

217. Sostuvo que no son las agencias marítimas quienes adelantan el pago a sus proveedores, sino que son los armadores a quienes representan los que pagan por adelantado a la agencia. Aportó como Anexo 6, copia simple de dos proformas de contratos de agentes marítimos en los que constaría que el armador deberá anticipar al agente los costos que se calculen para cubrir los servicios que se deban prestar.

218. Aclaró que los descuentos materializados a través de notas de crédito no serían trasladados por las agencias marítimas a sus clientes (los armadores), por lo que verían incrementadas sus ganancias más allá del agency fee, a costa de sus clientes.

219. Específicamente con relación a los buques “Tramp”, consideró lógico que las empresas de practicaje solicitaran el pago por adelantado de sus servicios a las denunciadas por no ser sus clientes habituales y por el riesgo de incumplimiento que tales buques conllevan.

220. Respecto de la Tarifa Alarcía, afirmó que por disposición del Decreto N.º 817/92, una vez generadas las condiciones de competencia dejaba de tener vigencia el régimen de tarifas máximas, y ello ocurrió ni bien se desreguló el servicio de practicaje con la generación de diversas empresas y cooperativas, a partir del año 1992. Tan es así, que por más de veinticinco años todas las agencias marítimas aceptaron las tarifas que se encontraban vigentes en función de la oferta y la demanda.

221. Finalmente, manifestó con relación al servicio de traslado acuático de prácticos, que la cooperativa utiliza los servicios de dos empresas: TRANSPILLOT y SERVIPRAC.

#### **IV.18. Explicaciones de GETPILOT S.A.**

222. El día 10 de mayo de 2017, brindó explicaciones el Sr. Javier M. GATTO BICAIN, en su carácter de apoderado de la empresa GETPILOT S.A..

223. Refirió que GETPILOT S.A. presta servicios de practicaje únicamente a buques liner (transporte marítimo de línea regular), en la zona Río de la Plata y Puerto de Buenos Aires; y que sus principales clientes en el año 2015 fueron MARÍTIMA HEINLEIN S.A. y GRIMALDI AGENCIAS ARGENTINA S.A.

224. Lo dicho fue corroborado por el representante de la agencia MARÍTIMA HEINLEIN S.A., quien preguntado acerca de con qué empresas de practicaje contrata habitualmente, dijo: “...SIPSA es la única empresa que nos atiende los buques TRAMP, GETPILOT nos presta servicios en los buques de línea...”.

225. Aclaró que GETPILOT S.A. siempre negocia libremente los precios de los servicios que presta, con sus clientes; y que si bien forma parte de la CÁMARA, nunca recibió instrucciones de esa institución ni participó de ninguna reunión para concertar precios.

226. Agregó, luego, que GETPILOT S.A. no aumentó su tarifa básica ni bajó su porcentaje de bonificación, ni cortó la cuenta corriente a sus clientes habituales a quienes se les otorgaba en iguales condiciones, ni ha negado la prestación el servicio.

227. Por otro lado, aseguró no mantener vínculo comercial alguno con las denunciadas (ni siquiera le solicitaron cotización), y que son esas agencias marítimas las que manejan a su antojo el precio que deben pagar los armadores por los servicios portuarios.

228. Adujo que la denuncia responde al interés particular de las denunciadas por disputas comerciales y jurídicas mantenidas con sus proveedores habituales.

229. Puntualizó que la Tarifa Alarcía no se encuentra vigente; que la manipulación de los exámenes de los postulantes a prácticos resulta imposible, dada la intervención de la Armada Argentina.

230. Por último, indicó que no tiene participación en la empresa LANCHAS DEL ESTE; y que el “entrecruzamiento de facturas” denunciado, tiene su razón de ser en el carácter de impostergable del servicio de practicaje, por lo que si una empresa que comprometió su servicio no cuenta con práctico disponible, le solicita a otra empresa que cubra el servicio (aportó copia de intercambio de correos y facturas con otras empresas de prácticos, como Documento 3, a los fines de probar la modalidad de intercambio de prácticos).

#### **IV.19. Explicaciones de COOPERATIVA DE TRABAJO GETPILOT PUERTO LTDA.**

231. El día 10 de mayo de 2017, brindó explicaciones el Sr. Javier M. GATTO BICAIN, en su carácter de apoderado de la COOPERATIVA DE TRABAJO GETPILOT PUERTO LTDA., habiéndose presentado en forma espontánea.

232. Brindó explicaciones en términos idénticos a la empresa GETPILOT S.A., por lo que nos remitimos a dichas explicaciones en honor a la brevedad.

233. Por último, indicó que la Cooperativa presta servicios de practicaje a buques “Tramp”, únicamente a través de la agencia AGENTE MARÍTIMO OCEANWAY S.A., en la zona Río de la Plata, y que no se encuentra asociada a la CÁMARA.

#### **IV.20. Explicaciones de SERVICIO INTEGRAL DE PRÁCTICOS S.A. (SIPSA).**

234. El día 31 de mayo de 2017, brindó explicaciones el Dr. Gabriel BOUZAT, en su carácter de apoderado de la empresa SERVICIO INTEGRAL DE PRÁCTICOS S.A. - SIPSA.

235. En primer lugar, analizó la estructura de mercado para concluir que ésta torna imposible la cartelización teniendo en cuenta: (i) la cantidad de proveedores del servicio de practicaje (más de treinta empresas/cooperativas, y trescientos sesenta prácticos habilitados), que caracteriza a un mercado desconcentrado; (ii) la variedad y diferencia de servicios que prestan los prácticos, diferenciándose de los servicios o productos homogéneos facilitadores de la colusión; (iii) existencia de muchos demandantes: agencias marítimas; (iv) discriminación de precios a través del otorgamiento de bonificaciones, admitida por las denunciadas.

236. Asimismo, expresó que ni la exigencia de habilitación ni la presencia de prácticos en los exámenes, constituyen barreras a la entrada, lo que quedaría demostrado por la existencia de más de trescientos prácticos, cantidad más que suficiente para cubrir las necesidades de la demanda.

237. Afirmó que SIPSA cobra distintas tarifas y otorga diferentes bonificaciones a sus clientes; y que sus bonificaciones no variaron de manera uniforme ni coordinada antes ni después de octubre de 2015. Y concluyó que, por lo tanto “...*el comportamiento de precios y descuentos, algunos de ellos informados por la propia denunciante, resulta totalmente incompatible con la existencia de una práctica de coordinación de precios...*”.

238. Alegó que la Tarifa Alarcía se encuentra derogada desde hace más de veinticinco años, y que el aumento de tarifas no constituye una conducta anticompetitiva.

239. Acompañó copia de facturas y notas de crédito y una tabla informativa de las que surgiría que las tarifas cobradas a sus clientes difieren en función del tipo de servicio, las negociaciones llevadas a cabo entre las partes, y los usos y costumbres comerciales. Afirmó que la dispersión de tarifas y descuentos señalada tornaría imposible la coordinación de precios denunciada, al igual que las diferentes bonificaciones otorgadas por las distintas empresas de practicaje, reconocidas por las denunciadas a fs. 1599 (actual orden 5, pág. 315).

240. Agregó que SIPSA es ajena a la prestación del servicio de lanchas que también cuestionan las denunciadas, y no tiene relación alguna con LANCHAS DEL ESTE S.A.

241. Relató que SIPSA no incurrió en negativa del servicio, y sólo se limitó a garantizar el pago de sus facturas (mediante el pago adelantado) frente al continuo desconocimiento por parte de las denunciadas de las facturas emitidas y sus demoras en los pagos; hechos que fueron traídos a conocimiento de la autoridad de competencia cuando en realidad se trata de un conflicto netamente comercial entre las denunciadas y sus proveedores.

242. En prueba del rechazo de las facturas por parte de las denunciadas, aportó copia de notas intercambiadas entre las partes –como Anexo 2–, y afirmó que esos incumplimientos contractuales reiterados, cuyo único objetivo es financiarse a costa de sus proveedores, constituyen una cuestión comercial privada.

243. Puso de resalto que fue el propio gobierno nacional quien le solicitó a la CÁMARA valores de referencia y un descuento uniforme por zona en las tarifas, tal como surge de las declaraciones en los medios de prensa del Ministro de Transporte (al efecto, adjuntó nota periodística como Anexo 3).

244. Opinó que resulta insólito que una repartición pública, como lo es el Ministerio de Transporte, se dirija a la CÁMARA para solicitarle descuentos uniformes, y que otra repartición, la CNDC, invoque las comunicaciones de dicha cámara en cumplimiento de lo solicitado, como prueba de un cartel.

245. Negó que la CÁMARA coordine un cartel o que se la utilice para intercambiar información económicamente sensible.

246. Arguyó que las agencias marítimas son quienes contratan el servicio de practicaje, y tienen mayor poder de negociación que los prácticos; y son aquéllas las que tienen incentivos para obtener el máximo descuento, para incrementar sus ganancias.

247. En relación con la exigencia de pago adelantado respecto del servicio solicitado a SIPSA para los buques Mentor y Castillo de Montreal, reiteró que tal exigencia se debió a los reiterados incumplimientos y cuestionamientos de facturas y demoras en los pagos por parte de las denunciadas; y a la circunstancia de que las denunciadas tuvieron que ser sometidas a mediación previa para que pagaran ciertas facturas, tal como surge de la documental que en copia adjuntó como Anexo 5.

248. Acompañó, además, copia de un correo electrónico de fecha 9 de noviembre de 2015 dirigido por MERIDIAN a SIPSA, mediante el cual le solicita la reapertura de cuenta corriente y le informa que aceptan las condiciones comerciales informadas por SIPSA mediante nota de fecha 17 de septiembre de 2015; y copia de la respuesta de SIPSA habilitando la cuenta corriente, también de fecha 9 de noviembre de 2015.

249. Aclaró que en el mercado son públicos y notorios los reiterados incumplimientos en que incurren las denunciadas y que se encuentran involucradas en causas penales relacionadas con los barcos gaseros que contrataba ENARSA, lo que pudo motivar que otras empresas competidoras no les otorgaran crédito para garantizarse el pago de los servicios.

250. De todo lo dicho infirió que no estaríamos frente a una cartelización del mercado, sino que las denunciadas son incumplidoras seriales de sus obligaciones y sus proveedores toman recaudos para evitar ser perjudicados.

#### **IV.21. Explicaciones de SIP PILOTAJE Y PRACTICAJE S.A.**

251. El día 16 de junio de 2017, brindó explicaciones el Sr. Gonzalo S. MASSA CALDERÓN, en su carácter de apoderado de SIP PILOTAJE Y PRACTICAJE S.A.

252. Afirmó que la Tarifa Alarcia no se encuentra vigente, y que las tarifas se acuerdan libremente entre proveedor y cliente; desconociendo qué es lo que ocurre en las contrataciones privadas entre agencias y empresas de practicaje competidoras.

253. Aclaró que si bien las tarifas son iguales para todos sus clientes “...lo que cambia, en cada caso en particular, son las condiciones acordadas con cada cliente, ya sea a través de la forma de cobrar el buque dependiendo su tonelaje, su calado, su coeficiente fiscal (teniendo tarifados subgrupos con mínimos y máximos), o varía la nota de crédito según relación con el cliente o cantidad de buques o tipo de buque...”.

254. Asimismo, aseveró que se pactan de manera particular el otorgamiento o no de bonificaciones y, en su caso, su porcentaje, o pagos mediante cuenta corriente a 15, 30 o los días que se crea conveniente.

255. En relación con el otorgamiento de cuenta corriente, resaltó que no sólo no es obligatorio, sino que además los agentes marítimos cobran por adelantado al armador el servicio de practicaje, previo al arribo del buque al país.

256. Afirmó que su representada, en contra de lo que manifiestan las denunciadas, no cambió las condiciones comerciales ni redujo sus bonificaciones en todo el sector en septiembre de 2015; sino que, por el contrario, a MERIDIAN se le incrementó el porcentaje que recibía a través de nota de crédito, conforme surge de la tabla informativa y copia de facturas y notas de crédito aportadas como Anexo I.

257. Respecto de los servicios conexos, estimó que su costo y percepción son ajenos al régimen de defensa de la competencia, resaltando que son abonados por el armador/propietario del buque y no por el agente marítimo.

258. Justificó la obligación de llevar dos prácticos a bordo, por aplicación del Decreto N.º 817/1992<sup>16</sup> y de la Disposición PRAC L5 1 N.º 08/01 de la PNA<sup>17</sup>, es decir, que el embarco de dos prácticos es una imposición basada en la normativa vigente; y aportó facturas de servicios de practicaje en Puerto Dock Sud donde la travesía es inferior a 170km, y los servicios han sido prestados por un solo práctico.

259. Por último, indicó en relación con la empresa de traslado de prácticos LANCHAS DEL ESTE S.A., afirmó que SIP no es socia ni tiene ningún tipo de vinculación –más que comercial cuando le solicita servicios– con dicha empresa; y que existe otra empresa proveedora del servicio de traslado acuático de prácticos en la misma zona (Río de la Plata) que es PAILOBOTE S.A.

