

RESOLUCIÓN DE TERMINACIÓN CONVENCIONAL

Expte. S/DC/0605/17 AMARRES PUERTO DE ALGECIRAS

CONSEJO. SALA DE COMPETENCIA

Presidenta

D^a. Cani Fernández Vicién

Consejeros

D^a. María Ortiz Aguilar
D^a. María Pilar Canedo Arrillaga
D. Carlos Aguilar Paredes
D. Josep Maria Salas Prat

Secretario del Consejo

D. Joaquim Hortalà i Vallvé

En Madrid, a 23 de febrero de 2021

La Sala de Competencia del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (**CNMC**), con la composición expresada, ha dictado la presente resolución incoado por la Dirección de Competencia (**DC**) por presuntas prácticas restrictivas de la competencia contrarias al artículo 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (**LDC**) y al artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (**TFUE**) contra:

AESBA: ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE SERVICIOS DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS.

CEC: CONFEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE LA PROVINCIA DE CÁDIZ.

FeSMC-UGT: FEDERACIÓN ESTATAL DE SERVICIOS, MOVILIDAD Y CONSUMO.

FSC-CC.OO: FEDERACIÓN DE SERVICIOS A LA CIUDADANÍA DE COMISIONES OBRERAS.

SAME: SINDICATO DE ACTIVIDADES MARÍTIMAS DEL ESTADO ESPAÑOL.

INDICE:

I. ANTECEDENTES	3
II. LAS PARTES INTERESADAS	6
1. Denunciante (interesado): PUERTOS DEL ESTADO	6
2. Interesado: AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS	6
3. Denunciado/s.....	7
A. AESBA	7
B. CEC.....	7
C. FeSMC-UGT	7
D. FSC-CC.OO.....	8
E. SAME	8
III. MARCO NORMATIVO	9
1. Definición legal de los servicios de amarre y desamarre.....	9
2. Régimen de prestación del servicio	9
A. Régimen laboral de los trabajadores	11
B. Obligaciones de servicio público.....	12
IV. ANÁLISIS DEL MERCADO RELEVANTE	12
1. Mercado de producto	12
2. Mercado geográfico.....	12
V. HECHOS.....	15
1. Hechos denunciados	15
2. El Acuerdo de estabilidad.....	15
A. Ámbito de aplicación.....	16
B. Cláusulas del Acuerdo analizadas.....	17
a. Creación de una bolsa de trabajo	18
b. Establecimiento de un salario base.....	18
c. Establecimiento de complementos salariales	19
C. Aplicación del Acuerdo de Estabilidad	19
VI. COMPROMISOS PRESENTADOS	21
VII. FUNDAMENTOS DE DERECHO	22
PRIMERO. Competencia para resolver, normativa aplicable y objeto del procedimiento.....	22
SEGUNDO. Propuesta de Resolución del órgano instructor	24
TERCERO. Valoración jurídica de los compromisos	24
1. Valoración de los problemas de competencia detectados.....	25
2. Sobre la procedencia del procedimiento de terminación convencional.....	28
3. Conclusión.....	30
CUARTO. Ejecución de los compromisos y vigilancia de su cumplimiento	31
RESUELVE	32

I. ANTECEDENTES

1. El 3 de febrero de 2017 tuvo entrada en la CNMC un escrito del Organismo Público Puertos del Estado (PUERTOS DEL ESTADO) por el que **denunciaba** el “*Acuerdo de Estabilidad del Sector del Amarre y Desamarre en el Puerto Bahía de Algeciras*” suscrito por la patronal del sector y los sindicatos, con la mediación del Sistema Extrajudicial de Resolución de Conflictos Laborales de Andalucía (SERCLA)¹.

La denuncia se produce porque el acuerdo podría resultar contrario a la normativa de defensa de la competencia por contener cláusulas que limitan el libre acceso a la actividad y la capacidad competitiva de nuevos entrantes, al imponerles unas condiciones que elevan los costes por encima de lo estipulado en los Pliegos del Puerto y en el Convenio del sector (folios 1 a 45). La vigencia prevista del acuerdo era junio de 2022.

