



RESOLUCIÓN (Expte. C-0030/07, BALEARIA SUR COMANAV)

CONSEJO

D. Luis Berenguer Fuster, Presidente
D. Fernando Torremocha García-Saénz, Consejero
D. Emilio Conde Fernández Oliva, Consejero
D^a Pilar Sánchez Núñez, Consejera
D. Julio Costas Comesaña, Consejero
D^a M^a Jesús González López, Consejera
D^a Inmaculada Gutiérrez Carrizo, Consejera

En Madrid, a 27 de diciembre de 2007.

Visto el expediente tramitado de acuerdo a la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, referente a la operación de concentración económica relativa a la creación de la empresa en participación JV BALEARIA SUR COMANAV S.L. entre CMA CGM S.A. á Directoire et Conseil de Surveillance (“CMA CGM”) y GESTIÓN NAVIERA S.L., matriz del grupo BALEARIA (Expte. C-0030/07) y estando de acuerdo con el informe y la propuesta remitidos por la Dirección de Investigación, el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia ha resuelto, en aplicación del artículo 57.2.a) de la mencionada Ley, autorizar la citada operación de concentración en primera fase. Esta autorización no alcanza al pacto de no competencia incluido en la cláusula 8.1 [...] y el pacto de confidencialidad incluido en la cláusula 9, [...] por considerar que van más allá de lo que de forma razonable exige la operación de concentración notificada, quedando sujeta, en su caso, a la normativa relativa a los acuerdos entre empresas.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Investigación de la Comisión Nacional de la Competencia y notifíquese a los interesados, haciéndoles saber que la misma pone fin a la vía administrativa y que se puede interponer contra ella recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde su notificación.



INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

EXPEDIENTE C/0030/07 BALEARIA SUR COMANAV

Con fecha 10 de diciembre de 2007 ha tenido entrada en esta Dirección de Investigación, notificación relativa a la creación de la empresa en participación JV BALEARIA SUR COMANAV, S.L. entre CMA CGM, S.A. á Directoire et Conseil de Surveillance ("CMA CGM") y GESTIÓN NAVIERA, S.L., matriz del grupo BALEARIA.

Dicha notificación ha sido realizada por CMA CGM y GESTIÓN NAVIERA, según lo establecido en el artículo 9 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia por superar los umbrales establecidos en los artículos 8.1.a) y 8.1.b) de la citada norma. A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Real Decreto 1443/2001, de 21 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 16/1989, en lo referente al control de las concentraciones económicas.

El artículo 57.2.c) de la Ley 15/2007 establece que el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia dictará resolución en primera fase en la que podrá acordar iniciar la segunda fase del procedimiento, cuando considere que la concentración puede obstaculizar el mantenimiento de la competencia efectiva en todo o parte del mercado nacional.

Asimismo, el artículo 38.2 de la Ley 15/2007 añade: "El transcurso del plazo máximo establecido en el artículo 36.2.a) de esta Ley para la resolución en primera fase de control de concentraciones determinará la estimación de la correspondiente solicitud por silencio administrativo, salvo en los casos previstos en los artículos 9.5, 55.5 y 57.2.d) de la presente Ley".

Según lo anterior, la fecha límite para acordar iniciar la segunda fase del procedimiento es el **10 de enero de 2008**, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

La operación de concentración consiste en la creación entre CMA CGM y GESTIÓN NAVIERA de una empresa en participación con plenas funciones, BALEARIA SUR COMANAV, en la que cada una dispondrá, directa o indirectamente, del 50% de su capital social, y a la que ambas entidades aportarán sus respectivos negocios en el ámbito del transporte marítimo en ferry de pasajeros, vehículos en régimen de equipaje y carga en distintas rutas que unen varios puntos de España, Francia e Italia con el Norte de África, así como sus respectivas redes de agencias de viajes.

En concreto, CMA CGM aportará a la empresa conjunta el negocio de transporte marítimo en ferry de pasajeros y carga¹ de la naviera marroquí COMPAGNIE MAROCAINE DE NAVIGATION ("COMANAV") recientemente adquirida por CMA CGM así como sus actividades de

¹ Líneas Tánger-Algeciras, Nador-Almería, Alhucemas-Almería, Tánger-Sète, Tánger-Génova, Tánger-Savona y Nador-Sète.

agencias de viajes, mientras que GESTIÓN NAVIERA le aportará todas sus actividades en la zona Sur-Estrecho, que engloba el transporte marítimo en ferry de pasajeros y carga en las líneas Algeciras-Tánger y Algeciras-Ceuta y su red de agencias de viajes.

La empresa en participación estará gobernada por un Consejo de Administración de composición paritaria entre CMA CGM y GESTIÓN NAVIERA, que se repartirán a partes iguales los derechos de voto. [...] ², de lo que se deduce que BALEARIA SUR COMANAV estará controlado conjuntamente por CMA CGM y GESTIÓN NAVIERA.

Por otro lado, BALEARIA SUR COMANAV desempeñará las funciones de una entidad económica autónoma por cuanto asumirá las actividades que venían realizando compañías independientes, y continuará realizando las funciones que normalmente desarrollan las empresas presentes en dicho mercado. La empresa en participación se proyecta asimismo con carácter permanente. La operación se incluye, por tanto, en el supuesto del artículo 7.1.c) de la LDC.

Finalmente, cabe resaltar que la ejecución de la operación está condicionada a la autorización de la operación por parte de las autoridades de competencia de España.

II. RESTRICCIONES ACCESORIAS

II.1 Pacto de no competencia

La cláusula 8.2 del Contrato de Compraventa suscrito entre las partes contiene un pacto de no competencia según el cual CMA CGM y GESTIÓN NAVIERA se comprometen a no desarrollar actividades concurrentes con la empresa en participación, mientras permanezcan en ella. [...].

Adicionalmente, dicho contrato incluye en su cláusula 8.1 otro pacto de no competencia por el que [...].

II.2 Pacto de confidencialidad

El Contrato de Compraventa prevé adicionalmente en su cláusula 9 que ambas partes mantengan la confidencialidad de cualquier información suministrada en el desarrollo y ejecución del contrato. GESTIÓN NAVIERA se compromete además a [...].

Ambas obligaciones se extienden durante la vigencia del contrato y durante el plazo de [...] tras su terminación.

II.3 Valoración

El apartado 3 del artículo 10 de la Ley 15/2007 establece que “podrán entenderse comprendidas determinadas restricciones a la competencia accesorias, directamente vinculadas a la operación y necesarias para su realización”.

Teniendo en cuenta los precedentes nacionales y comunitarios, así como la Comunicación de la Comisión sobre las restricciones directamente vinculadas a la realización de una concentración y necesarias a tal fin (2005/C 56/03), esta Dirección de Investigación considera que en el presente caso el contenido y la duración del pacto de no competencia incluido en la cláusula 8.2 del Contrato de Compraventa, no va más allá de lo que de forma razonable exige la operación de concentración notificada, por lo que se podría considerar parte integrante de la misma.

² Se insertan entre corchetes aquellas partes del informe cuyo contenido exacto ha sido declarado confidencial.