#### **V. PLANTEOS EFECTUADOS AL BRINDAR EXPLICACIONES.**



260. Los Sres. Juan Miguel BISET, Miguel Ángel DOÑATE, Leonardo Eladio MASSAD y Jorge VITALI; y de las empresas PRACTICAJE INDEPENDIENTE S.A., PRACTICAJE INTEGRAL S.A., DONMAR S.A., LANCHAS DEL ESTE S.A. y PKM S.A.; COOPERATIVA DE TRABAJO PRÁCTICOS PUERTO LA PLATA LTDA.; COOPERATIVA DE TRABAJO COMANDANTE AZOPARDO LTDA.; CÁMARA DE ACTIVIDADES DE PRACTICAJE Y PILOTAJE; MULTIPAR S.A.; PILOTOS DEL PARANÁ S.A.; PRACTICAJE DEL LITORAL SRL.; ROSARIO PILOTS COOPERATIVA DE TRABAJO LTDA.; SERVICIO INTEGRAL DE PRÁCTICOS S.A. – SIPSA; SIP PILOTAJE Y PRACTICAJE S.A., y PRACTICAJE Y PILOTAJE BUENOS AIRES COOPERATIVA LTDA. DE TRABABAJO, plantearon la nulidad de las medidas preliminares dispuesta por esta CNDC.

261. Los señores Juan Miguel BISET, Miguel Ángel DOÑATE, Leonardo Eladio MASSAD y Jorge VITALI; y las empresas PRACTICAJE INDEPENDIENTE S.A., PRACTICAJE INTEGRAL S.A., DONMAR S.A., LANCHAS DEL ESTE S.A. y PKM S.A., GETPILOT S.A. y la COOPERATIVA DE TRABAJO GETPILOT PUERTO LTDA., plantearon excepción de incompetencia.

262. PRACTICAJE Y PILOTAJE BUENOS AIRES LTDA. COOP. DE TRABAJO, planteó la falta de legitimación activa y pasiva.

263. LITORAL COOPERATIVA DE TRABAJO LTDA. interpuso excepción de defecto legal y de prescripción.

264. COOPERATIVA DE TRABAJO CPI PILOTS LTDA., planteó la falta de legitimación activa y pasiva, y excepción de defecto legal y de prescripción.

265. SIP PILOTAJE Y PRACTICAJE S.A. planteó la falta de legitimación activa.

266. ROSARIO PILOTS COOPERATIVA DE TRABAJO LTDA. y la COOPERATIVA DE TRABAJO COMANDANTE AZOPARDO LTDA., plantearon la falta de legitimación pasiva.

267. La COOPERATIVA DE TRABAJO PRÁCTICOS PUERTO LA PLATA LTDA., solicitó ser excluida de la investigación.

268. PRACTICAJE DEL LITORAL S.R.L. y ROSARIO PILOTS COOPERATIVA DE TRABAJO LTDA. solicitaron la aplicación de la sanción dispuesta por el artículo 45 de la Ley N.º 25.156, actual artículo 54 de la Ley N.º 27.442.

269. Mediante Resolución RESOL-2019-624-APN-SCI#MPYT, de fecha 27 de septiembre de 2019, se ordenó el rechazo de todos los planteos interpuestos y diferir el análisis del supuesto contemplado en el actual artículo 54 de la Ley N.º 27.442, solicitado por las firmas PRACTICAJE DEL LITORAL S.R.L. y ROSARIO PILOTS COOPERATIVA DE TRABAJO LTDA., para el momento de emitir el acto administrativo final.

## **VI. PROCEDIMIENTO.**

270. La denuncia fue presentada el día 30 de mayo de 2016, y ratificada el día 23 de junio de 2016, por el Sr. Jorge Alberto SAMARÍN, en su carácter de apoderado de MERIDIAN y BETELGEUSE SHIPPING.

271. A los fines de obtener precisiones técnicas y mayores datos sobre el mercado y el conflicto denunciado, y en uso de las facultades de investigación e instrucción propias del acto inicial de la investigación, se ordenaron diversas medidas:

(i) Se citó a prestar declaración testimonial y, adicionalmente, se les requirió informes a los representantes legales de las agencias marítimas que solicitaron la intervención del CENTRO DE NAVEGACIÓN<sup>18</sup>.

(ii) Se citó a prestar declaración testimonial al Sr. Juan Carlos FUSERO, integrante de la empresa de practica MARIPUER S.A. (que dejó de funcionar en el año 2007, si bien su liquidación ante la IGPI data del año 2010); y al Sr.

Sergio Fabián BORRELLI, presidente de la empresa de practicaje NÁUTICA DEL SUR S.A.

(iii) Con motivo de la presentación efectuada por las denunciadas con fecha 5 de octubre de 2016 (obrante bajo el número de orden 5, págs. 307/354), se ordenó requerir información a las firmas SERVICE MANAGEMENT S.A., SHIPPING SERVICE S.A., ULTRAMAR ARGENTINA S.A. y ABADÍA DEL MAR S.A.

(iv) Con motivo de las presentaciones efectuadas por las denunciadas con fecha 5 de octubre de 2016 y 21 de octubre de 2016 (obrante bajo el número de orden 5, págs. 403/614), se ordenó requerir a la empresa ENERGÍA ARGENTINA S.A. – ENARSA, fotocopia de las actuaciones relacionados con los CONCURSOS PÚBLICOS DE PRECIOS N.º GNL 1/2016 y GNL 2/2016, lo que fue cumplido con fecha 25 de noviembre de 2016. Con la documental aportada en fotocopia, se ordenó formar “ANEXO I: DOCUMENTAL PRESENTADA POR ENARSA”.

272. El 17 de febrero de 2017, se ordenó formar “INCIDENTE ART. 35 LEY 25.156 ARTICULADO POR MARÍTIMA MERIDIAN S.A. Y BETELGEUSE SHIPPING SERVICE S.A.”, Expte. S01:0066090/2017, en el que se ordenaron medidas preventivas mediante la Resolución SC N.º 238, de fecha 23 de marzo de 2017, a cuyos fundamentos nos remitimos en honor a la brevedad.

273. Contra la referida resolución interpusieron recurso directo NAÚTICA DEL SUR S.A., DONMAR S.A., PRACTICAJE INDEPENDIENTE, PRACTICAJE INTEGRAL S.A., COOPERATIVA COMANDANTE AZOPARDO LTDA., COOPERATIVA DE TRABAJO PRACTICAJE RÍO DE LA PLATA LTDA., GETPILOT S.A., COOPERATIVA DE TRABAJO GETPILOT PUERTO LTDA., EMPRESA DE SERVICIOS MARÍTIMOS ESPECIALES SOCIEDAD ANÓNIMA – E.S.E.M., PRACTICAJE DEL LITORAL S.R.L., ROSARIO PILOTS COOPERATIVA DE TRABAJO LTDA., SERVICIO INTEGRAL DE PRÁCTICOS S.A. “SIPSA”, SIP PILOTAJE Y PRACTICAJE S.A., PRÁCTICOS INDEPENDIENTES S.A.; la CÁMARA DE ACTIVIDADES DE PRACTICAJE Y PILOTAJE; MASTER PILOTS S.A. y PILOTOS S.A.

274. Con fecha 22 de noviembre de 2018, la Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal revocó la medida preventiva ordenada.

275. El día 25 de septiembre de 2017, las denunciadas solicitaron el dictado urgente de otra medida cautelar en los términos del artículo 35 de la Ley N.º 25.156, petición que fue rechazada mediante Resolución SC N.º 849, de fecha 8 de noviembre de 2017.

276. Con fecha 4 de abril de 2017, se ordenó el traslado de la denuncia de conformidad con lo dispuesto en el artículo 29 de la Ley N.º 25.156, mediante Resolución CNDC N.º 30/2017.

277. Llegado ese punto, fue necesario determinar a qué personas humanas o jurídicas se les requeriría explicaciones, independientemente de quien o quienes podrían resultar imputados como consecuencia de esta investigación, de ser el caso.

278. En ese sentido, esta Comisión Nacional ordenó, conforme a la prueba presentada por las denunciadas y recabada a través de la investigación, correr traslado a: (i) la CÁMARA DE ACTIVIDADES DE PRACTICAJE Y PILOTAJE; (ii) las empresas/cooperativas: LANCHAS DEL ESTE SA, EMPRESA DE SERVICIOS ESPECIALES MARÍTIMOS S.A. – ESEM S.A., ACROUX S.A., PKM S.A.; SERVICIO INTEGRAL DE PRÁCTICOS S.A., PRACTICAJE RÍO DE LA PLATA C.T.L., PRACTICAJE INDEPENDIENTE S.A., PILOTOS S.A., GET PILOTS S.A., MASTER PILOT S.A., PRACTICAJE Y PILOTAJE Bs.As. LTDA. COOPERATIVA DE TRABAJO, SIP PILOTAJE Y PRACTICAJE S.A., COOPERATIVA DE TRABAJO PRÁCTICOS PUERTO LA PLATA LTDA., COOPERATIVA DE TRABAJO DE PILOTAJE Y PRACTICAJE DEL RÍO PARANÁ, MULTIPAR S.A., PILOTAGE S.A., COOPERATIVA DE TRABAJO CPI PILOTS LTDA., PARANÁ GUAZÚ PILOTS, PILOTOS DEL PARANÁ S.A., PRÁCTICOS INDEPENDIENTES S.A., RIVER PILOT S.A., ROSARIO PILOTS COOPERATIVA, PRACTICAJE DEL LITORAL S.R.L., COOPERATIVA DE TRABAJO DE PRACTICOS DE PUERTOS PARANÁ INFERIOR (CORPI LTDA.),

LITORAL COOPERATIVA DE TRABAJO LTDA., COOPERATIVA DE TRABAJO COMANDANTE AZOPARDO LTDA., DONMAR S.A.; y (iii) a los señores Miguel Ángel DOÑATE -accionista de las empresas del Grupo Servicios Marítimos-, Juan Miguel BISET -accionista de las empresas del Grupo Servicios Marítimos-, Jorge VITALI -gerente de operaciones de DONMAR S.A.-; y Leonardo MASSAD -gerente de administración del Grupo Servicios Marítimos.

279. Todas las personas físicas y jurídicas mencionadas en el punto anterior, fueron debidamente notificadas conforme constancias de autos.

280. Cabe aclarar que, si bien no se corrió traslado a PRACTICAJE INTEGRAL y COOPERATIVA GETPILOT PUERTO LTDA., éstas se presentaron de manera espontánea a brindar explicaciones.

281. Las personas jurídicas que se mencionan a continuación, no brindaron explicaciones: COOPERATIVA DE PRÁCTICOS PARANÁ INFERIOR, quedó notificada el día 11 de abril de 2017; ACRUX S.A., quedó notificada el día 8 de mayo de 2017; PARANÁ GUAZÚ PILOTS S.A., quedó notificada día 7 de abril de 2017; PILOTAGE S.A., quedó notificada el día 10 de abril de 2017; y PRÁCTICOS INDEPENDIENTES S.A., quedó notificada el día 4 de mayo de 2017, conforme constancia obrante a fs. 3215.

282. Mediante Resolución RESOL-2019-624-APN-SCI#MPYT, de fecha 27 de septiembre de 2019, se ordenó la apertura de sumario, recestando lo aconsejado mediante Dictamen IF-2019-56266178-APN-CNDC#MPYT, de fecha 21 de junio de 2019.

283. Contra la referida resolución algunas denunciadas interpusieron diversos planteos que son detallados en el apartado IX, y que fueron resueltos por Resolución RESOL-2021-487-APN-SCI#MDP de fecha 13 de mayo de 2021.

## **VII. INCIDENTES EN TRÁMITE.**

### **VII.1. Incidentes de confidencialidad.**

284. El día 27 de septiembre de 2016, se ordenó formar “INCIDENTE DE CONFIDENCIALIDAD DE NÁUTICA DEL SUR S.A.”, Expte. EX-2019-105547096- -APN-DGD#MPYT, al que se agregaron las presentaciones de fecha 19 de septiembre y 12 de octubre de 2016, junto con la documental y CDs acompañados en ambas oportunidades: Anexo I: nómina de clientes, desde 2007 hasta la actualidad (2016) discriminando por año y bonificaciones otorgadas discriminando por agencia marítima; Anexo II: detalle de Unidad Fiscal y servicios conexos, por factura, años 2014/2016, y planillas Excel conteniendo dicha información.

285. El día 27 de septiembre de 2016, se ordenó formar “INCIDENTE DE CONFIDENCIALIDAD SOLICITADA POR MARÍTIMA MERIDIAN S.A. y BETELGEUSE SHIPPING SERVICES S.A.”, Expte. EX-2019-105849602- -APN-DGD#MPYT, al que se ordenó incorporar las presentaciones de fecha 19 de septiembre y 22 de diciembre de 2016, y la documental y CDs aportados a dichas presentaciones; así como la información adjunta como “Anexo A” a la presentación de fecha 22 de septiembre de 2017. Dicha información consiste en: (i) Informe comercial de MARÍTIMA MERIDIAN emitido por la empresa NOSIS; (ii) Certificaciones contables con detalle de información contable y comercial de Marítima Meridian; (iii) Facturación remitida a ENARSA en el marco del Concurso Público de Precios GNL N.º 1/2016, con detalle de descuentos; y (iv) Información comercial que revela el estado económico de las empresas denunciadas el 22 de septiembre de 2017.