2. La **DC** inició una **información reservada** bajo la referencia **S/DC/0605/17** con el fin de determinar con carácter preliminar, la concurrencia de circunstancias que pudieran justificar la incoación de expediente sancionador (artículo 49.2 de la LDC).
3. El 3 de octubre de 2018 se acordó la **incoación** de un expediente sancionador contra la ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE SERVICIOS DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS (**AESBA**); la CONFEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE LA PROVINCIA DE CÁDIZ (**CEC**); la FEDERACIÓN ESTATAL DE SERVICIOS, MOVILIDAD Y CONSUMO (**FeSMC-UGT**); la FEDERACIÓN DE SERVICIOS A LA CIUDADANÍA DE COMISIONES OBRERAS (**FSC-CC.OO**), y el SINDICATO DE ACTIVIDADES MARÍTIMAS DEL ESTADO ESPAÑOL (**SAME**).

El procedimiento se inició ante la existencia de indicios de infracción del artículo 1 de la **LDC** y del artículo 101 del **TFUE** por la adopción de un convenio colectivo que incluye cláusulas que limitan el acceso de nuevos operadores a la actividad de amarre y desamarre en el Puerto Bahía de Algeciras (folios 46 y 47).

El 15 de noviembre de 2018 SAME presentó su escrito de alegaciones.

¹ Publicado en el BOP de Cádiz el 6 de agosto de 2016. https://www.bopcadiz.es/BOP_PDF/BOP151_09-08-16.pdf#page=1.

4. El 8 de octubre de 2018 se **notificó a la Comunidad Autónoma** de Andalucía la incoación del expediente sancionador² (folios 80-81).

5. La DC realizó diversos **requerimientos de información** (artículos 50.1 y 39 de la LDC).
 - El 19 de noviembre de 2018 solicitó a PUERTOS DEL ESTADO información sobre la vigencia del Acuerdo de Estabilidad y la evolución del número de empresas prestadoras del servicio de amarre y las cuotas de mercado en dicho sector dentro del Puerto de Algeciras (folios 121-126).

 - El 30 de noviembre de 2018:
 - A PUERTOS DEL ESTADO se reitera el requerimiento.

 - A las cinco entidades incoadas: (i) su actividad, (ii) objeto social, (iii) estructura organizativa, (iv) actividad del servicio de amarre y desamarre y, (v) su participación y seguimiento del Acuerdo de Estabilidad (folios 131 a 163).

 - A MARÍTIMA ALGECIREÑA en relación, entre otros, con su participación en la gestación del Acuerdo de Estabilidad, su impacto, y datos sobre la empresa³ (folios 166-171).

 - A ALGECIRAS MOORING SERVICIES, S.L, información relacionada con el impacto del Acuerdo de Estabilidad en la empresa⁴ (folios 172-177).

Las empresas respondieron entre el 11 de diciembre y el 3 de enero 2019 (SAME folios 188-205 y 677-694; ALGECIRAS MOORING SERVICES S.L folios 209-241; CEC folios 242-309; FSC- CC.OO folios 310-458,

² De conformidad con el artículo 5.2 d) de la Ley 1/2002, de 21 de febrero, de Coordinación de las Competencias del Estado y las Comunidades Autónomas en materia de defensa de la competencia.

³ Esta empresa ha venido prestando el servicio de amarre y desamarre de buques en el Puerto Bahía de Algeciras en virtud de concesión administrativa (por un periodo de más de 30 años). Hasta el año 2016, MARITIMA ALGECIREÑA era la única prestadora del servicio, año en el que la Autoridad Portuaria concedió una segunda licencia, conforme al Pliego de Prescripciones Particulares aprobado el 29 de junio de 2015 (Publicadas en BOE de 10 de febrero de 2017: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2017-1359>) y la liberalización de servicios portuarios según el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (TRLPEMM).

⁴ Actualmente, cuenta con una licencia de amarres en el Puerto Bahía de Algeciras, por un periodo de 6 años (hasta el 1 de abril de 2022), concedida por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras el 1 de abril de 2016. ALGECIRAS MOORING.

MARTÍTIMA ALGECIREÑA S.L. folios 459-471, FeSMC-UGT folios 472-600 y AESBA folios 605-655).

- El 22 de febrero de 2019 se reiteró de nuevo a Puertos del Estado la información requerida el 19 de noviembre de 2018 (folios 711-717).