Por el contrario, el pacto de no competencia incluido en la cláusula 8.1, en la medida en que [...] y el pacto de confidencialidad incluido en la cláusula 9, en la medida en que [...], van más allá de lo que de forma razonable exige la operación de concentración notificada, no considerándose, por tanto, como parte integrantes de la operación y quedando sujetas, en su caso, a la normativa relativa a los acuerdos entre empresas.

III. APLICABILIDAD DE LA LEY 15/2007 DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

De acuerdo con la notificante, la operación no entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo, de 20 de enero, sobre el control de las concentraciones entre empresas, al no superar los umbrales del artículo 1, párrafos 2 y 3 del mismo.

La operación notificada cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la Ley 15/2007 para su notificación, al superarse los umbrales establecidos en los artículos 8.1.a) y 8.1.b) de la misma.

IV. EMPRESAS PARTÍCIPES

IV.1. CMA CGM

CMA CGM es una sociedad francesa [...] y que constituye la matriz del grupo francés de igual denominación, activo mundialmente en el sector del transporte marítimo de carga, principalmente en la modalidad de carga general o carga fraccionada por medio de contenedores.

CMA CGM esta activo a escala mundial, disponiendo de una presencia destacada en China. En cuanto a sus actividades en Europa, se desarrollan principalmente a partir de puertos franceses y solamente una de sus líneas³ opera en el área del Estrecho o en la zona del Mediterráneo en la que estará activa la empresa en participación.

Adicionalmente, CMA CGM desarrolla actividades en el sector de los cruceros turísticos de alto standing, del transporte, tanto fluvial como ferroviario, así como actividades complementarias al mismo (servicios logísticos en puertos y de gestión de parques de contenedores).

El pasado [...], CMA CGM adquirió la naviera marroquí COMANAV como consecuencia del proceso de privatización convocado al efecto. COMANAV desarrolla actividades de transporte marítimo de pasajeros y carga (línea convencional y mediante contenedores) en la zona del Mediterráneo y el Atlántico, así como actividades de agencia de viajes a través de sus filiales COMANAV VOYAGES en Marruecos y FERRY MED en Italia.

Las actividades de COMANAV que serán aportadas a la empresa en participación [...] (en adelante, COMANAV FERRY) incluyen el transporte marítimo en ferry de pasajeros y carga en distintas rutas que unen varios puntos de España, Francia e Italia con el Norte de África⁴ así como sus actividades de agencia de viajes.

³ La línea denominada "NAF Lignes Nord Afrique" entre el norte de Europa, el Mediterráneo y el norte de África, que conecta mediante buques tipo Ro-Ro (línea convencional) los puertos de Barcelona y Génova con el de Marsella, y éste último con los puertos norteafricanos de Casablanca, Ghazahouet, Oran, Mostagem, Algiers, Bejaia, Skikda, Annaba y Túnez.

⁴ Incluyendo tanto líneas "cortas" que realizan rutas entre puertos del Estrecho de Gibraltar (Tánger-Algeciras, Nador-Almería, Alhucemas-Almería) como líneas "largas" que unen puertos marroquíes con puntos de Italia y Francia (Tánger-Séte, Tánger-Génova, Tánger-Savona y Nador-Séte).

CMA CGM conservará el control sobre las actividades de transporte marítimo de carga mediante contenedores y mediante barcos tipo Ro-Ro (línea convencional) de COMANAV en la zona del Mediterráneo⁵ y el Atlántico⁶.

La facturación del grupo CMA CGM en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al artículo 3 del Real Decreto 1443/2001, es, según la notificante, la siguiente:

VOLUMEN DE NEGOCIOS DE CMA CGM*			
(Millones euros)			
	2004	2005	2006
Mundial	<2.500	>2.500	>2.500
Unión Europea	>250	>250	>250
España	<60	<60	>60

Fuente: Notificación

* Esta tabla no incluye la facturación de COMANAV, que fue adquirida por CMA CGM el [...]. Su volumen de ventas en España en 2006 fue de [<60] millones de euros.

IV.2 GESTIÓN NAVIERA, S.L

GESTIÓN NAVIERA, S.L es una sociedad española, matriz del grupo BALEARIA, y en último término controlada por [...].

La actividad de BALEARIA se centra en el transporte marítimo de pasajeros, vehículos en régimen de equipaje y carga a través de líneas regulares, en dos grandes áreas: Mediterráneo (tráfico entre la Península y Baleares e interinsular balear) y Sur-Estrecho (tráfico entre la Península Ibérica y el norte de África⁷).

Asimismo y como consecuencia de la toma de control de BUQUEBUS⁸, BALEARIA dispone de una red de agencias de viajes a través de la que comercializa pasajes, paquetes turísticos, billetes de autobús, vuelos, hoteles, etc.

Adicionalmente, BALEARIA realiza actividades de transporte terrestre de mercancías por carretera a través de sus filiales TRANSBALIA, TRANSPORTES S.A. y TRANSPORTES CARGUA, S.A.

BALEARIA aportará a la empresa en participación todas sus actividades de transporte marítimo de pasajeros y carga en la zona Sur-Estrecho así como sus actividades de agencias de viajes.

La facturación del grupo BALEARIA en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al artículo 3 del Real Decreto 1443/2001, es, según la notificante, la siguiente:

⁵ Líneas de contenedores Casablanca, La Spezia, Barcelona y Casablanca-Valencia y la línea convencional Casablanca-Marsella- Casablanca.

⁶ Líneas de contenedores Casablanca, Rouen, El Havre, Dunquerque, Amberes, Róterdam, Hamburgo, Bremen, Casablanca y la línea convencional Casablanca-Cádiz-Casablanca.

⁷ Líneas Algeciras-Tánger y Algeciras-Ceuta.

⁸ Operación notificada al Servicio de Defensa de la Competencia el 23 de mayo de 2007 (expediente N-07052 BALEARIA/BUQUEBUS) y autorizada mediante Acuerdo de Consejo de Ministros de 14 de septiembre de 2007.



VOLUMEN DE NEGOCIOS DE BALEARIA*			
(Millones euros)			
	2004	2005	2006
Mundial	<2.500	<2.500	<2.500
Unión Europea	<250	<250	<250
España	>60	>60	>60

Fuente: Notificación

*Esta tabla no incluye la facturación de BUQUEBUS, que fue adquirida por Balearia en 2007. Su volumen de ventas en España en 2006 fue de [<60] millones de euros

V. MERCADOS RELEVANTES

V.1. Mercado de producto

Los negocios que CMA CGM y GESTIÓN NAVIERA aportarán a la empresa conjunta están vinculados con los sectores del transporte marítimo en ferry de pasajeros y carga y de agencias de viaje.

En el caso de las agencias de viaje, CMA CGM no opera en España, por lo que no existe solapamiento geográfico de las actividades de las partes en nuestro país. Adicionalmente, los notificantes indican que las actividades de GESTIÓN NAVIERA en los mercados definidos en el sector de las agencias de viajes en España son inferiores al 1%, por lo que este sector no será objeto de análisis más detallado.