286. El 16 de mayo de 2017, se ordenó formar “INCIDENTE DE CONFIDENCIALIDAD SOLICITADA POR LA COOPERATIVA DE TRABAJO DE PILOTAJE Y PRACTICAJE DEL RÍO PARANÁ Y SUS PUERTOS LTDA. (COPRAC) (C. 1598 INC.)”, Expte. EX-2019-105582072- -APN-DGD#MPYT, al que se incorporaron el Anexo IV y el “CD confidencial” aportados con la presentación efectuada el día 10 de mayo de 2017 por la referida cooperativa.

287. Dicha información consiste en facturas y notas de crédito emitidas por COPRAC a distintas agencias marítimas,

donde constan condiciones comerciales y bonificaciones otorgadas.

288. El 1° de junio de 2017 se ordenó formar “INCIDENTE DE CONFIDENCIALIDAD SOLICITADA POR GETPILOT S.A. (C. 1598 INC. CONFIDENCIALIDAD)”, Expte. EX-2019-105962558- -APN-DGD#MPYT, al que se ordenó incorporar la documental aportada con la presentación de fecha 26 de mayo de 2017, identificada como Documento 2 y el pendrive identificado como Documento 4.

289. Dicha documental consiste en facturas y notas de crédito emitida por GETPILOT S.A. a algunas agencias marítimas, y “certificados de viaje”, de donde surgen datos de los clientes de la empresa, así como condiciones comerciales y bonificaciones otorgadas.

290. El día 1 de junio de 2017, se ordenó formar “INCIDENTE DE CONFIDENCIALIDAD SOLICITADA POR LA COOPERATIVA DE TRABAJO GETPILOT PUERTO LTDA. (C. 1598 INC.)”, Expte. EX-2019-106289108- -APN-DGD#MPYT, al que se ordenó incorporar la documental aportada con la presentación de fecha 26 de mayo de 2017, identificada como Documento 2 y Documento 4, y el pendrive identificado como Documento 5.

291. La referida documental consiste en facturas y notas de crédito emitida por GETPILOT S.A. a algunas agencias marítimas, “certificados de viaje”, y correos electrónicos intercambiados con otra empresa de prácticos y factura emitida por ésta, de donde surgen datos de los clientes de la empresa, así como condiciones comerciales y bonificaciones otorgadas; además de las tarifas cobradas por otra empresa de practicaje.

292. Si bien por disposición del artículo 1° y punto 8) del ANEXO de la Resolución N.° 359/2018, se encomendó a la CNDC “*resolver mediante acto administrativo de oficio o a pedido de parte la confidencialidad de documentación*”, por razones de economía procesal dado que la decisión administrativa que se aconsejará mediante el presente dictamen debe ser suscripta por la Señora SECRETARIA DE COMERCIO INTERIOR, se estima conveniente su avocación a la resolución de las confidencialidades solicitadas, y a tal efecto, se dictaminará a continuación.

293. Conforme lo dispuesto por el artículo 35 de la Ley N.° 27.442, “*Los procedimientos de la presente ley serán públicos para las partes y sus defensores, que lo podrán examinar desde su inicio. El expediente será siempre secreto para los extraños*”. Consecuentemente, las únicas personas legitimadas para tomar vista, en determinados estadios procedimentales, de los expedientes de conductas anticompetitivas, son las partes, es decir denunciantes y denunciadas.

294. Ineludiblemente se deberá determinar la naturaleza de la información objeto de la confidencialidad bajo análisis; es decir, el tipo de información, su no divulgación previa y la eventual afectación que podría causar su divulgación.

295. En primer lugar, para que la información pueda ser considerada confidencial, debe tratarse de un secreto comercial o industrial; entendiéndose por tal a aquella información cuya importancia para el desarrollo de la actividad económica de la empresa, la obliga a mantenerla fuera del alcance de terceros ajenos a ella.

296. Por otro lado, se considera que la divulgación de determinada información puede causar una eventual afectación, en general, cuando los competidores de la empresa en cuestión pueden obtener una ventaja competitiva de acceder a ella. Por ejemplo, estrategia competitiva, la estructura de costos, los términos de negociación y condiciones contractuales acordadas, nómina de clientes, etc.

297. Cabe destacar que los requisitos mencionados (tipo de información, no divulgación previa, y afectación a los intereses económicos/comerciales de la empresa) deben ser concurrentes; es decir, no puede faltar ninguno de ellos.

298. Concordantemente con lo que se viene exponiendo, la Ley N.° 27.275 en su artículo 8° determina las excepciones al acceso a la información pública y, en lo que aquí interesa, dispone: “*Excepciones. Los sujetos obligados sólo podrán exceptuarse de proveer la información cuando se configure alguno de los siguientes supuestos: (...) c) Secretos industriales, comerciales, financieros, científicos, técnicos o tecnológicos cuya revelación pudiera perjudicar el nivel de*

*competitividad o lesionar los intereses del sujeto obligado”.*

299. Sentados los lineamientos básicos, se procederá en consecuencia a analizar la información obrante en los incidentes mencionados precedentemente.

300. La información volcada en las facturas, notas de crédito y certificados de viaje, aportadas por las empresas solicitantes de la confidencialidad bajo análisis, por su grado de detalle, resulta competitivamente sensible, pudiendo obtenerse de su cotejo los datos de los clientes, costos de la empresa emisora de la documentación y los descuentos por bonificaciones otorgados.

301. Ello amerita la concesión de la confidencialidad oportunamente peticionada por cada una de las empresas, que dieron lugar a la formación de los respectivos incidentes, lo que así se aconsejará.

## **VII.2. Incidente de recusación.**

302. Con fecha 4 julio de 2017, el Dr. Sebastián Alfredo GARCÍA MENÉNDEZ, en su carácter de apoderado de los Sres. Juan Miguel BISET, Miguel Ángel DOÑATE, Leonardo Eladio MASSAD y Jorge VITALI; y de las empresas PRACTICAJE INDEPENDIENTE S.A., PRACTICAJE INTEGRAL S.A., DONMAR S.A., LANCHAS DEL ESTE S.A. y PKM S.A.; y el Doctor Marcelo Augusto GASPARINI, en su carácter de apoderado de la COOPERATIVA DE TRABAJO PRACTICAJE RÍO DE LA PLATA CTL, efectuaron sendas presentaciones solicitando la recusación de los miembros de esta Comisión Nacional de Defensa de la Competencia y del Señor Secretario de Comercio, Lic. Miguel BRAUN.

303. También con fecha 4 de julio de 2017, el Sr. Adriano CAFARO, en su carácter de apoderado de SERVICIO INTEGRAL DE PRÁCTICOS S.A. (SIPSA), planteó la recusación de todos los miembros de esta Comisión Nacional.

304. Con fecha 7 de julio de 2017, el Dr. Javier M. GATTO BICAIN, en carácter de apoderado de la empresa GETPILOT S.A. y de la COOPERATIVA DE TRABAJO GETPILOT PUERTO LIMITADA, en idénticas presentaciones solicitó la recusación de todos los integrantes de la CNDC y del Sr. Secretario de Comercio.

305. Las referidas presentaciones, dieron origen al Expediente N.º S01:0251356/2017 (C. 1598 INC.), caratulado: “INCIDENTE DE RECUSACIÓN EN AUTOS PRINCIPALES MARÍTIMA MERIDIAN S.A. Y BETELGEUSE SHIPPING SERVICES S.A. S/ SOLICITUD DE INTERVENCIÓN DE LA CNDC (C.1598)”, el que se encuentra en trámite.

306. No obstante, puesto que ni los miembros de la CNDC recusados, ni el ex SECRETARIO DE COMERCIO, Lic. Miguel BRAUN, continúan en funciones al momento de la emisión del presente dictamen, la recusación interpuesta resulta abstracta. Por lo tanto, la actual composición de la CNDC junto con la Sra. Secretaría de Comercio Interior se encuentran ajenos a los planteos de recusación realizados.

## **VIII. SOLICITUD DE UNA MEDIDA EN LOS TERMINOS DEL ARTÍCULO 45 DE LA LEY DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA.**

307. Como ya se mencionó, PRACTICAJE DEL LITORAL S.R.L. y ROSARIO PILOTS COOPERATIVA DE TRABAJO LTDA. solicitaron que “...se analice si se verifican los elementos exigidos por el artículo 45 de la Ley. N.º 25.156...”, que estipulaba: “*Quien incurriera en una falsa denuncia será pasible de las sanciones previstas en el artículo 46 inciso b) de la presente ley, cuando el denunciante hubiese utilizado datos o documentos falsos, con el propósito de causar daño a la competencia, sin perjuicio de las demás acciones civiles y penales que correspondieren*”.

308. Concordantemente, el artículo 54 de la Ley N.º 27.442, dispone: “*Quien incurriera en una falsa denuncia será pasible de las sanciones previstas en el artículo 55 inciso b) de la presente ley. A los efectos de esta ley se entiende por*

*falsa denuncia a aquella realizada con datos o documentos falsos conocidos como tales por el denunciante, con el propósito de causar daño a la competencia, sin perjuicio de las demás acciones civiles y penales que correspondieren”.*

309. En la Resolución RESOL-2019-624-APN-SCI#MPYT, de fecha 27 de septiembre de 2019, por la que se ordenó la apertura de sumario, se resolvió: *“Difiérese el análisis del supuesto contemplado en el actual Artículo 54 de la Ley N° 27.442, solicitado por las firmas PRACTICAJE DEL LITORAL S.R.L. y ROSARIO PILOTS COOPERATIVA DE TRABAJO LTDA., para el momento de emitir el acto administrativo final”.*

310. Corresponde en este acto, entonces, dictaminar acerca de la petición formulada.

311. La “falsa denuncia” exige para su tipificación, como condición sine qua non, la utilización de “datos o documentos falsos, con el propósito de causar daño a la competencia”.

312. Además, debe concurrir una cierta intención: actuar “a sabiendas de su falsedad o con temerario desprecio de la verdad”, conforme al agregado efectuado por la ley vigente, al referirse a datos o documentos falsos *“conocidos como tales por el denunciante”.*

313. Del análisis de las constancias del expediente no surge, ni siquiera indiciariamente, que las denunciadas hayan usado datos o documentos falsos con la intención de dañar la competencia, independientemente de la justeza o acierto de los reclamos efectuados y de las sanciones pretendidas, que en este caso se evidencian como el ejercicio del derecho constitucional a petionar a las autoridades y acudir a las vías administrativas estipuladas por la ley, ya sea que prosperen o no.

314. Consecuentemente, se aconsejará el rechazo de la petición bajo análisis.

## **IX. LA APERTURA DE SUMARIO.**

315. Con fecha 10 de enero de 2018, esta CNDC en su anterior composición, emitió el Dictamen IF-2018-01768044-APN-CNDC#MP, aconsejando la apertura de sumario de conformidad con lo establecido en el artículo 30 de la Ley N.º 25.156.

316. Mediante PV-2019-18382585-APN-SCI#MPYT, de fecha 26 de marzo de 2019, el ex Secretario de Comercio Interior ordenó devolver las actuaciones a la CNDC *“a los fines de que emita un nuevo dictamen analizando la conducta de conformidad con lo establecido en la Ley N° 27.442, el cual debe reemplazar al anterior como parte integrante del acto administrativo a dictarse...”.*

317. Ello motivó la emisión del Dictamen IF-2019-56266178-APN-CNDC#MPYT, de fecha 21 de junio de 2019, aconsejando la apertura de sumario conforme lo previsto en el artículo 39 de la Ley N.º 27.442, lo que fue receptado por el por entonces SECRETARIO DE COMERCIO INTERIOR, Dr. Ignacio Werner, mediante Resolución RESOL-2019-624-APN-SCI#MPYT, de fecha 27 de septiembre de 2019.

318. La referida resolución fue debidamente notificada a todas las partes, conforme constancias del expediente.

319. Con fecha 15 de octubre de 2019, el Dr. Sebastián Alfredo GARCÍA MENÉNDEZ, en su carácter de apoderado de los Sres. Juan Miguel BISET, Miguel Ángel DOÑATE, Leonardo Eladio MASSAD y Jorge VITALI; y de las firmas PRACTICAJE INDEPENDIENTE S.A., PRACTICAJE INTEGRAL S.A., DONMAR S.A., LANCHAS DEL ESTE S.A. y PKM S.A., se presentó en legal tiempo en autos solicitando aclaratoria de la RESOLUCIÓN, pronto despacho y planteando la nulidad de la apertura de sumario.