- El 4 de marzo de 2019 se requirió esa misma información a la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (folios 720-727). Contestó el 22 de marzo de 2019 (folios 728-735).

6. El 10 de junio de 2019 AESBA y CEC solicitaron el inicio un procedimiento de **Terminación Convencional** y aportaron una primera versión de su propuesta de compromisos para resolver los problemas de competencia (artículos 52 LDC y 39 RDC) (folios 744-756).

El 14 de junio de 2019 se acordó el inicio de la terminación convencional y se elevó al Consejo de la CNMC tanto la solicitud de inicio de la misma como la propuesta de compromisos presentada por AESBA y CEC (art. 39, apartados 1 y 2 del RDC) (folio 770).

Asimismo, se acordó la suspensión del plazo máximo de resolución del expediente lo que se notificó a los interesados (folios 772-799).

Entre el 4 y el 23 de julio de 2019 se presentaron alegaciones al inicio de la terminación convencional que mostraban conformidad con los compromisos presentados -CEC y AESBA FSC-CC.OO. (folios 800-803); PUERTOS DEL ESTADO (folios 814-817); FeSMC-UGT (folios 818-823), y SAME (folios 831-833)-.

7. El 24 de julio de 2019 se consultó a FeSMC-UGT, FSC-CC.OO y SAME si solicitaban la adhesión al procedimiento de terminación convencional y si asumían como propios los compromisos presentados por CEC y AESBA.
8. Entre el 25 de julio y el 30 de septiembre de 2019 se recibieron escritos complementarios y de aclaración de los compromisos presentados por parte de FSC-CC.OO (folios 848-851, 897-900 y 904-907); de FeSMC-UGT (folios 852-856 y 860-868); de SAME (folios 857-859), 869-878, y 908-913); de AESBA (folios 886-892); y de la CEC (folios 893-896);
9. El 9 de octubre de 2019 la DC remitió al Consejo de la CNMC copia de la nueva propuesta de compromisos y aclaraciones (SAME) (art. 39.2 del RDC) (folio 914).

10. El 10 de octubre de 2019 la DC solicitó informe al CONSEJO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA DE ANDALUCÍA (folios 937-938), de acuerdo con lo establecido en el artículo 5.4 de la Ley 1/2002. Se recibió en la CNMC el 8 de noviembre de 2019 (folios 959-998).
11. El 7 de agosto de 2020 la DC elevó al Consejo de la CNMC la propuesta de acuerdo de terminación convencional del procedimiento sancionador (artículo 52 de la LDC y 39.5 del RDC) (folios 1028 a 1063).
12. La Sala de Competencia del Consejo de la CNMC aprobó esta resolución en su sesión de 23 de febrero de 2021.

II. LAS PARTES INTERESADAS

1. Denunciante (interesado): PUERTOS DEL ESTADO

Es una entidad de derecho público adscrita al Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana⁵. Tiene personalidad jurídica, patrimonio propio y plena capacidad de obrar. Es la encargada de la coordinación de las 28 autoridades portuarias que gestionan los 46 puertos de interés general españoles⁶.

Su actuación se rige por el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante⁷.

2. Interesado: AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS

La **APBA** es un organismo público que depende del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana. Tiene personalidad jurídica, patrimonio propio y plena capacidad de obrar. Gestiona los puertos Bahía de Algeciras y Tarifa.

Su actuación se rige igualmente por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

⁵ De las reguladas en el artículo 2.2.i) de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.

⁶ http://www.puertos.es/es-es/portaldetransparencia/Paginas/P_Transparencia_Institucional.aspx.

⁷ Aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

3. Denunciado/s

A. AESBA

La ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE SERVICIOS DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS es una organización empresarial de ámbito provincial, que cuenta con 114 socios, todos ellos dedicados a actividades relacionadas con el Puerto Bahía de Algeciras (folios 608 a 617).

Entre otras funciones, AESBA se encarga de la representación, gestión, promoción y defensa de los intereses económicos, sociales y profesionales de sus miembros. Actualmente, cuenta con 114 miembros, entre los que se encuentran las empresas de amarres Marítima Algecireña S.L. y Algeciras Mooring, S.L.

El vocal representante de las empresas amarradoras de la Junta Directiva de AESBA pertenece a la empresa MARÍTIMA ALGECIREÑA (folios 618 a 624).

