



SCT COORDINACION GENERAL DE  
PUERTOS Y MARINA MERCANTE

RECIBIDO

FECHA HORA 13:09

esteban

709-001  
Secretaría Ejecutiva  
Expediente No. DE-24-2003  
Oficio No. SE-10-096-2004-088

México, Distrito Federal, a 11 de febrero de 2004

C. Ing. César P. Reyes Roel  
Coordinador General  
Coordinación General de Puertos y Marina Mercante  
Presente

Asunto: Se emite opinión.

La Comisión Federal de Competencia (Comisión) es un órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Economía que de acuerdo con el artículo 23 de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE) cuenta con autonomía técnica y operativa para dictar sus resoluciones. Asimismo, tiene a su cargo la prevención, investigación y combate de los monopolios, las prácticas monopólicas y las concentraciones prohibidas.

Con fecha catorce de julio de dos mil tres, se emitió el acuerdo por virtud del cual se admitió a trámite la denuncia presentada por Tormag, S.A. de C.V., (Tormag) en contra de Duncan y Cossío, S.A., (Duncan y Cossío), así como de Schat Harding Inc., (Schat Harding), por la posible comisión de prácticas monopólicas relativas violatorias de la LFCE en el mercado de servicios de mantenimiento a botes cerrados de salvamento (botes de salvamento).

Por lo anterior, en cumplimiento del artículo 27 del Reglamento de la LFCE con fecha veintitrés de julio de dos mil tres se publicó en el Diario Oficial de la Federación un extracto del acuerdo de inicio referido.

Las prácticas monopólicas relativas investigadas consisten en actos, contratos, convenios o combinaciones cuyo objeto o efecto sea o pueda ser desplazar indebidamente a otros agentes del mercado, impedirles sustancialmente el acceso o establecer ventajas exclusivas en favor de una o varias personas, mediante la acción de uno o varios agentes económicos cuyo objeto o efecto, directo o indirecto, sea o pueda ser incrementar los costos u obstaculizar el proceso productivo o reducir la demanda que enfrentan sus competidores.

En el caso concreto, la denunciante manifestó que Duncan y Cossío efectuó gestiones ante la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, así como Petróleos Mexicanos (Pemex), con la intención de que en la normatividad en materia de servicios de mantenimiento a botes de salvamento, se incluyera el requisito de que únicamente las empresas autorizadas por el fabricante de los botes que se pretenden intervenir pudieran ofertar dichos servicios.

Una vez sustanciado el procedimiento de investigación citado al rubro, se desprendió que Duncan y Cossío, así como Tormag han sido, en su momento, representantes exclusivos en México del fabricante de botes de salvamento Schat Harding. Asimismo, se verificó que ambos utilizaron esa condición para intentar limitar la participación de sus competidores en las licitaciones

convocadas por Pemex, argumentando que únicamente las empresas certificadas por dicho fabricante estaban autorizadas por la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante para dar mantenimiento a los botes de sus marcas.

Aunado a lo anterior, la denunciante presentó copia de un comunicado de fecha veinticuatro de julio de dos mil dos, enviado por el Ing. Gil Ubaldo Ramírez Martínez, Director General Adjunto de la Dirección General de Marina Mercante a Tormag, mediante el cual informó a dicho agente económico que en lo sucesivo no contaría con la autorización para prestar el servicio de mantenimiento a los botes de salvamento de las marcas Schat Harding, toda vez que dicho fabricante le había señalado que su representante exclusivo en México era Duncan y Cossío.

En virtud de lo anterior, se consideró que dicho requisito fue utilizado por las empresas competidoras para limitar la libre concurrencia al mercado. Sobre todo, si se toma en cuenta que el principal consumidor de los servicios en comento en el ámbito nacional es Pemex, cuya flota está compuesta aproximadamente en un 70% por botes de las marcas Schat Harding.