320. Con fecha 17 de octubre de 2019, el apoderado de la COOPERATIVA DE TRABAJO PRACTICAJE RÍO DE LA PLATA CTL, se presentó en legal tiempo en autos solicitando aclaratoria de la RESOLUCIÓN, suspensión del trámite y

planteando la nulidad de la apertura de sumario para el caso en que no se haga lugar a la recusación planteada oportunamente.

321. Con fecha 18 de octubre de 2019, el apoderado de SIP PILOTAJE Y PRACTICAJE S.A., se presentó en legal tiempo a solicitar aclaratoria de la RESOLUCIÓN y además interpuso “recurso de nulidad” contra la apertura de sumario.

322. Con fecha 29 de octubre de 2019, el apoderado de la CÁMARA DE ACTIVIDADES DE PRACTICAJE Y PILOTAJE, interpuso recurso de reconsideración.

323. En la misma fecha, el apoderado de ROSARIO PILOTS COOPERATIVA DE TRABAJO LTDA., interpuso recurso de reconsideración con jerárquico en subsidio, solicitando la nulidad de la apertura de sumario; e hizo reserva de caso federal.

324. Con motivo de los planteos detallados precedentemente, esta CNDC emitió el Dictamen IF-2020-08728210-APN-CNDC#MDP, de fecha 7 de febrero de 2020.

325. Posteriormente, el día 17 de julio de 2020, el Subsecretario de Políticas para el Mercado Interno, de conformidad con las competencias establecidas por el Decreto N.º 50/2019 de “*asistir al Secretario en la supervisión del accionar de la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA hasta tanto se constituya la AUTORIDAD NACIONAL DE LA COMPETENCIA, creada por el artículo 18 de la Ley N.º 27.442*”, remitió las presentes actuaciones mediante providencia PV 2020-45894854-APN-SSPMI#MDP, señalando que “...*dado que la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA posee actualmente una nueva composición de sus miembros, se remiten las actuaciones de la referencia para su tratamiento por la totalidad de los nuevos integrantes de la mentada Comisión*”.

326. Y el día 27 de enero de 2021 se emitió el Dictamen IF-2021-07412205-APN-CNDC#MDP, en el que se dijo: “Conforme lo ordenado por el Subsecretario de Políticas para el Mercado Interno y habiendo analizado de forma completa el dictamen emitido, agregado como IF-2020-08728210-APN-CNDC#MDP, esta CNDC con su actual composición no advierte observaciones que formular al mismo, dándolo por reproducido en honor a la brevedad”.

327. Finalmente, el 13 de mayo de 2021 se emitió la Resolución RESOL-2021-487-APN-SCI#MDP, en la que decidió:

i) Hacer lugar al pedido de aclaratoria efectuado por los Sres. Juan Miguel BISET, Miguel Ángel DOÑATE, Leonardo Eladio MASSAD y Jorge VITALI; y de las firmas PRACTICAJE INDEPENDIENTE S.A., PRACTICAJE INTEGRAL S.A., DONMAR S.A., LANCHAS DEL ESTE S.A. y PKM S.A., y rechazar por improcedente el pedido de exclusión de la investigación de los Sres. Leonardo Eladio MASSAD y Jorge VITALI.

ii) Rechazar los pedidos de aclaratoria relacionados con los planteos de recusación en trámite por vía incidental, por improcedentes.

iii) No hacer lugar al pronto despacho solicitado por los Sres. Juan Miguel BISET, Miguel Ángel DOÑATE, Leonardo Eladio MASSAD y Jorge VITALI; y de las firmas PRACTICAJE INDEPENDIENTE S.A., PRACTICAJE INTEGRAL S.A., DONMAR S.A., LANCHAS DEL ESTE S.A. y PKM S.A.; y por SIP PILOTAJE Y PRACTICAJE S.A. en este expediente.

iv) Ordenar agregar una copia de la presentación efectuada por los Sres. Juan Miguel BISET, Miguel Ángel DOÑATE, Leonardo Eladio MASSAD y Jorge VITALI; y por las firmas PRACTICAJE INDEPENDIENTE S.A., PRACTICAJE INTEGRAL S.A., DONMAR S.A., LANCHAS DEL ESTE S.A. y PKM S.A., con fecha 15 de octubre de 2019; y de la presentación efectuada por SIP PILOTAJE Y PRACTICAJE S.A. de fecha 18 de octubre de 2019, al Expediente N.º S01:0251356/2017 (C. 1598 INC.), “INCIDENTE DE RECUSACIÓN EN AUTOS PRINCIPALES MARÍTIMA MERIDIAN S.A. Y BETELGEUSE SHIPPING SERVICES S.A. S/ SOLICITUD DE INTERVENCIÓN DE LA CNDC (C.1598)”, y dar trámite al pronto despacho solicitado a su respecto.

v) Rechazar el planteo de nulidad de la Resolución N.º 624 de fecha 27 de septiembre de 2019, de la Secretaría de Comercio Interior (RESO-2019-624-APN-SCI#MPYT), efectuado por los Sres. Juan Miguel BISET, Miguel Ángel DOÑATE, Leonardo Eladio MASSAD y Jorge VITALI; y de las firmas PRACTICAJE INDEPENDIENTE S.A., PRACTICAJE INTEGRAL S.A., DONMAR S.A., LANCHAS DEL ESTE S.A. y PKM S.A.; y por la firma SIP PILOTAJE Y PRACTICAJE S.A.

vi) Tener presente la nulidad planteada por la COOPERATIVA DE TRABAJO PRACTICAJE RÍO DE LA PLATA CTL, respecto de la Resolución N.º 624 de fecha 27 de septiembre de 2019, de la Secretaría de Comercio Interior (RESO-2019-624-APN-SCI#MPYT), para una vez resuelta la recusación en trámite vía incidental.

vii) Tener presente la reserva de caso federal efectuada por la COOPERATIVA DE TRABAJO PRACTICAJE RÍO DE LA PLATA CTL.

viii) Declarar inadmisibles los recursos de reconsideración interpuesto por la CÁMARA DE ACTIVIDADES DE PRACTICAJE Y PILOTAJE, y el recurso jerárquico implícito; y rechazar el pedido de suspensión de los efectos de la Resolución N.º 624 de la Secretaría de Comercio Interior de fecha 24 de septiembre de 2019.

ix) Declarar inadmisibles los recursos de reconsideración y jerárquico interpuestos por ROSARIO PILOTS COOPERATIVA DE TRABAJO LTDA.; rechazar el pedido de suspensión de los efectos de la Resolución N.º 624 de la Secretaría de Comercio Interior de fecha 24 de septiembre de 2019; y tener presente la reserva de caso federal.

328. Seguidamente se procederá a analizar la conducta denunciada a la luz de las constancias de autos.

#### **X. MERCADOS AFECTADOS POR LA CONDUCTA DENUNCIADA.**

329. Los hechos denunciados se verifican especialmente en los mercados de practicaje del litoral argentino. Se hace alusión también a los mercados de transporte de prácticos o “servicios de lancha” que se encuentran aguas arriba.

330. Las partes involucradas en los mercados de practicaje son: por un lado los prácticos/pilotos, quienes operan de manera independiente o a través de sociedades o cooperativas (oferentes); y por el otro los “armadores”, propietarios u operadores de los buques que se encuentran obligados por ley a recurrir a los prácticos para el tránsito o amarre del buque en el puerto (demandantes).

331. Estos últimos habitualmente se encuentran representados por las agencias marítimas a través de la figura del mandato. El agente marítimo percibe por sus servicios una comisión o *agency fee*, que es un porcentaje fijo sobre el costo total del servicio prestado.

332. Los hechos denunciados se verifican exclusivamente en los servicios de practicaje y pilotaje a los buques denominados “Tramp”, quedando fuera de denuncia los servicios a buques “Liner”.

333. Esta conducta diferenciada podría dar lugar a la hipótesis de que los servicios brindados a los buques “Tramp” son un mercado en sí mismo, sin embargo la estructura de la oferta es básicamente la misma ya sea que acepte la hipótesis o se defina un mercado que incluya ambos servicios.

334. En cuanto al mercado geográfico, la normativa establece las zonas geográficas de practicaje obligatorio y habilita a los prácticos solo para dicha zona (tal como se detalló en el acápite I.1.). La zona afectada por la conducta es la denominada zona del Río de la Plata.

335. Conforme la información recabada, del total de agencias asociadas al Centro de Navegación, alrededor de veinte (20) se dedican al transporte “Tramp”, y representan entre un 60/70% del total de tráfico comercial en el Río de la Plata.



336. El mercado de los servicios de pilotaje se encuentra regulado por el Decreto N.º 2694/91 y sus normas complementarias; el que fue recientemente modificado por el Decreto N.º 874/2017.

337. Las tarifas máximas estaban reguladas por la Disposición N.º 1 del 8 de enero de 1992 (Tarifas Alarcia). La aplicación de dichas tarifas estaba en entredicho a la fecha de la denuncia. En efecto, la fijación de tarifas por encima de las fijadas por la Tarifa Alarcia era un comportamiento habitual por parte de las empresas de practicaje de todas las zonas desde el año 1992.

338. El Decreto N.º 874/2017 y la disposición 9-E/2018 de la Secretaría de Puertos y Vías Navegables zanjaron la cuestión estableciendo nuevas tarifas máximas a partir del 15 de enero de 2018.

339. La autoridad que tiene a su cargo la habilitación de los profesionales prácticos/pilotos, es la Prefectura Naval Argentina.

340. Si bien las personas jurídicas de las que forman parte los profesionales deben inscribirse en un registro creado a tal fin, no son éstas las habilitadas a prestar el servicio, sino cada profesional de manera individual.

341. Existen restricciones para el ingreso de nuevos oferentes. Puntualmente, el Decreto Reglamentario N.º 2694/1991 en su artículo 14 establece que los prácticos serán habilitados para cada zona geográfica, luego de aprobar las evaluaciones reglamentarias por la autoridad competente junto con la respectiva habilitación por parte de la Prefectura Naval Argentina.

342. Esto significa que las restricciones refieren tanto al ingreso de nuevos prácticos al mercado, como al movimiento entre áreas geográficas, ya que se encuentra restringido el tránsito de prácticos entre una zona y otra.

343. La dotación de prácticos es un número rígido que no responde en forma inmediata ante cambios en la demanda. El ingreso y formación de aspirantes a práctico a corto plazo demanda no menos de siete (7) meses para aquellos que cumplen con los requisitos que dictan los reglamentos.

344. La elasticidad de la demanda de estos servicios es baja ya que, como se dijo, su contratación es obligatoria para ciertos buques, trayectos y amarres. Así, ante un aumento en el precio del servicio, la demanda no tendría capacidad para reaccionar.

## **XI. ANÁLISIS JURÍDICO ECONÓMICO DE LA CONDUCTA DENUNCIADA.**

345. La denuncia alude a una supuesta cartelización de las empresas de practicaje que operan en las zonas Río de la Plata, Bahía Blanca y Río Paraná, con el objeto de fijar tarifas por encima de la Tarifa Alarcia, reducir las bonificaciones y plazos de pago; y repartirse el mercado por zonas y clientes.

346. Adicionalmente se denuncia una discriminación de carácter exclusorio en las bonificaciones por servicios de practicaje integrados a los de agencia para barcos metaneros.

347. La colusión o cartelización es un tipo particular de acuerdo horizontal que puede definirse como una práctica en la que un conjunto de empresas acuerda no competir con la finalidad de aumentar sus beneficios de forma conjunta<sup>19</sup>.

348. Este tipo de acuerdos puede permitir a las empresas actuar de manera coordinada para lograr algunos de los efectos del monopolio, tales como la limitación de la producción, el aumento de precios y la prevención de la entrada de nuevos competidores<sup>20</sup>.

349. A diferencia de otros acuerdos que implican algún nivel de integración horizontal, la “cartelización”, en principio no trae aparejada ningún tipo de ventaja competitiva o de eficiencia productiva que pueda relacionarse con un mejor

aprovechamiento de los recursos o el ahorro de costos<sup>21</sup>.

350. En el caso de autos, no se ha encontrado evidencia directa sobre la existencia de un acuerdo colusivo (vg. documentos u otros registros que prueben que las empresas denunciadas se reunieran y acordaran un cierto modus operandi que les permitiera suprimir la competencia).

351. Las denunciantes solo aportan una serie de indicios o manifestaciones que al ser analizados pormenorizadamente con la prueba producida en autos, no permiten concluir inequívocamente la existencia de una conducta sancionada por la Ley N.º 27.442. Cabe resumir los dichos de los denunciantes en las siguientes conductas: (i) la prevalencia de tarifas uniformes y superiores a la Tarifa Alarcia durante largos periodos de tiempo; (ii) una supuesta reducción simultánea y uniforme de los descuentos que, de acuerdo a las usanzas del mercado, se acordaban a las agencias marítimas; (iii) el reparto de mercados, zonas o clientes entre los prácticos o las empresas/cooperativas que los nuclean; (iv) la venta atada de servicios conexos tales como el servicio de lancha; (v) la supuesta participación de la CÁMARA como facilitadora de la colusión; (vi) la ejecución de represalias contra las agencias que se negaran a acordar las condiciones impuestas por el supuesto cartel.