B. CEC

La CONFEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE LA PROVINCIA DE CÁDIZ es una asociación empresarial sin ánimo de lucro que defiende los intereses empresariales, el fomento de la actividad económica y el compromiso con el desarrollo socioeconómico de la provincia de Cádiz.

Entre sus miembros se encuentran un total de 150 organizaciones empresariales, que a su vez representan a más de 18.000 empresas de la provincia de Cádiz.

AESBA está asociada a la CEC desde febrero de 2015. Su presidente es miembro de la Junta Directiva de la CEC (folios 245 a 262).

C. FeSMC-UGT

La FEDERACIÓN ESTATAL DE SERVICIOS, MOVILIDAD Y CONSUMO es una organización sindical de ámbito estatal y multisectorial, integrada en la Confederación Sindical de la Unión General de Trabajadores. Ejerce su acción en los sectores aéreo, carreteras, comercio, comunicaciones, ferroviario, grandes almacenes, hostelería-turismo, juego, marítimo-portuario, y restauración social.

En el marco de las negociaciones correspondientes al ámbito de las Federaciones Territoriales, le corresponde el seguimiento de dicha negociación colectiva territorial, sin que pueda intervenir en la misma, salvo que resulte requerido por el territorio. En el presente caso, dicho seguimiento sería realizado

por el Sindicato Federal Marítimo-Portuario, que se integra en el Sector Federal de Transportes, a quien también correspondería la adopción de los convenios colectivos (folios 487 a 498).

FeSMC-UGT participó en las negociaciones del Acuerdo de Estabilidad y en su firma sin tener ninguna representatividad (folios 475-486).

D. FSC-CC.OO.

La FEDERACIÓN DE SERVICIOS A LA CIUDADANÍA DE COMISIONES OBRERAS adopta la forma jurídica de sindicato, de ámbito estatal y multisectorial. Se integra en la Confederación Sindical de Comisiones Obreras.

Es la mayor de las organizaciones de rama confederada, que agrupa a trabajadores de los servicios públicos y privados de interés general y actividades económicas anexas. Tiene una doble estructura:

- a nivel **orgánico**, se organiza en federaciones de Comunidades Autónomas (que pueden dotarse de estructuras territoriales) y también en secciones sindicales (personas afiliadas en el ámbito de que se trate: centro de trabajo, empresa o grupo de empresas);
- a nivel **funcional** se organiza por distintos sectores de actividad para la acción sindical y la negociación colectiva. Uno de ellos es el Sector Estatal del Mar.

FSC-CC.OO. está legitimado, de conformidad con el artículo 87.2 Estatuto de los Trabajadores, para negociar convenios colectivos (folios 351 a 388).

E. SAME

EL SINDICATO DE ACTIVIDADES MARÍTIMAS DEL ESTADO ESPAÑOL es un sindicato minoritario de ámbito estatal, cuya actividad está centrada en el sector marítimo (buceo, amarre, bunkering, remolque, ferries, prácticos y servicios auxiliares), creado en 2006 y con sede central en el Puerto Bahía de Algeciras.

Participó en las negociaciones del Acuerdo de Estabilidad y en su firma sin tener ninguna representatividad (folios 191 a 205).

III. MARCO NORMATIVO

1. Definición legal de los servicios de amarre y desamarre

El artículo 128 de la vigente Ley de Puertos define los conceptos de amarre y desamarre⁸:

- el **servicio de amarre** como “el servicio cuyo objeto es recoger las amarras de un buque, portarlas y fijarlas a los elementos dispuestos en los muelles o atraques para este fin, siguiendo las instrucciones del capitán del buque, en el sector de amarre designado por la Autoridad Portuaria y en el orden y con la disposición conveniente para facilitar las operaciones de atraque, desamarre y desatraque”.
- el **servicio de desamarre** como “aquel cuyo objeto es el de largar las amarras de un buque de los elementos de fijación a los que está amarrado siguiendo la secuencia e instrucciones del capitán y sin afectar a las condiciones de amarre de los barcos contiguos”.

2. Régimen de prestación del servicio

En la Unión Europea la regulación sobre servicios portuarios se contiene en el Reglamento 2017/352 que establece unas normas sobre la transparencia financiera, la prestación de servicios portuarios y el cobro de tasas por infraestructuras portuarias⁹.