En cuanto al sector del transporte marítimo y siguiendo los precedentes analizados en este ámbito⁹ es preciso distinguir entre el tráfico *tramp* o irregular y el tráfico de línea regular, que es el que realizan las empresas implicadas en la operación. El tráfico *tramp* se caracteriza porque las condiciones son negociadas caso por caso, de acuerdo con los intereses del fletador, no existiendo ni rutas ni horarios previamente fijados. Por el contrario, el tráfico de línea regular se caracteriza por la regularidad del servicio, estando sus condiciones previamente establecidas.

Asimismo, en función de la demanda es preciso distinguir dos grandes categorías de servicios regulares de transporte marítimo: mercancías o carga y pasajeros, incluyendo los vehículos que viajan en régimen de equipaje.

En el mercado del **transporte marítimo regular de carga** se pueden distinguir adicionalmente dos categorías de transporte en función de la naturaleza de la carga a transportar, distinguiendo así entre:

1. El transporte de “*carga completa o a granel*”, que comprende el transporte de mercancías homogéneas cuyo volumen es suficiente para llenar toda o gran parte de la capacidad disponible de un buque que, asimismo, se encuentra especialmente acondicionado para este tipo de mercancías.
2. El transporte de “*carga general o carga fraccionada*”, que comprende el transporte de mercancías de naturaleza heterogénea en cantidades pequeñas o medianas que por sí solas no podrían llenar toda la capacidad de un buque o una parte importante del mismo, en

⁹ N-07052 BALEARIA/BUQUEBUS, N-06028 TRASMEDITERRANEA/EUROPA FERRYS/VIAJES EUROTRAS, N-04006 BALEARIA/UMAFISA y N-281 ACCIONA/TRASMEDITERRANEA.

condiciones económicamente rentables. Este tipo de transporte se realiza básicamente en líneas regulares y se presta en dos formas distintas:

- transporte de línea mediante contenedores, que se embarcan o desembarcan en el buque a través de medios de manipulación vertical como grúas (transporte tipo LO-LO, *lift-on lift off*),
- transporte de línea convencional, consistente en transportar las mercancías sin contenedor, apilándolas en la bodega del buque. Esta modalidad se denomina “carga rodada” puesto que la manipulación de la carga es horizontal, mediante camiones o plataformas. El transporte suele realizarse en buques tipo RO-RO (*roll-on roll-off*), en ferrys configurados para el transporte de pasaje y vehículos en régimen de equipaje, en buques tipo RO-LO (con bodegas acondicionadas para el transporte de carga rodada con manipulación horizontal a través de rampas y contenedores sobre cubierta con manipulación vertical) o en buques tipo RO-PAX (buques mixtos de carga y pasaje)

En los precedentes analizados en el sector del transporte marítimo indicados anteriormente, el TDC ha indicado que el transporte a granel no es sustitutivo de otros tipos de transporte marítimo, no constituyendo una alternativa al transporte de carga general.

Dentro de este último mercado, único en el que están presentes las partes de la operación, el Tribunal ha venido considerando que, en el caso del tráfico desarrollado entre el sur de la Península y el norte de África, el transporte de línea en contenedores y el transporte de línea convencional resultan suficientemente sustituibles debido a que la naturaleza actual de las infraestructuras y los servicios portuarios en las rutas de origen y destino reducen considerablemente las ventajas económicas del transporte en contenedor frente al convencional. De esta forma, el Tribunal ha concluido que ambos servicios se encuentran incluidos en el mismo mercado de producto.

En cuanto al **transporte marítimo regular de pasajeros**, que incluye también el transporte de vehículos en régimen de equipaje, suele realizarse en buques tipo ferry principalmente diseñados para el transporte de pasajeros y vehículos (aunque también transportan carga), en buques que combinan el transporte de carga y de pasaje (RO-PAX) y en buques de alta velocidad o de tipo *jet-foil*, *fast ferries* o catamaranes

En cuanto a la posible sustituibilidad entre distintos medios de transporte, tanto el SDC como el TDC han reconocido que, únicamente en relación al transporte de pasajeros, y bajo determinadas circunstancias, el transporte aéreo compite con el marítimo. Así, en el expediente C84/04 BALEARIA/UMAFISA, el TDC indicó que solamente en el caso de que la duración del trayecto, la frecuencia en la prestación del servicio y el precio de los distintos medios de transporte sean equiparables, los usuarios de los servicios de transporte marítimo estarán dispuestos a utilizar otros medios de transporte alternativo, como el avión.

Por lo que se refiere a la zona Sur-Estrecho, el Tribunal en los expedientes C97/06 TRASMEDITERRANEA/EUROPA FERRY/S/VIAJES EUROTRAS y C104/07 BALEARIA/BUQUEBUS descartó que la sustituibilidad entre el transporte marítimo y otros medios de transporte sea suficiente para considerarlos parte de un mismo mercado¹⁰.

¹⁰ En el caso del transporte por carretera y ferroviario debido a la ausencia de comunicación directa entre Europa y África y en relación al transporte aéreo, debido tanto al patrón de conducta característico de la demanda mayoritaria, el consumidor magrebí que se desplaza en familia, con vehículo y numeroso equipaje, que la alternativa de

A la vista de todo lo anterior, cabe considerar como mercados de producto relevantes el transporte marítimo regular de carga general o fraccionada, incluyendo tanto el transporte por contenedor como de línea convencional, y el transporte marítimo regular de pasajeros.

V. 2. Mercado geográfico

BALEARIA SUR COMANAV ofrecerá servicios en diversas rutas que unen puntos de España, Francia e Italia con el Norte de África.

En concreto, COMANAV le transferirá su negocio en esta zona que comprende tanto líneas “cortas” que realizan el trayecto entre puertos del Sur de la Península Ibérica y el norte de África a través del Estrecho de Gibraltar (zona Sur Estrecho¹¹) como líneas “largas” que unen puertos marroquíes con puntos de Italia y Francia¹² mientras que BALEARIA le aportará todas sus actividades de transporte marítimo en la zona Sur-Estrecho¹³.

En los precedentes nacionales mencionados anteriormente se ha venido considerando que la competencia entre las empresas navieras no se produce en función de las líneas concretas de tráfico que conectan un puerto específico de origen y un puerto concreto de destino, sino a una escala más global en términos de rutas, en las que las condiciones de competencia sean homogéneas.

No obstante, en determinados ámbitos geográficos, algunas líneas presentan ciertas características diferenciadas de demanda y de oferta, que aconsejan complementar el estudio global de la ruta considerada con un análisis separado de diversas líneas o conjuntos de líneas.

Asimismo, la delimitación precisa de los mercados puede diferir en función de que se trate de servicios de transporte de pasaje o de carga, atendiendo a las diferentes características de la demanda.

En el caso del tráfico marítimo de **carga general** en la zona Sur-Estrecho, en la que CMA CGM y BALEARIA aportaran sus negocios a la empresa conjunta, el TDC en su informe relativo al expediente de concentración económica C104/07 BALEARIA/BUQUEBUS consideró adecuado delimitar como mercados geográficos relevantes las líneas con origen o destino en Marruecos y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, por un lado, y las líneas con origen y destino en Argelia, por otro¹⁴.