352. En general, la jurisprudencia local e internacional ha considerado que, para acreditar la existencia de un cartel y sancionarlo con prueba indiciaria, se requiere que los indicios sean múltiples, claros, precisos, graves y concordantes,

353. Como se examinará a continuación, en el caso bajo análisis, los indicios no cumplen los requisitos antes mencionados. Muchos de ellos son compatibles con el fenómeno conocido como paralelismo de precios y muchos otros resultan contradictorios con la hipótesis de cartelización.

354. Seguidamente se analizarán cada una de las acciones denunciadas, principales y accesorias, en lo pertinente y teniendo en cuenta la prueba que obra en estas actuaciones hasta el presente.

#### **XI.1. Fijación de precios por encima de las Tarifas Alarcia y reducción de bonificaciones.**

355. El principal hecho denunciado en autos es la reducción unilateral, coordinada y uniforme de las bonificaciones que las empresas de practicaje aplicaban a las agencias marítimas, a partir de septiembre de 2015.

356. Esta reducción (desde el 40% al 15% según los denunciantes), implicaría un aumento significativo en los precios de los servicios de practicaje, que ya se encontraban por encima de la Tarifa Alarcia.

357. El artículo 5º del Decreto N.º 2694/1991<sup>22</sup>, vigente al momento de los hechos denunciados, disponía que: *“La retribución de los servicios de practicaje y pilotaje será convenida en cada caso entre el o los prácticos y quien solicite su intervención”*; y que la autoridad de aplicación *“determinará las tarifas máximas para cada tipo de servicio”*.

358. La Disposición DNTFyM N.º 1/1992 fijó las tablas tarifarias denominadas Alarcia, y en su artículo 2º estableció que *“los servicios de apoyo a que se refiere el artículo 3º del Decreto 2694/91, serán acordados por las partes, no estando incluidos en las tarifas máximas del artículo 1º”*.

359. La prueba recaba en autos da cuenta de una práctica arraigada en el mercado relevante, en concordancia con las pautas establecidas a través de la Tarifa Alarcia, de la fijación de tarifas únicas por Zona de Practicaje Obligatorio, y la necesidad de su implementación a pedido de las agencias marítimas en atención a su obligación de publicar las tarifas para la toma de conocimiento de los armadores (sus clientes).

360. Esta práctica inveterada de fijación de tarifas uniformes por fuera de la Tarifa Alarcia era llevada a cabo a través de negociaciones entre oferentes y demandantes de los servicios, es decir, entre las agencias marítimas (reunidas en el CN) y las empresas de practicaje de cada zona de practicaje obligatorio (reunidas en Comités, en el seno de la Cámara de Practicaje).

361. Es decir que las tarifas se fijaban con anuencia de la Autoridad de Aplicación del marco regulatorio de la actividad, entre sectores representativos de la oferta y la demanda; constituyendo el factor de competencia los porcentajes de bonificaciones otorgados por cada empresa de practicaje a su cliente.

362. La reducción de los porcentajes de bonificaciones fue llevada a cabo únicamente para buques "Tramp" en la Zona Río de la Plata, de ello dan cuenta las declaraciones testimoniales que se transcriben a continuación<sup>23</sup>:

AGENCIA MARTÍTIMA NABSA S.A.: Al ser preguntado el testigo si había mantenido o mantenía a ese momento algún conflicto con las empresas prestadoras del servicio de practicaje y pilotaje, contestó que no.

AGENCIA MARÍTIMA DULCE: Ante la misma pregunta contestó que “... he mantenido conflicto básicamente con SIPSA y con PRÁCTICOS DEL RÍO DE LA PLATA. Fue un conflicto comercial ... para determinado tipo de barco. El conflicto se solucionó...”. (las empresas referidas pertenecen a la zona Río de la Plata).

FERTIMPORT S.A.: “Sólo en la ZONA RÍO DE LA PLATA ocurrió la variación de condiciones a partir de septiembre/2015. En las otras zonas no tuvimos ese problema y no hubo variación de condiciones hasta la actualidad (...) ZONA BAHÍA BLANCA: trabajamos con las dos empresas (DONMAR y ESEM), tampoco tuvimos inconveniente en esta zona, y si bien tenemos poco volumen, trabajamos con las dos indistintamente, el gerente de Bahía Blanca de FERTIMPORT es quien decide a qué empresa contrata (...) En puerto de San Lorenzo, hay dos empresas pero nosotros trabajamos con PRACTICAJE DEL LITORAL, pero nunca tuvimos inconveniente”.

AGENCIA MARÍTIMA HEINLEIN S.A.: “En la zona Río Paraná el porcentaje ronda alrededor del 25 % con COPRAC y el 30% con CPI, pero en esta zona no hubo inconveniente, se mantuvieron las condiciones comerciales”.

363. Cabe destacar que, de las más de veinte agencias marítimas que se encuentran asociadas al CN y prestan servicios a buques “Tramp” en la Zona Río de la Plata, sólo cinco mantuvieron conflictos comerciales con las empresas de practicaje de esa zona además de las denunciadas (FERTIMPORT S.A., AGENCIA MARÍTIMA DULCE S.A., TURNER & WILLIAMS S.A., MARÍTIMA HEINLEIN S.A. y AGENCIA MARÍTIMA NABSA S.A.); y sólo cuatro las acusaron de cartelización.

364. Las cinco agencias mencionadas, manifestaron haber llegado a un acuerdo con sus proveedores del servicio, negociando el porcentaje de bonificaciones, retomando el pago de las facturas adeudadas y, consecuentemente, restableciéndose el servicio de cuenta corriente.

365. En ese sentido, el representante de la agencia marítima MARÍTIMA NABSA S.A. declaró: “... Hubo una reformulación, hará un año, nos sentamos a conversar y ahí se determinó los descuentos, volumen para la próxima campaña y todas las condiciones particulares. Esto se hace todos los años, por lo que si pueden variar”. Y agregó: “...Nosotros cerramos condiciones particulares con cada una de las empresas, el volumen de trabajo que tenemos es muy grande, por eso negociamos las condiciones con cada empresa...”.

366. Por su parte el representante de la agencia marítima AGENCIA MARÍTIMA DULCE S.A. dijo: “La bonificación habitual era de alrededor del 30% o 40%, y la redujeron al 17% (...) Nosotros llegamos a un acuerdo con nuestros prestatarios de manera individual, y lo mismo han hecho las demás agencias marítimas”.

367. Como puede observarse, existe evidencia que hubo una reducción de bonificaciones en el mes de septiembre de 2015, sin embargo no hay prueba de que dicha reducción haya sido producto de un acuerdo colusivo entre todas las empresas de practicaje que operan en la zona del Río de la Plata, o de una mayoría de ellas, con el poder suficiente como para imponer el cambio.

368. Algunas empresas de practicaje no cambiaron las condiciones en la fecha indicada por los denunciados, e inclusive algunas ni siquiera pertenecen a la CÁMARA.

369. Tampoco se encuentra probado que la magnitud de la reducción de las bonificaciones y las bonificaciones finales aplicadas hayan sido uniformes para todas las empresas de practicaje y para todos sus clientes. Más bien, en este punto la evidencia es contradictoria.

370. La mayoría de las empresas de practicaje sostiene que las bonificaciones fueron pactadas entre las partes en función de la importancia del cliente en cuanto a solvencia, antigüedad, cantidad de servicios contratados, tamaño del buque, pronto pago, etc.

371. Esto último demuestra que el poder de negociación de las agencias marítimas es muy diverso, y que puede ser importante en algunos casos. Esto vuelve menos verosímil la hipótesis de un acuerdo colusivo.

372. Finalmente, el hecho de que se hayan modificado las condiciones comerciales de los servicios tramp y no las de los servicios liner, cuando en algunos casos la empresa de practicaje y la agencia marítima son las mismas no tiene mucha explicación bajo la hipótesis de un cartel.

373. En relación al “hecho nuevo” informado por las denunciante, acerca de la disminución de los descuentos habituales que les otorgaba COPRAC, a partir del mes de junio de 2016, del 20% al 10%, interpretado por las denunciante como “una nueva represalia del cartel de prácticos” (conf. presentaciones del 7 de julio, 18 de agosto, 5 de octubre y 22 de diciembre de 2016), se debe ponderar que la disminución de las bonificaciones por parte de COPRAC tuvo lugar en un momento diferente (junio de 2016) por lo que resulta poco verosímil que fuera el resultado de una supuesta cartelización cuando, como ya se estableció, fueron las empresas del Río de la Plata las que actuaron en forma simultánea y COPRAC presta servicios en la Zona Río Paraná, zona que quedó excluida de la supuesta cartelización conforme los testimonios de las empresas afectadas.

374. Además, la COPRAC justificó la modificación de las bonificaciones otorgadas a MERIDIAN, en razones comerciales, a saber: a partir de octubre de 2015, MERIDIAN abusó del envío de cartas documento (inclusive para solicitar el servicio de practicaje, lo que normalmente se efectúa por correo electrónico o vía telefónica, como consta en este expediente); la constante demora en los pagos de las facturas por los servicios prestados (aportó una tabla informativa de la deuda vencida mensual de MERIDIAN, como Anexo 5, orden 10 pág. 224); su estatus de clientes incumplidores y agresivos.

375. Concluyó que sólo se justificaría mantener dicho vínculo comercial si mejoraban los términos económicos del contrato, sin perjuicio de lo cual, COPRAC nunca dejó de prestarle servicios.

376. Por todo lo expuesto, esta CNDC no encuentra evidencia que vincule la conducta de la COPRAC con el cartel denunciado.

## **XI.2. Reparto de zonas y clientes.**

377. La reglamentación del servicio determina zonas estancas de practicaje obligatorio, es decir, que los prácticos que se encuentran habilitados para prestar servicios en una zona sólo pueden desempeñarse en esta; y lo mismo sucede con los que están habilitados para prestar servicios en determinado puerto (conf. artículo 14 del Decreto N.º 2694/1991).

378. En ese sentido el Decreto N.º 2694/91, en su artículo 3º, determina las zonas de practicaje y pilotaje obligatorio mencionadas en el apartado I.1 de este dictamen.

379. Es decir, el reparto por zonas geográficas está determinado por la normativa.

380. Las denunciante refirieron también a un posible reparto de servicios de practicaje, llevado a cabo mediante la prestación de servicios por prácticos pertenecientes a una empresa de servicios contratados por otra, mediante una maniobra de compensación de facturas.

381. Al respecto, el testigo Juan Carlos FUSERO, propietario de la empresa MARIPUER S.A. (operativa hasta el año 2007 y liquidada en el año 2010), manifestó: *“El reparto de clientes entre las empresas de las distintas zonas, tiene su razón de ser dado el poder de imposición de condiciones que ostentan las agencias marítimas. El reparto se efectúa en base al número de prácticos que posee cada empresa, entonces se compensan la cantidad de servicios que presta cada una en relación a la cantidad de prácticos que posee”*.

382. Por su parte, el testigo Javier E. DULCE, presidente de la AGENCIA MARÍTIMA DULCE S.A. dijo: *“Habitualmente, no se cambia de agencia de practicaje. Después del 2001/2002, se redujo la competencia y se fue compactando el sector, entonces es difícil cambiar de empresa y hasta podría llegar a existir compensaciones entre las empresas de practicaje, es decir, intercambio de profesionales, lo cual no me consta, pero existe ese rumor en el mercado...”*.

383. También se mencionó en la denuncia el reparto de clientes a través de la imposición de una empresa determinada a las agencias marítimas, negándose el resto de las empresas de practicaje a contratar con clientes “pertenecientes” a otra.

384. Sin embargo, de las declaraciones testimoniales obrantes en autos, surge que varios de los representantes de las agencias marítimas afirmaron que podían elegir libremente con qué empresa contratar, aunque el cambio de empresa no era una práctica habitual.

385. En ese sentido, el representante de la agencia marítima FERTIMPORT S.A. informó que: *“...PILOTOS S.A. nunca nos obligó al prepago, por lo que, si bien impugnamos las facturas, no existe causa judicial en trámite porque luego las abonamos, por lo tanto, le pasamos todo nuestro volumen de trabajo a PILOTOS y dejamos de trabajar con la COOPERATIVA, en el mes de octubre...”*.

386. Por su parte el testigo Abel Omar CORTESE de la AGENCIA MARÍTIMA NABASA S.A., preguntado por si puede elegir libremente con qué empresa de servicios de practicaje/pilotaje contratar, dijo que sí.

387. Concordantemente, el testigo representante de la agencia marítima TURNER & WILLIAMS S.A., dijo: *“...trabajamos con COPRAC desde el año 1993 aproximadamente; y con RIVER PILOTS, desde principios de 2016. Anteriormente, desde el año 2012, trabajábamos con RIOPAR, la decisión fue de nuestra empresa y para obtener mejores condiciones comerciales...”*.