Incide en la prestación de servicios en régimen de libre competencia y exige que los requisitos que puedan establecer los Estados Miembros sean proporcionados, esto es, que no supongan barreras comerciales que impidan el libre acceso de empresas interesadas. La norma europea limita las exigencias mínimas que pueden ser impuestas con fines de seguridad o de protección del medioambiente; las circunstancias en que puede limitarse el número de operadores, y el procedimiento de selección de los operadores en esos casos.

⁸ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Ley de Puertos).

⁹ Reglamento (UE) 2017/352, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos (publicado en el DOCE, 3.3.2017) que entró en vigor el 25 de marzo de 2019. Previamente, el Libro Verde de 1997, de Puertos e Infraestructura Marítima, ya abogaba por liberalizar los servicios portuarios. Fruto de ello, la Comisión presentó sendas Directivas en 2001 y 2004 para facilitar el acceso a los servicios portuarios, pero fueron rechazadas por el Parlamento Europeo (en 2004 y 2006, respectivamente).

En España la evolución normativa en la prestación del servicio de amarre y desamarre de buques ha venido propiciada principalmente por los cambios normativos en la UE. Los hitos más importantes son los siguientes:

- El amarre originariamente se calificó como un **servicio público** retribuido a través de precios públicos y se llevaba a cabo por el **Ministerio** de la Marina. (Real Decreto-Ley de 19 de enero de 1928, de Puertos).
- El servicio de amarre se **atribuye a las autoridades portuarias** creadas por la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. En tanto que servicio portuario, las autoridades portuarias podían prestarlo **directamente** o indirectamente mediante **contratos sujetos al ordenamiento privado**, salvo en lo que se refiere a la publicidad y concurrencia en la adjudicación, que se regían por lo que determinase Puertos del Estado.
- Se **liberaliza** el servicio de amarre y desamarre. Se lleva a cabo por la iniciativa privada de acuerdo con el principio de **libre concurrencia con licencia otorgada por la Autoridad Portuaria**. Ley 48/2003, de 26 de noviembre, sobre régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general (LRPES).

Con posterioridad existen otros cambios normativos en la regulación portuaria. El vigente texto refundido de la Ley de Puertos de 2011 consagra el régimen de prestación de los servicios portuarios en libre concurrencia, garantizada por las autoridades portuarias, salvo las excepciones expresamente contempladas. Por ello establece libertad de acceso a la prestación de los servicios en los puertos de interés general¹⁰.

Actualmente, el régimen de prestación del servicio de amarre y desamarre se configura como un **servicio portuario básico**, de tipo técnico-náutico y de **provisión pública aunque llevado a cabo por la iniciativa privada**.

La prestación está sujeta a la obtención de una licencia que se otorga con carácter reglado (según requisitos de solvencia económico-financiera y técnico-profesional) en régimen de libre concurrencia. Puede limitarse el número de

¹⁰ En marzo de 2019, el Consejo Rector de Puertos del Estado propuso la modificación del Real Decreto Legislativo 2/2011 con el fin de alinear la normativa española con el Reglamento (UE) 2017/352, pero estos cambios no han sido incorporados todavía a dicho Real Decreto Legislativo.

Con posterioridad, el régimen jurídico de los servicios portuarios ha sido objeto de algunas modificaciones menores: (i) el Real Decreto-Ley 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y transporte, y otras medidas económicas; (ii) la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, y (iii) la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

prestadores por razones tasadas. Los Pliegos de Prescripciones Particulares de cada Puerto concretan las particularidades relativas al acceso y prestación de cada servicio, así como el plazo de duración de las licencias (art. 108 a 113).

A. Régimen laboral de los trabajadores

Las empresas amarradoras pueden contratar con libertad a los trabajadores que consideren necesarios, siempre que los mismos cumplan los requisitos establecidos en los pliegos de prescripciones particulares de cada Autoridad Portuaria.

No se requiere una titulación especial para los amarradores de buques¹¹. Los pliegos de prescripciones técnicas de la contratación no establecen requisitos formativos específicos para los trabajadores del sector del amarre, aunque su experiencia puede ser un factor determinante para que una empresa acredite su solvencia técnica y profesional¹².