Adicionalmente, aún no considerando que las líneas con origen o destino en Ceuta constituyeran un mercado separado, el TDC analizó la estructura de la oferta de ese segmento debido a que la empresa adquirida BUQUEBUS realizaba sus actividades exclusivamente en esa zona¹⁵.

En el caso que nos ocupa, dado que ni CMA CGM ni BALEARIA desarrollan actividades en las líneas con origen y destino en Argelia, esta Dirección de Investigación analizará la incidencia de la operación en el conjunto de las líneas que cubren el trayecto entre el Sur de la Península y

transporte aéreo no puede satisfacer, como a las limitaciones de la oferta en cuanto a la disponibilidad de puntos de origen y destino.

¹¹ Líneas Tánger-Algeciras, Nador-Almería y Alhucemas-Almería

¹² Líneas Tánger-Sète, Tánger-Génova, Tánger-Savona y Nador-Sète.

¹³ Líneas Algeciras-Tánger y Algeciras-Ceuta.

¹⁴ Las líneas con origen y destino Argelia y Melilla no fueron analizadas al no existir solapamiento entre las actividades de las partes en dicha operación.

¹⁵ Línea Algeciras-Ceuta



Marruecos, Ceuta y Melilla, así como en los segmentos Sur de la Península- Marruecos y Sur de la Península- Ceuta y Melilla.

En cuanto al transporte regular de **pasajeros** en la zona Sur-Estrecho, el TDC consideró como relevantes el conjunto de líneas que unen el Sur de la Península con Marruecos y las ciudades de Ceuta y Melilla y las líneas con origen y destino en Ceuta (línea Algeciras-Ceuta), debido a las peculiaridades que presenta una parte significativa de la demanda de estos servicios, los residentes en Ceuta¹⁶, que no consideran sustituibles estas líneas con aquellas que unen el territorio español peninsular con el marroquí, especialmente por el ahorro de tramites aduaneros adicionales a cumplimentar o el menor precio del billete, debido a las subvenciones públicas al transporte marítimo de los residentes de dicha ciudad que se limitan a la línea Algeciras-Ceuta.

En el caso que nos ocupa, ni CMA CGM ni COMANAV realizan actividades de transporte marítimo de pasajeros en las líneas con origen y destino en Ceuta y Melilla, procediendo únicamente de BALEARIA las actividades atribuidas a la empresa conjunta en este ámbito, por lo que no resulta necesario realizar una distinción individualizada de los mercados que configuran las líneas con origen y destino en cada una de las ciudades autónomas, aunque se aportará información sobre los dos grupos de líneas de manera conjunta, con el objeto de obtener mayor información. Estas actividades han sido recientemente analizadas por el TDC en su informe C104/07 ya citado, por lo que éste ámbito geográfico no será objeto de un análisis exhaustivo posterior.

A la luz de las consideraciones anteriores, esta Dirección de Investigación analizará la incidencia de la operación en el conjunto de las líneas que cubren el trayecto entre el Sur de la Península y Marruecos, Ceuta y Melilla, así como de la línea Algeciras Ceuta. Asimismo, dado el solapamiento de actividades de las partes, se aportará información de la línea Algeciras-Tánger, aunque no se considera que esta última línea constituya un mercado relevante por si misma.

En cuanto al negocio del transporte marítimo en ferry de pasajeros y carga entre puertos de Marruecos, Italia y Francia de COMANAV, que CMA CGM transferirá a la empresa conjunta, queda fuera del análisis del presente informe al implicar ámbitos geográficos relevantes externos al mercado español.

VI. ANÁLISIS DEL MERCADO

VI.1.- Características y evolución

El transporte marítimo es un sector de importancia capital para posibilitar el movimiento de pasajeros y el comercio internacional. Según el notificante, el transporte marítimo representa más del 80% del comercio internacional de bienes, alcanzando en Europa el 90% del comercio exterior y el 43% del interior.

Desde el punto de vista económico la demanda de los servicios de transporte marítimo está vinculada a la evolución de la actividad económica, en el caso de las mercancías y a la actividad económica y al turismo, en el caso de los pasajeros. Se puede, por tanto, establecer una correlación entre crecimiento económico y el transporte marítimo.

La relevancia de esta actividad ha propiciado el desarrollo de iniciativas que tienen por objeto el incremento del nivel de competencia efectiva en el sector, con el fin de potenciar la competitividad de los sectores exportadores europeos y el pleno desarrollo de la actividad

¹⁶ Lo mismo se podría afirmar de los residentes en Melilla, pero en ese caso no se considero dado que ni la empresa adquirida y la adquirida operaban en esa ciudad.

comercial. En este sentido, en 2006 el Consejo Europeo derogó la exención de la aplicación de las reglas de competencia que disfrutaban las conferencias marítimas¹⁷, mientras que la Comisión publicaba un Libro Verde sobre la futura política marítima de la UE.

En España, el transporte marítimo se caracteriza por el mantenimiento de las expectativas de crecimiento sostenido que ha mantenido en los últimos años. El cuadro siguiente muestra la evolución experimentada por el tráfico marítimo de pasajeros y mercancías en España en los tres últimos ejercicios económicos, en volumen. La información aportada por el notificante procede de las estadísticas elaboradas por Puertos del Estado (Ministerio de Fomento).

TRANSPORTE MARITIMO REGULAR DE PASAJEROS Y MERCANCIAS EN ESPAÑA			
Mercado	2004	2005	2006
Transporte de carga (millones Tms)	410,2	439,8	461,6
Transporte de pasajeros (millones)	22,2	22,4	24,2

Fuente: Notificación

VI.2.- Estructura de la oferta

Los mercados españoles del transporte marítimo regular de mercancías y pasajeros están constituidos por un número variable de empresas navieras, que normalmente desarrollan su actividad en zonas geográficas concretas.

La oferta de los mercados del transporte marítimo regular de la zona Sur-Estrecho se caracteriza por el reducido número de operadores importantes que prestan servicio en la zona y, por lo general, ofreciendo tanto servicios de transporte de mercancías como de pasajeros e incluso con los mismos buques. El TDC asimismo indica que el carácter oligopolístico de la oferta se acentúa si tenemos en cuenta las distintas líneas individualmente.

El principal operador de los mercados analizados es COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, antigua compañía pública española privatizada en 2002, que se encuentra implantada en todas las fachadas marítimas españolas. Su presencia en la fachada sur de España- norte de África se ha visto fortalecida por la adquisición de la naviera también española EUROFERRYS en 2006¹⁸, año en el que asimismo resultó adjudicataria del contrato de concesión para la prestación de servicios en las líneas calificadas como de interés público de dicha fachada (incluyendo Málaga-Melilla y Algeciras-Ceuta).

Junto a ella se encuentran las compañías españolas MARITIMA PEREGAR, FRS y BOLUDA, así como las navieras marroquíes INTERNATIONAL MARITIME TRANSPORT CORPORATION ARMEMENT (IMTC) y COMPAGNIE MARITIME MAROCO-NORVÉGIENNE (COMARIT), además de BALEARIA SUR COMANAV.

Otra de las características de la oferta es la continua y sistemática adopción de acuerdos sobre la prestación del servicio para algunas líneas, especialmente para las líneas Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger¹⁹, existiendo asimismo precedentes de prácticas anticompetitivas²⁰.