388. El testigo Pedro KELLY de la agencia MARTIMA HEINLEIN S.A., dijo: *“...nosotros la relación que tenemos con las empresas es de muchos años, y no hemos salido a buscar otros proveedores. Lo que se cuenta en el ambiente es que resulta difícil cambiar, pero nosotros nunca tuvimos necesidad de buscar otro proveedor...”*.

389. En síntesis, de la compulsa de la información obrante en autos, no se pudo corroborar un intercambio de prácticos con entidad tal como para acreditar el sistema de compensaciones denunciado. Sobre todo, porque al tratarse de un servicio público se debe garantizar la prestación y continuidad del servicio, lo que redundaría en que sea práctica habitual usar prácticos de una empresa competidora para el caso de no poder cubrir el servicio con prácticos propios.

390. Tampoco se probó que las agencias marítimas enfrenten trabas para cambiar de proveedor del servicio de practicaje. De hecho consta en autos, que varias empresas lo han hecho en los últimos años, sin inconvenientes.

### **XI.3. Intervención de la CÁMARA como facilitadora de la colusión y agente de control.**

391. Las denunciadas atribuyeron a la CÁMARA un rol activo en la supuesta cartelización, facilitando la colusión de sus asociados o, directamente, propiciándola.

392. A tal fin, adjuntaron la documental que se detalla y transcribe a continuación:

(a) Misiva remitida por la CÁMARA al CENTRO DE NAVEGACIÓN, de fecha 1° de septiembre de 2015: “...En respuesta a su nota con fecha 31 de Agosto de 2015, las sociedades de Prácticos del Río de la Plata han informado a esta cámara que ratifican en un todo las condiciones dispuestas en las reuniones mantenidas con los miembros del Centro de Navegación, con fecha 24 y 27 de Agosto del presente año. También desean dejar en claro que no se ha efectuado ningún tipo de modificación en lo que refiere al tarifario vigente, siendo las únicas condiciones que se han modificado las atinentes a las bonificaciones por pronto pago de los servicios efectuados”.

(b) Misiva remitida por la CÁMARA al CENTRO DE NAVEGACIÓN, de fecha 7 de septiembre de 2015: “Motiva el envío de la presente la insistencia con la cual vuestro Centro pretende tratar de cambiar el curso de una decisión firmemente tomada por las empresas de la Zona Río de la Plata relacionada con los servicios que las mismas prestan ... La decisión tomada por las empresas del Río de la Plata tuvo como intención a pesar de las presiones normales, establecer un marco referencial igualitario para todos los actores ... Es por ello que, considerando que el tarifario nacional de practicaje no ha sufrido incremento alguno en lo referente a las medidas adoptadas por parte del comité del Río de la Plata ... Que además hemos mantenido un espíritu conciliador y negociador desde la génesis del conflicto ... En lo que respecta a mí y a mis socios este es un tema finalizado...”.

(c) Nota remitida por la empresa PRACTICAJE RÍO DE LA PLATA C.T.L. a FERTIMPORT S.A., de fecha 15 de octubre de 2015: “...Por la presente, y teniendo en cuenta que: 1. La tarifa de los servicios de practicaje se mantiene idéntica y sin aumentos desde abril de 2013. 2. Se ha decidido no otorgar bonificaciones que superaran el 15% del importe bruto (aprox. un 25% de la tarifa de practicaje) a partir del 1° de septiembre de 2015, de acuerdo a recomendación de la Cámara de Practicaje. 3. Uds. han rechazado las facturas con esta modificación a pesar de haber sido notificados en tiempo y forma y con la suficiente antelación, y continúan solicitando nuestros servicios y rechazando las facturas de los mismos, es que hemos decidido, a partir del día de la fecha SUSPENDER LA CUENTA CORRIENTE que Uds. tenían con nosotros...”.

393. Por otro lado, existen constancias en autos emanadas de las propias agencias marítimas que mantuvieron el conflicto con las empresas de prácticos, que indicarían que la CÁMARA intervenía en su rol institucional junto con el CENTRO DE NAVEGACIÓN, en los conflictos que se suscitaban entre ambos sectores.

394. Sobre el particular, el representante de la empresa FERTIMPORT S.A. en su declaración testimonial, dijo: “No hicimos ningún pedido formal de aclaración sobre este tema [se refiere a los servicios conexos]; si hubo las discusiones propias de estas situaciones en las que intervinieron el CENTRO DE NAVEGACIÓN y la CÁMARA, quienes normalmente intervienen en los conflictos del sector, no comercialmente, sino institucionalmente”.

395. Por su parte, el representante de la AGENCIA MARÍTIMA DULCE S.A., dijo: “PREGUNTADO EL COMPARECIENTE para que informe si la CÁMARA DE ACTIVIDADES DE PRACTICAJE Y PILOTAJE (en adelante la “CÁMARA”), interviene o ha intervenido en decisiones de tipo comercial (precios, condiciones de venta, servicios, etc.) a ser cumplidas por todas las empresas asociadas; y, en su caso, cómo le consta. DIJO: En este caso puntual (conflicto suscitado en septiembre de 2015), sí intervino (...) Con anterioridad a septiembre de 2015, la Cámara y el Centro de Navegación tenían un contacto normal, para tratar temas de incumbencia de los asociados a ambos organismos, pero no se trataban condiciones comerciales”.

396. Coincidentemente, el representante de la AGENCIA MARÍTIMA HEINLEIN S.A., dijo: “Nosotros trasladamos el tema al CENTRO DE NAVEGACIÓN [disminución de las bonificaciones por parte de su proveedor SIPSA], ya que era un tema que involucraba a todas las agencias, y entonces nos enteramos de que era cierto que a todas las agencias les habían hecho llegar el mismo mensaje. El CENTRO DE NAVEGACIÓN llamó a un par de reuniones con la CÁMARA DE PRACTICAJE (acudieron el presidente, el vicepresidente, y no recuerdo si alguien más), las reuniones se llevaron a cabo en septiembre de 2015, y la CÁMARA mantuvo su posición, hizo mención de que era una decisión de los prácticos del Río de la Plata, y que iban a intentar algún tipo de diálogo con las empresas, pero no tuvo un buen final; básicamente la CÁMARA sostuvo que no podía meterse pues era decisión de sus asociados, y ellos no podían hacer nada”.

397. A su vez, el representante de TURNER & WILLIAMS S.A., dijo: *“Paralelamente intervienen la CÁMARA y el CENTRO DE NAVEGACIÓN para solucionar el conflicto, sin entrar en el tema específico de los porcentajes, sino para que respetaran las condiciones comerciales; propició una reunión y exposición de los hechos entre las dos Cámaras ante la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, para tratar de llegar a un acuerdo; a esa reunión fueron directivos de ambas Cámara con la presencia del Director de Vías Navegables, Sergio DORREGO; hubo un pedido del Director hacia la Cámara de Practicaje para que propiciara el diálogo, porque estaba cortado, pero no se llegó a ningún acuerdo (...) con posterioridad a que las agencias logaran acuerdos individuales con sus proveedores, se llegó a labrar un acta acuerdo entre las dos instituciones (el CN y la CÁMARA)...”*.

398. Luego, preguntado específicamente para que informara si la CÁMARA, interviene o ha intervenido en decisiones de tipo comercial (precios, condiciones de venta, servicios, etc.) a ser cumplidas por todas sus empresas asociadas, el mismo deponente agregó: *“No sé. Creo que el problema se origina con los asociados que toman las decisiones que luego son transmitidas a través de la CÁMARA”*.

399. Como puede apreciarse, la prueba sobre la supuesta participación de la CÁMARA se refiere más que nada a un rol institucional de conciliación y resolución de conflictos sin tomar parte en las decisiones de sus asociados, en ese sentido la evidencia muestra a la CN en un rol similar.

400. Teniendo en cuenta además que, cuando los Cámaras participan como facilitadores de un cartel de sus empresas miembros, es usual encontrar sistemas de intercambio de información y mecanismos de contralor que exceden en mucho lo encontrado en este caso, esta CNDC entiende que la prueba sobre la participación de la CAMARA no resulta concluyente.

#### **XI.4. Participación de LANCHAS DEL ESTE S.A. como agente de control de cumplimiento del supuesto acuerdo.**

401. LANCHAS DEL ESTE S.A. es una empresa integrada por varias empresas de practicaje<sup>24</sup>, que se dedica al traslado por agua de los prácticos, para su embarque y desembarque en zona Común del Río de la Plata, siendo esta la zona con mayor tránsito de buques.

402. Las denunciantes afirmaron que LANCHAS DEL ESTE S.A. permitía el control del cumplimiento del supuesto cartel, habilitando a sus supuestos coordinadores a observar los servicios prestados y controlar los beneficio que obtiene cada uno mediante compensaciones a través de la emisión de facturas cruzadas entre las distintas empresas de practicaje, o el reparto de los buques a atender por cada una de ellas.

403. Además, también ejercería –según las denunciantes– el rol de “sancionadora” de quienes se rehusaran a acatar las órdenes del cartel, cotizándoles precios superiores o negándoles el servicio.

404. Sobre este punto, la empresa LANCHAS DEL ESTE S.A. al brindar explicaciones negó tales acusaciones aseverando que todos los prácticos y empresas de prácticos, sean o no socios de LANCHAS DEL ESTE S.A., pagan exactamente lo mismo por el servicio, y que jamás se negó el servicio a ningún práctico, *“tan es así, que las denunciantes no aportaron ni una sola prueba de sus dichos”*.

405. También alegó que la información del ingreso y egreso de buques es pública y que la misma la Prefectura lleva un control estricto.

406. Los datos del práctico que prestó el servicio, dijo además podrían obtenerse a muy bajo costo usando un sistema de radio y un celular. Por ello infirió que resulta ilógico pensar que LANCHAS DEL ESTE S.A. se constituyó con los fines expuestos por las denunciantes.

407. Es más –dijo–, LANCHAS DEL ESTE S.A. nunca le cortó la cuenta corriente a las denunciantes como sí lo hizo respecto de SERVICIO INTEGRAL DE PRÁCTICOS S.A. (SIPSA) por falta de pago (ésta última sería una de las

empresas supuestamente coludidas), lo que probaría que las decisiones de dicha empresa son independientes de las decisiones comerciales de las empresas de practicaje que conforman el GRUPO DE SERVICIOS MARÍTIMOS.

408. No obran en autos pruebas concretas para dar por ciertos los dichos de la denunciante, pero tampoco los de la denunciada.

#### **XI.5. Negativa de venta y suspensión de las cuentas corrientes.**

409. Las denunciantes invocaron la negativa a prestar servicios y el corte de las cuentas corrientes comerciales, como un sistema de represalias por no avenirse a acatar la reducción en los porcentajes de bonificaciones.

410. Sin embargo, a pesar de los conflictos comerciales con las siete agencias marítimas mencionadas más arriba, y de las numerosas actas de exposición labradas ante la División Control de la Navegación y Registros Portuarios y la Prefectura Naval acusando la negativa de los prácticos a prestarles servicios<sup>25</sup>, de las pruebas obrantes en autos hasta el presente, surge que nunca se cortó el servicio ni hubo negativa de prestación.

411. En ese sentido declaró el jefe de la Prefectura de Bahía Blanca, Prefecto Carlos Aníbal Santiago PANCIROLI, quien contradijo lo afirmado por las denunciantes aclarando que el servicio nunca fue negado y que “en todo había una clara intención de la firma Meridian en trabar la operatoria portuaria” (ver orden 11, pág. 7).

412. Sobre esta cuestión en particular, los testigos informaron, lo siguiente:

(a) Por la AGENCIA MARÍTIMA DULCE S.A.: *“Los servicios siempre se prestaron”*.

(b) Por AGENCIA MARÍTIMA HEINLEIN S.A.: *“Nunca tuvimos falta de servicio (...) No tuvimos ni corte de cuenta corriente, ni de servicios”*

(c) Por FERTIMPORT S.A.: *“Sólo en dos casos hicimos exposición ante la prefectura, la Dirección de Vías Navegables, y en esa oportunidad la demora fue de 8 horas en el primer caso, y no hubo demora en el segundo”*.

(d) Por TURNER & WILLIAMS S.A.: *“Durante el conflicto no hubo buques demorados ni negativa de servicio”*.

413. Por otro lado, el corte de las cuentas corrientes fue implementado por las empresas de practicaje a los clientes que dejaron de pagar las facturas por servicios ya consumados; y fue restablecida una vez que las negociaciones entre partes se concretaron y las agencias en cuestión abonaron sus deudas

414. No sucedió lo mismo con las denunciantes, quienes manifestaron que al tiempo de la denuncia eran las únicas agencias que permanecían con las cuentas corrientes suspendidas. Sin embargo, de la prueba preliminar llevada a cabo por esta CNDC, surge que ello esto se debió a la falta de pago de servicios ya prestados y la acumulación de deuda, además del desprestigio del que gozaban.