Al respecto, de acuerdo con lo manifestado por Tormag, aún cuando no hay una norma autorizada que incluya ese requisito, existe un proyecto de la misma, el cual lo contempla. Además, en la práctica ya está siendo aplicado para autorizar la emisión del Certificado de Aprobación Marítima. En este sentido, se cita lo conducente del proyecto de norma número PROY-NOM-037-SCT4-1999:

#### “6.4 Apoyo técnico

Las Estaciones de Servicio deben tener el apoyo y la supervisión técnica de un fabricante de sistemas de botes salvavidas a través de un contrato vigente. También debe tener las instrucciones y manuales en conjunto con refacciones aprobadas, para el uso de sistemas de botes salvavidas que la estación va a intervenir y un sistema de procedimientos y documentación aprobada por el fabricante.”

Si bien de dicho ordenamiento no se deriva la obligación de contar con la autorización del fabricante de botes que se pretende intervenir, si se observa que es necesaria su aprobación por lo que hace a las refacciones y los procedimientos a utilizar.

Asimismo, se tiene conocimiento que dicho proyecto ha sido modificado de manera que formaliza la obligación de contar con la aprobación del fabricante de los botes de salvamento que se pretende intervenir. En este sentido, cabe mencionar lo señalado por la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante como respuesta al oficio de solicitud de información número DGI-10-096-2003-144 emitido por esta autoridad:

## “2.- Requisitos para autorización

No existe normatividad nacional o internacional que regule a las estaciones de servicio de mantenimiento a botes totalmente cerrados, El artículo 60 de la Ley de Navegación, establece que:

El servicio de inspección y verificación a botes, balsas, chalecos y aros salvavidas, señales de socorro, equipo para la extinción de incendios, equipos de radiocomunicación marítima y captación de información meteorológica requerido para la seguridad de la vida humana en el mar, se prestará en la forma y términos que establecen los tratados internacionales, los reglamentos aplicables y las normas oficiales mexicanas.

Los dispositivos y medios de salvamento e instalaciones que se dediquen a su mantenimiento deberán cumplir con las normas oficiales mexicanas y las que establecen los tratados internacionales. La base legal que da dicho artículo, ha sido el fundamento para la elaboración del proyecto de Norma Oficial Mexicana que aún no ha sido publicada en el Diario Oficial de la Federación.

Por ello, cada vez que existe una solicitud de autorización para llevar a cabo la prestación de estos servicios, la Dirección General de Marina Mercante, previo a su aprobación, estableció la verificación de aspectos técnicos internos que son comprobados a través de una visita de reconocimiento y el llenado de una rutina que considera los siguientes puntos:

Contar con instructivos y manuales originales del fabricante de botes totalmente cerrados.

Contar con autorización del fabricante para dar mantenimiento y reparar la marca (s) de los botes totalmente cerrados, a los que se les pretende o se les da servicio en esta Estación.

(...)

Contar con refacciones originales de la marca de botes que atiende esa estación, proporcionadas por el fabricante de esa marca de botes.

(...).”

Al respecto, conviene mencionar que de acuerdo con el oficio antes señalado un motivo para revocar la autorización otorgada por la Dirección General de Marina Mercante es el siguiente:

(...)



COMISION FEDERAL  
DE  
COMPETENCIA

Secretaría Ejecutiva  
Expediente No. DE-24-2003  
Oficio No. SE-10-096-2004-088

Proporcione mantenimiento a botes salvavidas totalmente cerrados sin contar con los certificados vigentes que otorgan los fabricantes de los mismos,(...)."

En materia de competencia y libre concurrencia, esta Comisión considera que los lineamientos anteriores otorgan ciertas ventajas a los agentes económicos que establecen convenios de exclusividad con los fabricantes de botes, al condicionar la obtención de la autorización para proporcionar servicios de mantenimiento a que dichas empresas cuenten con el permiso del fabricante de los botes que planean intervenir, así como en lo relativo a la obtención de refacciones originales de esos productores.

Lo anterior, en virtud de que si un proveedor de servicios de mantenimiento establece un convenio de exclusividad con un fabricante de botes, dicho agente sería el único autorizado para prestar servicios de mantenimiento a los botes de sus marcas. Al respecto, se tiene que éste ha sido el argumento empleado por Tormag, así como por Duncan y Cossío, para descalificarse mutuamente durante diversos procedimientos de licitación organizados por Pemex, cuando cada uno de ellos fue el representante exclusivo de Schat Harding en México.