La base del régimen laboral de estos trabajadores en España se encuentra en el Convenio Colectivo Nacional de Amarradores de 11 de junio de 1996 que entró en vigor el 1 de julio de 1996 y se ha prorrogado automáticamente¹³. Su aplicación es escasa por tratarse de un convenio de mínimos que permite la negociación de convenios más específicos (sectoriales de ámbito territorial inferior al nacional o de empresa).

¹¹ Salvo para quien esté al frente del personal y se encargue de las relaciones con la Autoridad Portuaria, a quien se exige ser un técnico especializado en la actividad que comprende el servicio, con formación y titulación suficiente y con acreditada experiencia. El Convenio Colectivo Nacional de Amarradores establece que, para el puesto de amarrador, “se valorará el haber realizado el Curso de formación y reciclaje de amarradores buques”. También establece que la categoría de Encargado/Capataz será de libre designación por parte del empresario, pero para designarla se tendrán en cuenta los títulos y cursos realizados por el trabajador, valorándose especialmente la realización del “Curso de Formación y Reciclaje de Amarradores”. Por su parte, el Comité de Facilitación de la OMI emitió unas directrices no vinculantes dirigidas a los Estados miembros que contienen los elementos fundamentales que debería tener la adecuada formación de los amarradores que han sido revisadas por última vez en 2020. Véase COMITE DE FACILITACION OMI *Directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre en tierra*. FAL.6/Circ.11/Rev.1 en <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/FAL%20related%20nonmandat ory%20documents/FAL.6-CIRC.11-REV.1.pdf>

¹² Según su cláusula 7.2. se considerará que la empresa solicitante de licencia cumple el requisito de solvencia técnico-profesional si al menos el 50% del personal ha prestado este servicio durante un mínimo de 120 jornadas de trabajo en los últimos 5 años en alguna empresa que cumpla determinados requisitos (en particular, que haya prestado el servicio de amarre y desamarre al menos dos años; o que haya prestado el servicio en una terminal portuaria en particular por un período de al menos 3 años), o si ha estado embarcado durante al menos 700 días realizando las labores de amarre y desamarre a bordo.

¹³ BOE nº 203, de 22 de agosto de 1996.

El Convenio recoge cuatro categorías profesionales de estos trabajadores: encargado/capataz, amarrador, ayudante o auxiliar y administrativo.

B. Obligaciones de servicio público

La prestación de los servicios portuarios en general, incluido el servicio de amarre y desamarre, tiene ciertas obligaciones de servicio público: cobertura universal, continuidad y regularidad de los servicios, cooperación en labores de salvamento, extinción de incendios, lucha contra la contaminación, prevención y control de emergencias, colaboración en la formación práctica para la prestación del servicio y sometimiento a la potestad tarifaria de la Autoridad Portuaria cuando proceda (artículo 110 de la Ley de Puertos).

IV. ANÁLISIS DEL MERCADO RELEVANTE

1. Mercado de producto

Las conductas objeto de la presente resolución se desarrollan en la actividad de amarre y desamarre desarrollada en el Puerto de Algeciras.

Desde el punto de vista del tráfico marítimo el amarre constituye una actividad especialmente importante en materia de seguridad al evitar accidentes de buques tanto en su llegada como en su salida de puerto.

Debe tenerse en cuenta que, cuando se trata de buques de gran tonelaje, el servicio de amarre es una maniobra compleja que puede requerir de embarcaciones auxiliares, de vehículos terrestres y, en cualquier caso, de determinados medios humanos.

Debido a estas especiales características y teniendo en cuenta los precedentes existentes, se considera que el servicio de amarre y desamarre constituye el mercado relevante en este caso¹⁴.