#### **XI.6. Otras prácticas.**

415. Como prácticas accesorias denunciadas, las denunciantes acusaron las siguientes: (i) cobrar servicios conexos sin ningún tipo de contraprestación, al solo efecto de incrementar la facturación; (ii) imponer el servicio de dos prácticos en zonas donde por la duración del practicaje solo se necesitaba uno, y (iii) venta atada al servicio de practicaje, del servicio de lanchas para embarque y desembarque de prácticos.

416. Las dos primeras forman parte de los términos y condiciones que usualmente acuerda cada empresa con sus clientes en el marco de la libertad contractual, los usos y costumbres de la industria o la normativa vigente.

417. Por otra parte, la aplicación de cargos, con o sin contraprestación, puede no afectar el precio final que se cobra por el



servicio, sino simplemente la manera como se desagrega dicho precio en la factura.

418. Por ello, en ausencia de una historia consistente de cómo esta práctica puede restringir, falsear o distorsionar la competencia en el mercado de practicaje, esta CNDC considera que la misma no encuadra como infracción a la LDC.

419. Finalmente, como indicio de la existencia de un acuerdo colusivo entre las empresas de practicaje, debe evaluarse en conjunto con los demás indicios, considerando además que no existe prueba directa del acuerdo.

420. Respecto del tercer punto, se ha denunciado en autos también la supuesta venta atada del servicio de lanchas para embarque y desembarque de prácticos, al servicio de practicaje; conducta propiciada por la supuesta integración vertical de algunas empresas de transporte acuático con algunas empresas de practicaje.

421. En particular, las denunciantes señalaron a la empresa LANCHAS DEL ESTE S.A., de propiedad de algunas empresas de practicaje que no se han llegado a identificar fehacientemente.

422. Las declaraciones testimoniales y las manifestaciones de las denunciadas, dan cuenta de que el servicio de lanchas para transporte de prácticos bien podría ser prestado por las agencias marítimas en forma directa, pero que éstas son renuentes a hacerlo por el grado de coordinación y eficacia que exige su prestación.

423. Además, algunos testigos manifestaron que sí podrían contratar el servicio en forma directa, mientras que otros manifestaron que en la práctica estiman que no podrían hacerlo.

424. El representante de la AGENCIA MARÍTIMA DULCE S.A. dijo: *“Si, recibimos alguna vez el servicio de lancha directamente de la empresa de lanchaje; y no nos han negado en ningún caso la prestación del servicio”*.

425. A su vez, el representante de la AGENCIA MARÍTIMA NABSA S.A., dijo que el servicio de lanchaje *“Lo contrata la empresa de practicaje, y nos lo factura directamente a nosotros en zona Río de la Plata; y en la zona de Río Paraná se factura dentro del rubro ‘servicios conexos’. En algún momento el servicio era contratado por nosotros”*.

426. El representante de la empresa FERTIMPORT S.A., dijo: *“En 1992 se desregula el servicio de practicaje. En un primer momento, las agencias marítimas contrataban los servicios conexos (traslado de prácticos terrestre y acuático). Alrededor del año 1995, por una cuestión operativa, se le pasó la coordinación del traslado de prácticos a las empresas de practicaje (...) Muchos prácticos pasaron a ser dueños de empresas de lanchas y de remises, y esto llevó a un incremento importante del costo. Son dueños de SERVIPRAC en el puerto de San Lorenzo, de la que uno de los dueños es PRACTICAJE DEL LITORAL; en zona común, Miguel DOÑATE es dueño de Lanchas del Este. Esto lo sé por lo que se dice en el rubro, pero no tengo pruebas fehacientes”*.

427. Preguntado acerca de cuántas empresas prestan el servicio de lanchas para traslado de prácticos, en cada una de las zonas, el citado deponente dijo: *“Son muchas. En recalada hay por lo menos tres; en zona común, yo conozco dos; y en los puertos yo conozco dos. Pero sé que hay más”*.

428. Ahora bien, respecto del encuadre de esta práctica, la venta atada puede ser una conducta violatoria de la LDC en la medida en que tenga potencial para excluir o prevenir la entrada de terceros prestadores no integrados del servicio.

429. Para que esto se verifique, en general la jurisprudencia exige que se cumplan al menos dos requisitos: (i) que el producto atado, en este caso el servicio de lanchas, sea “independiente” del producto al que se ata el primero, en este caso el servicio de practicaje; y (ii) que el proveedor del producto que ata tenga una posición dominante en el mercado de dicho producto.

430. Para que dos productos o servicios sean considerados independientes se requiere que el comprador pueda adquirir y consumir uno de ellos sin hacerlo con el otro.

431. En este caso el consumo del servicio de practicaaje está indisolublemente asociado al servicio de lanchas, son servicios conjuntos. Alternativamente se puede ver al servicio de lanchas como un insumo del servicio de practicaaje.

432. Es cierto que el cliente del servicio, el armador o la agencia marítima, pueden tener preferencias diferentes a las de la empresa de practicaaje respecto del servicio de lanchas, inclusive el cliente puede desear auto prestarse dicho servicio. Sin embargo, puede haber razones operativas, de seguridad y de eficiencia por las cuales, la empresa de practicaaje prefiera vender el servicio en forma conjunta.

433. En lo que se refiere al segundo requisito, cabe señalar que la posición dominante del proveedor que impone la venta atada en el mercado del producto que ata es necesaria, ya que de otro modo carecería del poder para imponer el segundo producto y hasta podría perder la venta del primero.

434. En el caso que se investiga, ningún actor tendría el poder de mercado suficiente como para imponer el servicio lanchas, ello teniendo en cuenta que existen no menos de 20 empresas de practicaaje en la zona del Río de la Plata y que no se ha probado el acuerdo colusivo en el mercado de practicaaje.

435. Cabe aclarar además que, a partir de 2017 (Decreto N.º 874), se estableció que *“El práctico no podrá negarse a utilizar los medios de transporte provistos por el usuario y necesarios para acceder al buque siempre que aquellos estén debidamente habilitados, ni podrá condicionar la prestación del servicio a la contratación de otros servicios ajenos al del practicaaje o pilotaje”*.

436. Por todo lo expuesto, esta CNDC entiende que no existe evidencia suficiente como para concluir que algunas o todas las denunciadas hayan llevado adelante la práctica de subordinar la venta del servicio de practicaaje a la venta del servicio de lanchas, y al mismo tiempo, que esta encuadre como una infracción a la LDC.

#### **XI.7. Efectos de la supuesta cartelización sobre las licitaciones/concursos de precio del servicio para buques metaneros.**

437. Al igual que se hizo en el apartado I de este dictamen, la afectación de este segmento del mercado se trata por separado dado que el servicio de las agencias es contratado a través de licitaciones/concursos de precios, en cuyos pliegos se incluye la prestación de los servicios de practicaaje y pilotaje, que deben ser contratados por las agencias marítimas oferentes.

438. La denuncia alude a una supuesta discriminación efectuada en el otorgamiento de descuentos a las denunciadas, los que afirmaron son inferiores a los otorgados a agencias competidoras que no se habrían opuesto al presunto cartel conformado por las empresas de practicaaje, lo que terminaría por excluir a las denunciadas del mercado al no poder competir en las licitaciones con sus rivales.

439. Para analizar esta cuestión, se debe traer a colación lo resuelto acerca de la procedencia de la medida preventiva solicitada por las denunciadas, para que se ordenara a todas las empresas denunciadas en este expediente, que prestan servicios en todas las zonas y puertos, incluyendo sin limitación, en la zona de Bahía Blanca, zona de Río de la Plata, zona Río Paraná y Puertos de Río Paraná y Puertos de Buenos Aires, ofrecer a las empresas denunciadas los mismos descuentos, o un promedio de los ofrecidos al resto de las agencias marítimas participantes del Concurso de Precios.

440. En dicha oportunidad, se denegó la medida solicitada por entender que la posible exclusión de las empresas denunciadas de licitaciones o concursos de precios no generaba una afectación significativa al mercado y al interés económico general requerida para habilitar la intervención de la autoridad de competencia. Ello, por cuanto existían, como bien lo afirmó el peticionante<sup>26</sup>, diversas agencias marítimas que competirían en precio y descuentos en el mismo concurso, por lo cual la no participación de las denunciadas no tenía entidad suficiente para alterar significativamente las alternativas en términos de calidad y precio disponibles para los usuarios de los servicios licitados.

441. Por otro lado, se ha verificado, mediante las pruebas obrantes en autos hasta el presente (conf. ANEXOS I, II y III DOCUMENTAL APORTADA POR ENARSA), que en los CONCURSOS PÚBLICOS DE PRECIOS N.º GNL 1/2016 y GNL 2/2016, invocados por las denunciantes para solicitar una medida similar a la que mencionada en el párrafo precedente, también se presentaron varias agencias marítimas compitiendo en precio en las tres zonas involucradas (Río de La Plata, Río Paraná y Puerto), a saber: SERVICE MANAGEMENT, SHIPPING SERVICES, ULTRAMAR ARGENTINA, ABADÍA DEL MAR y MARÍTIMA HEINLEIN.

442. De lo expuesto, se infiere que la práctica denunciada, en el caso de que hubiese sido probada, solo habría afectado intereses particulares de los denunciantes, careciendo de potencial para afectar los precios a los que se adjudicaban las licitaciones, y por lo tanto el interés económico general.

#### **XI.8. Cuestiones adicionales.**

443. En primer lugar, debe considerarse el breve lapso durante el que se extendió el conflicto que dio origen a la denuncia de autos: desde septiembre de 2015 a diciembre de 2015. De ello da cuenta la Nota C.C. N.º 069/15, de fecha 17 de diciembre de 2015, remitida por el CN al Director de Transporte Fluvial y Marítimo, con motivo del pedido de intermediación efectuado por las autoridades nacionales, que obra agregada bajo el número de orden 2, pág. 635), y las declaraciones testimoniales de las agencias marítimas llamadas a declarar.

444. Además, resulta pertinente mencionar que con motivo de la presentación efectuada el 26 de abril de 2017, por el Subsecretario de Puertos y Vías Navegables, Sr. Jorge Gerardo METZ, solicitando la opinión de este organismo “en relación al Mercado de Servicios de Practicaje y Pilotaje a nivel nacional y de servicios conexos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 20, inciso c), de la Ley N.º 25156 (vigente en ese entonces) (...)”, se inició el Expediente CUDAP: EXP-S01:0152872/2017 caratulado “SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES, MINISTERIO DE TRANSPORTE S/ INTERVENCIÓN ARTÍCULO 20 INCISOS C Y D DE LA LEY N.º 25156”, del Registro del ex MINISTERIO DE PRODUCCIÓN.

445. Se realizó entonces un análisis del mercado relevante, y se identificaron los problemas estructurales y derivados de la legislación vigente hasta ese momento.

446. De la información recabada y del marco regulatorio de la actividad, se identificaron los problemas que aquejaban al sector, en lo que a defensa de la competencia atañe.

447. Entre las conclusiones plasmadas en la Resolución CNDC N.º 88 del 26 de mayo de 2017, cabe mencionar las siguientes: (i) El Estado, si bien consideró “necesario descentralizar y desregular todas aquellas funciones y actividades que puedan ser prestadas por los particulares”, también vio la necesidad de fijar tarifas máximas, fundándose en la naturaleza de servicio público del servicio de practicaje; (ii) Resulta recomendable mantener la regulación de tarifas máximas hasta tanto se verifiquen condiciones de competencia efectiva; (iii) Resulta recomendable que la autoridad de aplicación pertinente tome las medidas necesarias para evitar la manipulación del egreso de postulantes y que los exámenes puedan constituir un “filtro” que afecte la competencia; (iv) Deberá tenderse a que los precios de los servicios conexos se fijen de manera transparente, objetiva y no discriminatoria, y respondan al costo real del servicio efectivamente prestado en condiciones eficientes, y (v) La posible integración vertical entre servicios de practicaje y otros servicios complementarios puede generar ventas atadas de modo de obstaculizar el ingreso al mercado o restringir la oferta de servicios por parte de prestadores independientes de servicios de practicaje y pilotaje.

448. Ante los conflictos comerciales suscitados entre las empresas de practicaje que prestan servicios en la zona Río de la Plata y algunas agencias marítimas (que dieron lugar a la intervención inmediata y continua de la Autoridad de Aplicación de las normas sobre practicaje<sup>27</sup>), y teniendo en cuenta la desactualización e inobservancia por más de veinte años de la Tarifa Alarcía, y la opinión emitida en la Resolución CNDC N.º 88/2017, se efectuaron modificaciones al régimen de practicaje, tanto al Decreto N.º 2694/1991 como al Decreto N.º 817/1992, a través del Decreto 874 del 27 de octubre de

2017.

449. El referido decreto también se hizo eco de una cuestión no menor observada por la CNDC: que la intermediación de las agencias marítimas en la prestación del servicio de practicaaje, podría encarecer injustificadamente los costos para los armadores, y generar, además, un aumento de las tarifas de practicaaje.