¹⁷ Reglamento (CE) 1419/2006 del Consejo, que deroga el Reglamento (CE) 4056/86, por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos.

¹⁸ Operación de concentración notificada al Servicio de Defensa de la Competencia el 15 de marzo de 2006 (N-06028 TRASMEDITERRANEA/EUROPA FERRYS/VIAJES EUROTRAS) y cuya aprobación fue subordinada por Acuerdo de Consejo de Ministros de 14 de julio de 2006 al cumplimiento de varias condiciones.

¹⁹ Entre otros, los expedientes del TDC A 354/05 para la línea Algeciras-Ceuta y A 355/05 para la Algeciras-Tánger

No obstante, según el TDC, se trata de mercados que presentan una capacidad excedentaria, en los que los buques raramente alcanzan un nivel de utilización del 100% y la movilidad de la flota permite el cambio de buques entre líneas con relativa facilidad, registrándose entradas y salidas frecuentes de operadores en las distintas líneas, así como una modificación de las líneas ofertadas.

- Mercado del transporte marítimo regular de carga general.

El cuadro siguiente muestra la estructura del mercado del transporte marítimo de carga en las líneas que unen el Sur de la Península con Marruecos y las ciudades de Ceuta y Melilla, en valor, según las estimaciones del notificante correspondientes a los tres últimos ejercicios económicos.

MERCADO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA GENERAL EN LAS LÍNEAS ENTRE SUR PENINSULA Y MARRUECOS, CEUTA Y MELILLA			
Operador	2004	2005	2006
BALEARIA	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
BALEARIA	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
BUQUEBUS	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
COMANAV FERRY	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]
BALEARIA SUR COMANAV	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]
TRASMEDITERRÁNEA	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]
TRASMEDITERRANEA	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]
EUROFERRYS	[10-20%]	[0-10%]	[0-10%]
IMTC	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]
COMARIT	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]
MARITIMA PEREGAR	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
CEUTA UNIVERSAL*	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
FRS	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
BOLUDA -NAVICEUTA	[0-10%]	0	[0-10%]
NAVIERA DE CEUTA**	[0-10%]	0	0

Fuente: Notificación

* Sociedad participada al 50% por NAVIERA DE CEUTA, S.A. y NAVICEUTA (grupo BOLUDA) y en la actualidad en fase de liquidación. En abril de 2006 cesó en su actividad.

** Sociedad participada por TRASMEDITERRANEA, EUROFERRYS y BUQUEBUS al 33% hasta el 24 de noviembre de 2006, fecha en la que BUQUEBUS adquiere el 100% de su capital en cumplimiento de las condiciones impuestas por el Consejo de Ministros en la operación N-06028 TRASMEDITERRANEA/EUROPA FERRYS/VIAJES EUROTRAS

²⁰ Expedientes 561/03 Líneas Marítimas del Estrecho 2, 555/0303 Líneas Marítimas del Estrecho y 543/02 TRASMEDITERRÁNEA/EUROFERRYS/BUQUEBUS.

A continuación se muestra la estructura del mercado del transporte marítimo de carga en los segmentos Sur de la Península- Marruecos²¹ y Sur de la Península- Ceuta y Melilla²², en valor, según las estimaciones del notificante.

MERCADO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA GENERAL EN LAS LÍNEAS ENTRE SUR PENINSULA Y MARRUECOS			
Operador	2004	2005	2006
BALEARIA	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
COMANAV FERRY	[20-30%]	[10-20%]	[20-30%]
BALEARIA SUR COMANAV	[20-30%]	[10-20%]	[20-30%]
TRASMEDITERRÁNEA	[30-40%]	[30-40%]	[20-30%]
TRASMEDITERRANEA	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]
EUROFERRYS	[10-20%]	[0-10%]	[0-10%]
IMTC	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]
COMARIT	[10-20%]	[20-30%]	[20-30%]
FRS	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]

Fuente: Notificación

MERCADO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA GENERAL EN LAS LÍNEAS ENTRE SUR PENINSULA Y CEUTA Y MELILLA			
Operador	2004	2005	2006
BALEARIA (BUQUEBUS)	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
COMANAV FERRY	0	0	0
BALEARIA SUR COMANAV	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
TRASMEDITERRÁNEA	[70-80%]	[70-80%]	[60-70%]
TRASMEDITERRANEA	[60-70%	[60-70%	[60-70%
EUROFERRYS	[10-20%]	[0-10%]	[0-10%]
MARITIMA PEREGAR	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]
CEUTA UNIVERSAL*	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
BOLUDA -NAVICEUTA	[0-10%]	0	[0-10%]
NAVIERA DE CEUTA**	[0-10%]	0	0

Fuente: Notificación

* Sociedad participada al 50% por NAVIERA DE CEUTA, S.A. y NAVICEUTA (grupo BOLUDA) y en la actualidad en fase de liquidación. En abril de 2006 cesó en su actividad.

** Sociedad participada por TRASMEDITERRANEA, EUROFERRYS y BUQUEBUS al 33% hasta el 24 de noviembre de 2006, fecha en la que BUQUEBUS adquiere el 100% de su capital en cumplimiento de las condiciones impuestas por el Consejo de Ministros en la operación N-06028 TRASMEDITERRANEA/EUROPA FERRYS/VIAJES EUROTRAS

²¹ Según el notificante englobaría las líneas Algeciras-Tánger, Almería-Nador, Cádiz-Casablanca, Tarifa-Tánger, Alicante-Oran y Alhoceima-Almería.

²² Según el notificante englobaría las líneas Algeciras-Ceuta, Almería-Melilla, Málaga-Melilla y Málaga-Ceuta.

De los cuadros anteriores se desprende la presencia de un significativo número de operadores activos en el conjunto de las líneas entre el Sur de la Península y Marruecos, Ceuta y Melilla, que se reducen al considerar separadamente los segmentos Sur de la Península-Marruecos y Sur de la Península- Ceuta y Melilla.

Entre ellos, destaca la compañía española TRASMEDITERRÁNEA, principal operador de los mercados analizados, seguida por IMTC, importante operador de transporte de mercancías en esta zona, que ofrece servicios en la línea Cádiz-Casablanca y, desde el año 2000, en la línea Algeciras-Tánger (también de pasajeros).

[...]

El impacto de la operación en este mercado resulta moderado, alcanzando la entidad resultante de la operación una cuota del [10-20%], resultado de la adición de un [0-10%] a la participación del tercer operador del mercado (COMANAV), que contaba con una cuota del [10-20%].

- Mercado del transporte marítimo regular de pasajeros

A continuación se muestran las cuotas que presentan los principales operadores activos en el mercado del transporte marítimo de pasaje (pasajeros y vehículos) en las líneas que unen el Sur de la Península con Marruecos y las ciudades de Ceuta y Melilla, en valor, según estimaciones del notificante.