Por otra parte, dicha exclusividad podría dificultar la obtención de refacciones o cursos de capacitación para los agentes económicos que no tengan un contrato con dicho fabricante, dado que ese productor limitaría su entrega en atención al compromiso que mantiene con otra empresa. En este sentido, se cuenta con evidencia de que Schat Harding se ha negado a proveer de manera directa refacciones originales, así como cursos de capacitación a los técnicos de Tormag, ofreciéndole que canalice sus solicitudes a través de Duncan y Cossío.

De igual forma, ese esquema podría no resultar viable si se considera que se está obligando a un agente económico a establecer relaciones comerciales con su competidor, quien a su vez tendría incentivos para elevar los costos de los servicios y productos que se solicitan o bien negar su venta.

De lo expuesto, se deduce que los lineamientos que se proponen incluir en la norma que regule los servicios de mantenimiento a botes de salvamento, podrían tener efectos contrarios al proceso de competencia y libre concurrencia, toda vez que de manera paralela se están celebrando convenios de exclusividad como los antes mencionados, por lo que se reduce el número de agentes económicos que lograrían pugnar por la demanda de servicios de mantenimiento.

Del mismo modo, se afectaría un proceso de asignación eficiente de recursos como es una licitación, toda vez que al reducirse el número de participantes en la misma, el convocante no obtendría necesariamente el precio óptimo que se supone surge de ese mecanismo.

Asimismo, por lo que hace al requerimiento de obtener las refacciones directamente del fabricante, se observa que tanto Tormag como Duncan y Cossío, en la información proporcionada a esta autoridad, señalaron que la mayoría de los fabricantes de botes, y en especial Schat



COMISION FEDERAL  
DE  
COMPETENCIA

Secretaría Ejecutiva  
Expediente No. DE-24-2003  
Oficio No. SE-10-096-2004-088

Harding, no producen la mayor parte de los componentes de los mismos, sino que se dedican a su armado y colocación de partes específicas, por lo que es posible obtener refacciones originales a precio competitivo en el mercado internacional.

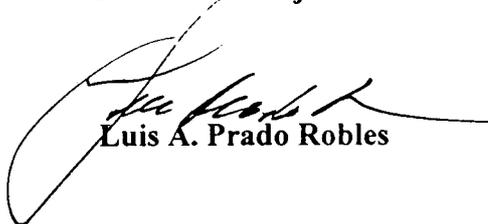
En consecuencia, la obligación de adquirirlas directamente del fabricante le permitiría obtener ganancias extraordinarias consecuencia de la intermediación, lo cual produce ineficiencias desde el punto de vista económico, debido a que se verían reflejadas en un aumento de los precios que debe pagar el consumidor por los servicios de mantenimiento.

Por tanto, se concluye que los lineamientos que se pretenden incluir en la norma que regule los servicios de mantenimiento a botes de salvamento presentan elementos anticompetitivos, toda vez que se favorecería la realización de contratos de exclusividad y las consecuentes pérdidas en eficiencia. Asimismo, podrían impedir la entrada de nuevos agentes económicos al mercado o desplazar indebidamente a los ya existentes.

En virtud de lo anterior, en sesión celebrada el veintisiete de noviembre de dos mil tres, el Pleno de esta Comisión acordó emitir una opinión a la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, en el sentido de revisar el requisito contenido en el proyecto de norma número PROY-NOM-037-SCT4-1999, así como en las modificaciones al mismo, consistente en que una empresa debe estar certificada por el fabricante de los botes de salvamento que planea intervenir, con objeto de verificar que no conlleve restricciones al proceso de competencia y libre concurrencia.

El suscrito se encuentra facultado para emitir el presente oficio con fundamento en los artículos 29 de la LFCE, 8º, fracción III, y 23, fracciones I, IV y XVIII del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Competencia.

**Atentamente**  
**Sufragio Efectivo. No Reelección**  
**El Secretario Ejecutivo**



Luis A. Prado Robles

c.c.p. Dr. Fernando Sánchez Ugarte. Presidente de la Comisión Federal de Competencia.