450. Ello por cuanto además del *agency fee*, los importes de las notas de crédito que otorgan los prestadores del servicio de practicaaje no retornarían al armador (en todo o en forma parcial) abaratando el costo del servicio, sino que sería retenido por las agencias marítimas incrementando sus ingresos.

451. Al analizar este punto, se advirtió que sería aconsejable que las bonificaciones constaran en la misma factura emitida por los servicios prestados, de manera tal que la bonificación fuera puesta en conocimiento del armador.

452. Las modificaciones introducidas por el Decreto N.º 874/2017, solucionaron o morigeraron los problemas de competencia advertidos por la CNDC. A saber: (i) Se eliminó la posibilidad de atar el servicio de practicaaje al servicio de traslado de prácticos; (ii) Se garantizó la prestación del servicio de forma permanente, a través del aseguramiento del servicio de guardia del 33% de la dotación de prácticos de cada empresa; (iii) Además, se previó la posibilidad de que, en los lugares donde no haya servicios particulares o al solo pedido del práctico, La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA deberá prestar los servicios para el traslado, embarque y desembarque de prácticos; (iv) Los servicios conexos son determinados por la Autoridad de Aplicación, prohibiendo incluir en la facturación otros. De esta manera se dio solución al reclamo de algunas agencias en relación con el incremento cuantitativo de dichos servicios, y el cobro de rubros de dudosa contraprestación; (v) Se evitó la posibilidad de la retención indebida de las bonificaciones por parte de las agencias marítimas, por cuanto deben constar en las facturas (no en notas de crédito separadas), pudiendo estar en conocimiento de los armadores y empresas de transporte marítimo, propiciando la baja de costos; (vi) Se estipuló el control por parte de la Autoridad de Aplicación, y se propició la transparencia de las tarifas, ingresos, costos, servicios prestados, y número de profesionales que componen las empresas de practicaaje; (vii) Se calificó como “falta grave” el no presentarse a proveer un servicio acordado o generar demoras injustificadas en la prestación de este; condicionar la prestación del servicio de practicaaje o pilotaje a la contratación de cualquier otro servicio conexo; no mantener las guardias operativas permanentes; incumplir con las tarifas máximas fijadas por la Autoridad de Aplicación; y no proveer la información requerida por la Autoridad de Aplicación referida en el punto anterior; y (viii) Se aprobó un nuevo régimen de tarifas máximas, y se determinó su revisión y actualización anual, por parte de la Autoridad de Aplicación.

## **XII. CONCLUSIONES.**

453. En virtud de lo expuesto, esta Comisión Nacional de Defensa de la Competencia aconseja a la Señora SECRETARIA DE COMERCIO INTERIOR del MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO:

i. Conceder la confidencialidad solicitada por las empresas NÁUTICA DEL SUR S.A., MARÍTIMA MERIDIAN y BETELGEUSE SHIPPING SERVICE S.A., COOPERATIVA DE TRABAJO DE PILOTAJE Y PRACTICAJE DEL RÍO PARANÁ Y SUS PUERTOS LTDA. (COPRAC), GETPILOT S.A., y COOPERATIVA DE TRABAJO GELPILOT PUERTO LTDA., y ordenar agregar una copia de la resolución a dictarse en los respectivos Incidentes de Confidencialidad.

ii. Denegar el pedido de aplicación del artículo 54 de la Ley N.º 27.442, efectuado por las empresas PRACTICAJE DEL LITORAL S.R.L. y ROSARIO PILOTS COOPERATIVA DE TRABAJO LTDA.

iii. Ordenar el archivo de las presentes actuaciones de conformidad a lo dispuesto por el artículo 40 de la Ley N.º 27.442.

454. Elévese el presente dictamen para la continuación del trámite.

---

(1) Se entiende por servicio público impropio al que es prestado por los administrados o particulares de acuerdo a disposiciones establecidas

por la Administración Pública.

(2) Sirve como punto de embarque y desembarque de prácticos desde y hacia las distintas zonas de practicaje.

(3) El Coeficiente Fiscal se calcula con la siguiente fórmula: eslora x manga x pun  
800

(4) Para el caso que corresponda.

(5) El Código IGS (Código Internacional de Gestión de la Seguridad), aplicable a la navegación marítima internacional, fue incorporado a la reglamentación marítima nacional a través de la Ordenanza N.º 8/1997 Tomo 3 DPSN de la Prefectura Naval Argentina y recoge en esta norma la letra y el espíritu de la resolución de la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI) A. 788, Directrices para la Implantación del Código IGS por las Administraciones. El Código IGS se aplica tal lo define el Capítulo IX del Convenio SOLAS (Convenio sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar) a: (i) Los buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad; (ii) Petroleros, buques quimiqueros, buques gaseiros, buques graneleros y naves de carga de gran velocidad de arqueo bruto igual o superior a 500; y; (iii) Otros buques de carga y las unidades móviles de perforación mar adentro de arqueo bruto igual o superior a 500. En tanto en el orden nacional, la Prefectura Naval Argentina publicó la Ordenanza N.º 11/97 Tomo 2 DPSN, que establece su aplicación a las compañías y sus buques de la matrícula mercante nacional que efectúen cabotaje nacional o fronterizo. En el caso de compañías operadoras de buques de bandera extranjera y que, bajo régimen de excepción, efectúen cabotaje nacional, cumplirán las prescripciones del Código Internacional de Gestión de la Seguridad, pudiendo la Prefectura, a solicitud de su Administración, certificar el sistema bajo la norma nacional. La norma de gestión de la Ordenanza N.º 11/97 se aplica a los buques de pasaje, a los buques de carga, incluidos convoyes de empuje de arqueo total igual o mayor a 500 y a las unidades móviles de perforación mar adentro de arqueo igual o mayor a 500. (Fuente: [www.prefectura naval.gov.ar/web/es/html/dpsn\\_index\\_control\\_gestion.php](http://www.prefectura naval.gov.ar/web/es/html/dpsn_index_control_gestion.php))

(6) Marco regulatorio: Ley de Navegación N.º 20.094, y Decreto N.º 4516/73 y sus modificaciones.

(7) Ver testimonios de: Pedro Luis KELLY en su carácter de apoderado de la empresa MARÍTIMA HEINLEIN S.A. dijo: *“Nunca tuvimos falta de servicio, pero en el mes de septiembre del año pasado hubo un cambio de tarifas por parte de las empresas de practicaje del Río de la Plata, respecto de los buques TRAMP; Carlos Roberto CARRANZA apoderado de FERTIMPORT S.A. dijo: “Las empresas más importantes que se dedican a transporte TRAMP, tuvieron inconveniente. De las agencias marítimas importantes, que tienen el mayor volumen, aproximadamente doce se dedican al transporte TRAMP, pero hay muchas más de menor volumen. El transporte de línea, hasta donde yo sé, no tuvieron ningún conflicto”;* Guillermo José HERNÁNDEZ en su carácter de director de TURNER & WILLIAMS S.A., dijo: *“...básicamente. El cambio de condiciones comerciales afectó a buques graneleros, metaneros y buques tanque (conocidos como TRAMP), quedando fuera del conflicto el tráfico de línea (porta contenedores, Carriers y cruceros). Pero en la modalidad de los buques contenedores y carriers, generalmente tienen un tarifario consensuado entre las partes, no existe un tarifario oficial. Del total de agencias asociadas al Centro de Navegación, alrededor de veinte (20) se dedican al TRAMP, y representan entre un 60/70% del total de tráfico comercial en el Río de la Plata”.*

(8) Redujeron al 15% los descuentos que durante veintitrés años les habían otorgado a las agencias (conf. orden 1, pág. 24, al pie) y que hasta ese momento rondaban el 40% o más.

(9) Según dijeron las denunciantes, estaría integrada por Practicaje Río de la Plata CTL; Practicaje Independiente SA.; Getpilot SA y Getpilot CTL; Servicio Integral de Prácticos SA y SIP Pilotaje y Practicaje SA; Master Pilot SA; Pilotos SA; Comandante Azopardo CTL y Náutica del Sur SA (conf. escrito de denuncia, orden 1, pág. 21), pero esta información no ha sido corroborada.

(10) Su denominación proviene de que el GNL está compuesto en un 95% por metano.

(11) El artículo 199 de la Ley N.º 20.094 dispone: *“El agente marítimo, en cualquiera de sus designaciones, no responde por las obligaciones de su representado, salvo la responsabilidad que le corresponde por sus hechos personales o la que surja de la leyes y reglamentos fiscales y administrativos”.*

(12) En la referida nota la CÁMARA le informa al Subsecretario de Puertos y Vías Navegables, con fecha 21 de septiembre de 2016, la reducción tarifaria promedio del 20% con relación a buques afectados al tráfico energético; del 15% promedio para buques de bandera argentina o comprendido en el Decreto N.º 1010; y una reducción paulatina hasta abril/2017 para el resto de buques, con reducción tarifaria promedio del 20%, con algunos ítems en que la reducción varía entre el 8 y el 40%.

(13) En realidad, la Disposición DNTFyM N.º 1, data del 8 de enero de 1992, y no del año 1991 como menciona el Subsecretario de Puertos y Vías Navegables.

(14) Se aclara que no obstante este recurso defensivo, la presentante desconoció el valor de las tarifas informado por las denunciantes.

(15) E.S.E.M. S.A. opera en la Zona Bahía Blanca, en la que también presta servicios DONMAR S.A.

(16) Dispone que el servicio de practicaje no podrá superar las ocho horas, por lo tanto, cuando el servicio exceda ese límite horario deberá ser prestado por dos prácticos.

(17) Obliga a aquellos buques que posean calado superior a los veintinueve pies, a embarcar dos prácticos. Agregó que casi la totalidad de los buques que requieren el servicio de practicaje superan los veintinueve pies de calado.

(18) FERTIMPORT S.A., AGENCIA MARÍTIMA DULCE S.A., MARÍTIMA HEINLEIN S.A., AGENCIA MARÍTIMA NABSA S.A. y TURNER & WILLIAMS S.A.

(19) COLOMA, G. 2009. Defensa de la Competencia. Análisis Económico Comparado. Buenos Aires, Edit. Ciudad Argentina, pág. 95.

(20) Ibid pág. 95.

(21) Ibid, pág. 96

(22) Es de fecha 20 de diciembre de 1991, y fue publicado en el Boletín Oficial el 31 de diciembre de 1991.

(23) Ver declaraciones testimoniales de: Javier Enrique DULCE, Presidente de la empresa AGENCIA MARÍTIMA DULCE SA., orden 4,

págs. 90/98; Guillermo José HERNÁNDEZ, Director de la agencia TURNER & WILLIAMS S.A., orden 4, págs. 122/131; Abel Oscar CORTESE, apoderado de la AGENCIA MARÍTIMA NABSA S.A., orden 4, págs. 170/177; Carlos Roberto CARRANZA, apoderado de la empresa FERTIMPORT S.A., orden 4, págs. 190/199; y Pedro Luis KELLY, apoderado de la empresa MARÍTIMA HEINLEIN S.A., orden 4, págs. 337/345.

(24) A la fecha no consta en autos su composición social, solo dichos de las denunciantes.

(25) Conf. número de orden 2, págs. 632 y 647/667, entre muchas otras. Las mencionadas exposiciones no constituyen medios de prueba, sino meras manifestaciones de quienes las efectúan. En ese sentido se deja constancia en las mencionadas exposiciones de lo siguiente: “A esta altura se le hace saber que las expresiones aquí volcadas son de su exclusiva responsabilidad y sólo implicarán modo de acción de la institución en el supuesto que constituya infracción a las leyes que regulan sus funciones específicas”, por lo que por sí solas, carecen de valor probatorio.

(26) *“...las agencias competidoras de las Empresas Denunciantes, a partir de los descuentos recibidos por el Cartel de Prácticos, han ofrecido en la licitación ‘descuentos’ desde 15% hasta 32% para los servicios de practicaje del Río de la Plata mientras que las Empresas Denunciantes han recibido un “descuento” de solo el 5%. De manera similar, para los servicios de practicaje del Río Paraná, las Empresas Denunciantes han visto sus ‘descuentos’ disminuidos del 25% al 10% o 15%...”; “...las Empresas Denunciantes se encuentran en una situación claramente desventajosa respecto de sus posibles competidores, esto debido a que no podrían resultar competitivas las cotizaciones que pudieran presentar para el servicio de practicaje, dado que las otras empresas cuentan con mayores bonificaciones que las recibidas por las Empresas Denunciantes...”*

(27) La Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Secretaría de Gestión de Transporte del Ministerio de Transporte a través de la Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo.

Digitally signed by Gestion Documental Electronica  
Date: 2021.05.29 11:42:39 -03:00

Digitally signed by Gestion Documental Electronica  
Date: 2021.05.29 12:03:27 -03:00

Digitally signed by Gestion Documental Electronica  
Date: 2021.05.29 12:17:12 -03:00

Digitally signed by Gestion Documental Electronica  
Date: 2021.05.29 12:20:51 -03:00

Digitally signed by Gestion Documental  
Electronica  
Date: 2021.05.29 12:20:52 -03:00