MERCADO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJE EN LAS LÍNEAS ENTRE SUR PENINSULA Y MARRUECOS, CEUTA Y MELILLA			
Operador	2004	2005	2006
BALEARIA	[0-10%]	[0-10%]	[10-20%]
BALEARIA	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
BUQUEBUS	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
COMANAV FERRY	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]
BALEARIA SUR COMANAV	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]
TRASMEDITERRÁNEA	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]
TRASMEDITERRANEA	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]
EUROFERRYS	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]
COMARIT	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]
FRS	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
IMTC	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]

Fuente: Notificación

En cuanto a la línea de transporte marítimo de pasajeros Algeciras-Tánger, en la que solapan sus actividades CMA CGM y BALEARIA, la empresa conjunta alcanzará una cuota del [30-40%] ([20-30%] COMANAV y [10-20%] BALEARIA) del mercado del transporte marítimo de pasaje, según datos de 2006. TRASMEDITERRANEA dispondrá del [20-30%] del mercado, mientras que las navieras marroquíes COMARIT e IMTC, el [20-30%] y el [10-20%] respectivamente.



En la línea de transporte marítimo de pasajeros Algeciras-Ceuta, en la que sólo estaba presente BALEARIA, la cuota de la empresa en participación es del [30-40%], correspondiendo el resto de la cuota a TRASMEDITERRÁNEA.

La oferta del mercado del transporte marítimo regular de pasajeros en el conjunto de las líneas entre el Sur de la Península y Marruecos, Ceuta y Melilla se caracteriza por presentar un número aún más reducido de operadores que en el transporte regular de mercancías, debido a que, si bien todas las navieras que realizan transporte de pasajeros transportan mercancías en mayor o menor grado, no ocurre lo mismo al revés, existiendo operadores especializados en transporte de mercancías exclusivamente.

Asimismo, según indicó el TDC en el informe C104/07, la oferta acomoda la estacionalidad de la demanda de manera muy reactiva, mediante la fluctuación en el número de servicios prestados, dadas las posibilidades de incrementar el número de rotaciones efectuadas o incluso de establecer buques adicionales.

La operación supondrá el fortalecimiento de la posición del segundo operador del mercado Sur Península-Marruecos, Ceuta y Melilla, que alcanzará una cuota del [20-30%], lejos aún de TRASMEDITERRÁNEA, que posee el [40-50%]. Junto a ellos se encuentran a las compañías COMARIT ([10-20%]), FRS ([0-10%]) e IMTC ([0-10%]).

Las especiales características que presenta el mercado del transporte marítimo de pasajeros en esta zona como consecuencia de la masiva afluencia de emigrantes magrebíes en el periodo estival, durante la Operación Paso del Estrecho (OPE), determinan la reiterada suscripción de acuerdos de colaboración entre las diferentes compañías navieras que operan en la zona durante ese periodo, relativos a la ordenación de horarios y a la intercambiabilidad de billetes en determinadas líneas.

En este sentido, cabe señalar que COMANAV junto con TRASMEDITERRÁNEA, EUROFERRYS, COMARIT, IMTC, LIMADET y LME tienen suscrito un acuerdo de interlineado y ordenación de horarios en la línea Algeciras-Tánger aplicable al transporte de pasajeros y vehículos en régimen de equipaje durante la OPE y que fue autorizado por el TDC el 28 de junio de 2006 para los años 2006, 2007 y 2008.

BALEARIA ha participado junto con otras compañías marítimas en diferentes acuerdos para la línea Algeciras-Ceuta²³, no estando actualmente ninguno en vigor.

Junto a la reiterada suscripción de acuerdos de colaboración entre las diferentes compañías navieras que operan en la zona, la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento ha venido adoptando ciertas Resoluciones en relación a los servicios de transporte marítimo en las líneas Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger en atención a las especiales características que presentan en determinados momentos del año debido a la masiva afluencia de viajeros.

En este sentido, al amparo del artículo 83.2 de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado, que prevé el establecimiento de obligaciones específicas a las empresas navieras que realicen servicios regulares de cabotaje o de navegación exterior cuando existan causas graves de utilidad pública o interés social, la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento ha adoptado determinadas resoluciones, imponiendo a las empresas que realicen el trayecto entre

²³ Así el acuerdo de interlinea suscrito entre TRASMEDITERRÁNEA, EUROFERRYS y BUQUEBUS que fue autorizado por el TDC el 30 de mayo de 2006 (expediente A354/05).

Algeciras-Ceuta y/o Algeciras-Tánger la obligación de intercambiar sus billetes de transporte así como el establecimiento de acuerdos de coordinación de horarios y de coordinación y compensación del cobro de los billetes intercambiados para diferentes épocas del año: OPE²⁴, Navidad²⁵ y Semana Santa²⁶.

VI.3. Estructura de la demanda

La demanda del mercado de los servicios de transporte marítimo regular de carga general está fundamentalmente vinculada al sector empresarial e industrial. Se trata, fundamentalmente, de agencias de transporte por carretera y compañías de distribución de productos de gran consumo que demandan servicios de transporte de carga rodada autopropulsada (en camiones) o no (plataformas) de forma sistemática. Esta demanda se caracteriza por ser muy sensible a los precios, al tener los costes logísticos un efecto significativo en su rentabilidad.

La demanda de carga presenta cierta estacionalidad, siendo mayor durante los meses de verano. No obstante, presenta una mayor regularidad a lo largo del año que la de tráfico de pasaje.

La demanda de servicios de transporte marítimo regular de pasajeros está principalmente constituida por los consumidores individuales que o bien acuden directamente a las delegaciones y agencias marítimas de las navieras para comprar sus billetes o bien los adquieren a través de agencias de viajes minoristas en origen o en puntos habilitados en el trayecto por carretera hacia los puertos (fundamentalmente en estaciones de servicio). Otro segmento de la demanda de este mercado está constituido por tour-operadores.

Esta demanda es menos sensible al precio que la del transporte de mercancías debido a su carácter no profesional, a la ausencia de capacidad negociadora y a la reducida sustituibilidad del servicio (especialmente en el caso de los residentes en Ceuta).

En la zona Sur-Estrecho, la demanda de estos servicios a lo largo de todo el año procede de residentes en el Campo de Gibraltar, Ceuta y Melilla, así como de poblaciones marroquíes próximas, que cruzan con frecuencia y regularidad el Estrecho por diversos motivos.

Sin embargo, en verano adquieren gran importancia como demandantes los ciudadanos marroquíes o de origen marroquí que viajan a sus lugares de origen desde sus localidades de residencia en Europa, así como viajeros más esporádicos por turismo u ocio.

Durante el periodo en el que se desarrolla la OPE (del 15 de junio al 15 de septiembre), la mayor parte de la demanda está constituida por los emigrantes norteafricanos que regresan a sus países de origen durante el periodo vacacional. La afluencia de viajeros en esta época alcanza cerca de tres millones de personas y aproximadamente setecientos mil vehículos en un periodo de 3 meses, propiciando una fuerte estacionalidad de la demanda de servicios de transporte marítimo regular de pasaje.

²⁴ Resolución de 27 de junio de 2006 para la línea Algeciras-Tánger y en relación a empresas que realicen el transporte con buques convencionales y Resolución de 12 de julio de 2006, que extendía dichas obligaciones durante determinados días a las empresas que operen con buques de alta velocidad.

²⁵ Resolución de 27 de diciembre de 2006 para las líneas Algeciras-Tánger y Algeciras-Ceuta.

²⁶ Resolución de 28 de febrero de 2007 para las líneas Algeciras-Tánger y Algeciras-Ceuta.



VI.4. Estructura de la distribución

La distribución de los servicios de transporte de mercancías se suele realizar a través de los agentes de carga de los puertos que negocian las condiciones individualmente con cada cliente.

En cuanto al transporte marítimo de pasajeros, la mayor parte de los operadores comercializa sus billetes a través de agencias de viajes minoristas y de sus propias delegaciones en aquellos puertos en los que operan más habitualmente.

BALEARIA comercializa sus billetes de pasaje en la zona relevante a través de agencias de viajes o de forma directa en sus propias taquillas situadas en los puertos desde los que opera²⁷. Adicionalmente, tras la adquisición de BUQUEBUS, BALEARIA comercializa sus billetes a través de puntos habilitados en el trayecto por carretera hacia los puertos (generalmente estaciones de servicio)²⁸, disponiendo asimismo de una red de distribución propia a través de agencias de viajes minoristas de su propiedad.

COMANAV, por su parte, comercializa sus billetes a través de agencias de viajes propias²⁹ e independientes³⁰ y de sus propias taquillas³¹. Por lo general, los billetes de las líneas marítimas que conectan el Estrecho de Gibraltar son, por lo general, adquiridos en las taquillas del puerto de partida poco antes de iniciar el viaje, mientras que los billetes de las líneas que unen Marruecos con puertos de Italia y Francia se suelen adquirir a través de agencias de viaje realizando reservas con bastante antelación.

VI.5. Fijación de precios y otras condiciones comerciales

Los precios de los servicios de transporte marítimo por lo general se establecen partiendo de unas tarifas básicas y en atención al tipo de cliente, en función de aspectos tales como el volumen de negocio, líneas donde opera, tarifas en vigor para clientes similares, grado de ocupación de los barcos, etc.

El precio constituye un elemento importante de competencia en el mercado de los servicios de transporte marítimo, especialmente evidente en el caso del transporte de carga, mercado donde más claramente se aprecia una negociación bilateral de precios. En la negociación de este tipo de servicios se consideran criterios tales como el tipo de mercancía transportada, porcentaje de retornos vacíos, aportación de material y la trayectoria histórica de las condiciones acordadas.

²⁷ Según el informe del TDC sobre el expediente C97/06, existen al menos 36 puntos de venta de billetes (agencias de viajes y taquillas) en la estación marítima del puerto de Algeciras. De ellas, el grupo BALEARIA dispone de 4 taquillas de venta (2 de BUQUEBUS y 2 de BALEARIA) y 3 agencias de viajes procedentes de BUQUEBUS. En la estación marítima del puerto de Ceuta existen 11 puntos de venta de billetes (agencias de viajes y taquillas). El grupo BALEARIA dispone de 2 taquillas de venta (1 de BUQUEBUS y otra de BALEARIA) y de 4 agencias de viajes.

²⁸ Según el informe del TDC sobre el expediente C97/06 existen al menos 24 puntos de venta de billetes de pasajeros en la ruta utilizada por la gran mayoría de magrebíes al atravesar la Península hacia Tánger y Ceuta, de los que 5 pertenecen a BUQUEBUS.

²⁹ En Marruecos e Italia, COMANAV comercializa sus billetes a través de sus filiales COMANAV VOYAGES y FERRY MED. COMANAV VOYAGES opera en Casablanca, Marrakech, Añadir, Fkih Ben Saleh y gestiona oficinas en Larache, Malabata y Gzenayia. En Italia, FERRY MED opera en Roma, Milán y Turín

³⁰ En el resto de países europeos, la venta de billetes de COMANAV se realiza a través de agencias de viajes independientes. En el caso de España, [...].

³¹ En el puerto de Tánger, COMANAV dispone de 3 taquillas, de un total de 13 y en el de Nador, 2 de un total de 10, según los notificantes.



En el caso del transporte de pasajeros, sobre las tarifas generales se aplican de forma sistemática descuentos y ofertas promocionales de muy diversa índole en función de criterios tales como el número de billetes adquiridos, la compra de billetes de ida y vuelta, anticipación de la compra, inclusión o no del vehículo, etc.

En el caso de las compañías navieras que operan en la zona Sur-Estrecho, por lo general, aplican descuentos especiales a los emigrantes magrebíes, así como bonificaciones a militares, familias numerosas y residentes en Ceuta y Melilla, de acuerdo con la normativa aplicable en cada caso.

Por otro lado, en el caso de las líneas de interés público sometidas a contrato con el Estado en la zona Sur-Estrecho (líneas Málaga-Melilla, Almería-Melilla y Algeciras-Ceuta), los precios aplicados por la beneficiaria del contrato, TRASMEDITERRÁNEA, están limitados por tarifas máximas establecidas en dicho contrato.

VI.6. Competencia potencial - barreras a la entrada

Desde un punto de vista legal, la prestación de servicios de transporte marítimo en las líneas internacionales de la zona Sur-Estrecho, es decir, todas aquellas líneas que unen los puertos del territorio español con los marroquíes, no requiere ninguna autorización administrativa por parte de las autoridades españolas, bastando una simple comunicación a las mismas.

En cuanto a la prestación de servicios de transporte marítimo de pasajeros y mercancías entre puertos situados en la Península con las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla³² se realiza mediante líneas regulares de cabotaje insular declaradas de interés público por el Real Decreto 1466/1997, de 19 de septiembre, que determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público³³. En estos casos, se requiere una autorización previa de la Dirección General de la Marina Mercante, autorización de carácter reglado, que se otorgará a cualquier empresa naviera que la solicite y reúna los requisitos del Real Decreto 1466/1997 en el plazo máximo de tres meses.

En el expediente C97/06, el TDC identificó como barrera de entrada a la línea Algeciras-Ceuta la imposibilidad de que navieras no comunitarias pudieran concurrir a prestar directamente el servicio en las líneas con destino a Ceuta. No obstante, el propio TDC indicó que esta barrera no era un elemento que limitara significativamente la competencia efectiva en los mercados relevantes, ante la posibilidad de crear empresas mixtas.

³² Líneas Málaga-Melilla, Almería-Melilla y Algeciras-Ceuta.

³³ Este Real Decreto sigue los criterios marcados por el Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo). Con carácter excepcional, este régimen se aplica a los servicios de cabotaje insular en el Mediterráneo desde enero de 1999. Se consideran servicios de cabotaje insular los servicios regulares de transporte marítimo entre puertos situados en la parte continental y una o más islas de un solo y mismo Estado miembro y entre puertos situados en las islas de un solo y mismo Estado miembro. Ceuta y Melilla tendrán la misma consideración que los puertos de las islas.

En principio, el artículo 4 del Real Decreto 1466/1997 declara como navegaciones de interés público todos los servicios de línea regular de cabotaje insular, entendiéndose por tal el transporte por mar de pasajeros o de mercancías entre puertos situados en la Península y los territorios no peninsulares, así como el de estos últimos entre sí. Sin embargo, la Sentencia de 16 de octubre de 2001 de la Sala Tercera del Tribunal Supremo (BOE de 26 de noviembre) anuló tal carácter automático y estableció que dicha consideración sólo podía ser determinada y debidamente justificada por el Gobierno caso por caso.

En cuanto a las barreras económicas derivadas de la disponibilidad de buques, los operadores pueden acceder al mercado sin necesidad de realizar inversiones en la adquisición de buques, recurriendo a fórmulas alternativas tales como el flete de buques de terceros, la compra de buques de segunda mano o el arrendamiento simple o con opción a compra, utilizando para ello los instrumentos jurídicos específicos para la financiación de buques que ofrece la legislación española³⁴.

Junto a estas vías de financiación, los astilleros, fundamentalmente los especializados en embarcaciones de alta velocidad, ofrecen facilidades para la adquisición de buques, llegando a financiar un porcentaje muy significativo de las embarcaciones que se construyen. Por todo ello, se puede afirmar que las inversiones no constituyen una barrera infranqueable para la entrada al mercado. En este mismo sentido se ha manifestado el TDC.

Por otro lado, el TDC, en el expediente C-97/06, se refirió a la existencia de ciertos elementos que podrían configurar barreras a la entrada al mercado³⁵, que la operación analizada podía potenciar, lo que motivó la imposición de ciertas condiciones a la aprobación de la concentración objeto de dicho informe. En el caso del expediente BALEARIA/BUQUEBUS, el TDC señaló que la operación analizada no incrementaría el riesgo de cierre de mercado derivado de dichos aspectos³⁶, conclusión que podría ser aplicable a la operación analizada, especialmente a no suponer una modificación de la estructura de oferta de la línea Algeciras-Ceuta, que era, a juicio del TDC, donde se observaban mayores obstáculos de entrada al mercado.

Sin perjuicio de lo anterior, el TDC en el expediente C-104/07 identificó en la zona Sur-Estrecho una cierta saturación de la oferta en número de operadores y servicios por operador, así como una cierta dificultad de establecimiento de nuevos operadores, dada la desventaja que puede suponer no contar con experiencia en la misma. Sin embargo, el propio TDC señaló que la posible dificultad a la entrada en determinadas líneas de la ruta podría quedar compensada, desde un punto de vista dinámico, por las perspectivas de expansión en las líneas menos saturadas o incluso mediante la creación de nuevas líneas³⁷.

³⁴ El Real Decreto 442/94 (prorrogado por el Real Decreto 3452/2000) prevé una subvención de tres puntos sobre el tipo de interés de los créditos solicitados para la compra de buques y la Disposición adicional decimoquinta de la Ley 43/1995, del Impuesto sobre Sociedades, regula el sistema de financiación de buques conocido como "Tax Lease", que consiste básicamente en una amortización fiscal acelerada del buque a través de diferentes mecanismos financieros que incluyen el arrendamiento con opción a compra. Estas disposiciones han sido declaradas compatibles con el mercado común en virtud del Reglamento del Consejo (CE) 1540/98, sobre ayudas a la construcción naval.

³⁵ Tales como la integración vertical de las navieras en el segmento "aguas abajo" de la venta de billetes, la necesidad de contar con ciertos activos específicos situados en los puertos (espacios de atraque en los puertos de origen y destino) para garantizar el funcionamiento de las líneas o el efecto desincentivador sobre la entrada de nuevos operadores imputable a la presencia de acuerdos de colaboración existentes entre las diferentes navieras.

³⁶ Dado que el panorama de acuerdos de cooperación o empresas participadas por las partes no resultaba equiparable, su estructura de comercialización a través de canales propios (taquillas, agencias de viajes) resulta significativamente más reducida que la resultante de la concentración entre TRASMEDITERRANEA y EUROFERRYS y la titularidad de los atraques en exclusiva en el Puerto de Ceuta no planteaba problemas.

³⁷ En este sentido, el TDC destaca las oportunidades de establecimiento que puede comportar la entrada en funcionamiento en el puerto marroquí de Tánger-Med, prevista para 2009-2010, situado a unos 30 km. de Tánger y 25 km. de Ceuta, y que puede potenciar el desarrollo de puertos que se encuentran particularmente próximos a la otra orilla del Estrecho, como el de Tarifa.



VII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

La presente operación consiste en la constitución de la empresa en participación BALEARIA SUR COMANAV entre CMA CGM y BALEARIA, a la que ambas entidades transferirán sus actividades en el ámbito del transporte marítimo en ferry de pasajeros, vehículos en régimen de equipaje y carga en distintas rutas que unen varios puntos de España, Francia e Italia con el Norte de África, así como sus respectivas redes de agencias de viajes.

El pacto de no competencia, por el que [...], y el pacto de confidencialidad, [...], son restricciones a la competencia no accesorias a la operación, por lo que quedan sujetas, en su caso, a la normativa relativa a los acuerdos entre empresas.

La combinación de las actividades de CMA CGM y BALEARIA en BALEARIA SUR COMANAV dará lugar a la creación de un importante operador activo en los mercados del transporte marítimo regular de mercancías y pasajeros en la zona Sur-Estrecho, que incluye el tráfico marítimo que une los puertos del sur de la Península con el norte de África

En concreto, BALEARIA SUR COMANAV dispondrá de cuotas de alrededor del [10-20%] del mercado del transporte de carga general del conjunto de líneas que unen el sur de la Península con Marruecos, Ceuta y Melilla y del [20-30%] del mercado del transporte de pasaje.

De esta forma, BALEARIA SUR COMANAV se configura como segundo operador de ambos mercados, por detrás y a gran distancia de TRASMEDITERRANEA, que cuenta respectivamente con el [40-50%] y el [40-50%] de los mercados del transporte de carga general y pasaje en el ámbito geográfico considerado.

Junto a ellos, existen, tanto en el mercado del transporte de carga general como en el caso del transporte de pasaje, al menos tres operadores alternativos con cuotas relativamente significativas y con recursos suficientes para ejercer una presión competitiva en los mercados considerados. Asimismo es preciso considerar que, en términos generales, los mercados del transporte marítimo regular de mercancías y de pasajeros se caracterizan por tener cierto dinamismo y por las posibilidades de entrada de nuevos competidores.

En cuanto al riesgo de efectos coordinados, resulta aplicable a la presente operación lo establecido por el TDC en el informe C-104/07, que indicó que si bien el mercado del transporte marítimo de mercancías y pasajeros en la zona Sur-Estrecho presenta cierta propensión a la coordinación, dicho riesgo no aumenta significativamente por efecto de la propia concentración, dado que la operación reforzaba como competidor a BALEARIA (ahora a BALEARIA SUR COMANAV), que ha exhibido su voluntad y capacidad para ejercer una presión competitiva frente a TRASMEDITERRANEA, líder de los mercados analizados.

Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas, no cabe esperar que la operación suponga una amenaza para la competencia efectiva en los mercados analizados.

VIII. PROPUESTA

En atención a todo lo anterior y en virtud del artículo 57.1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio de Defensa de la Competencia se propone **autorizar la concentración**, en aplicación del artículo 57.2.a) de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.