2. Mercado geográfico

Las *Directrices relativas al concepto de efecto sobre el comercio contenido en los artículos 81 y 82 del Tratado* establecen, en su apartado 12, que un puerto

¹⁴ La Sentencia del Tribunal de Justicia de 18 de junio de 1998 As. C-266/96 aborda el litigio entre Corsica Ferries France SA y el Grupo Antichi Ormeggiatori (corporación de amarradores del Puerto de Génova) en el que el primero reclamaba la devolución de los pagos realizados a la segunda, por considerar que estos pagos no tenían relación con el coste real del servicio y por abuso de posición de dominio (en la medida en que consideraba que se impedía el uso de personal propio y se aplicaban tarifas no equitativas). Señala la sentencia en lo referente a la definición del mercado de referencia “38. En lo que respecta a la delimitación del mercado de referencia, de la decisión de remisión se desprende que dicho mercado es el de la ejecución, por cuenta de terceros, de operaciones de amarre en los puertos de Genova y La Spezia (...)”.

situado en un Estado miembro puede constituir una parte sustancial del mercado común en función de su importancia¹⁵.

La relevancia de los servicios de amarre es tal que el mencionado Reglamento UE 2017/352 exige a los Estados Miembros que quieran establecer reserva de bandera para el servicio de amarre informar previamente a la Comisión Europea (art. 4.3).

El Puerto de la Bahía de Algeciras tiene una gran importancia dentro los puertos de España en relación con la prestación de servicios transfronterizos¹⁶.

Es el puerto con más tráfico de **mercancías** de España. En 2019 el tráfico de mercancías en este Puerto creció un 1,91% y alcanzó los 109,4 millones de toneladas (muy por encima del siguiente puerto de España con más tráfico, Valencia¹⁷). Destaca el tráfico realizado en contenedores (64 millones de toneladas) seguido a mucha distancia del realizado en los graneles líquidos (30,5 millones de toneladas).

El tráfico de **pasajeros** creció un 2,5%, hasta los 6,1 millones, mientras que los vehículos se mantienen en 1,2 millones gracias al crecimiento de la línea Algeciras-Ceuta (las líneas con Tánger sufrieron un retroceso respecto al año anterior)¹⁸.

En consonancia con este tráfico, favorecido por la liberalización de los servicios portuarios, el Puerto Bahía de Algeciras presenta una amplia oferta en el servicio de amarre.

¹⁵ Establecen que “una región e incluso un puerto o un aeropuerto situado en un Estado miembro pueden, dependiendo de su importancia, constituir una parte sustancial del mercado común. En estos casos debe tenerse en cuenta si la infraestructura en cuestión se utiliza para prestar servicios transfronterizos y, en caso afirmativo, hasta qué punto. Cuando ciertas infraestructuras tales como aeropuertos y puertos son importantes desde el punto de vista de la prestación de servicios transfronterizos, es posible que el comercio entre Estados miembros se vea afectado”.

¹⁶ Según el Informe de Competitividad de 2018 del Observatorio de Puertos del Estado el Puerto Bahía de Algeciras registró el mayor número de servicios de amarre y desamarre de toda España. En total, se realizaron 48.124 servicios, más del doble del puerto que le sigue, Ceuta, con 21.023 servicios. <https://observatorio.puertos.es/Paginas/Biblioteca.aspx?servicio=-1>.

¹⁷ Valencia en 2019 registró un tráfico de 81,06 millones de toneladas.

¹⁸ http://www.puertos.es/es-es/estadisticas/Paginas/estadistica_mensual.aspx.

El Puerto de Algeciras es el que mayor número de empresas de amarre tiene en todo el sistema portuario español, si se cuenta con las empresas con licencia de integración¹⁹.

La empresa Marítima Algecireña S.L. presta el servicio de amarre al menos desde enero de 1997 (folio 2 y 463) cuando se formalizó el contrato de prestación indirecta, tras el correspondiente concurso. La introducción del sistema de licencias no supuso inmediatamente la entrada de ninguna otra empresa para la prestación del servicio. En 2015 entró en el mercado la empresa Algeciras Mooring Services S.L. y en 2019 GABARRAS Y SERVICIOS, S.A.

La entrada de nuevas empresas queda reflejada en las cuotas de mercado del servicio de amarre (folios 731 a 735):

Empresa	Cuotas de mercado		Nº trabajadores	
	2016	2018	2016	2018
MARÍTIMA ALGECIREÑA	84,7 %	84,7 %	50 (más 10 años de antigüedad y contrato indefinido)	50
ALGECIRAS MOORING	15,35 %	15,35 %	16	23

GABARRAS Y SERVICIOS, S.A. ha comenzado a operar con 27 trabajadores.

Aunque el número de servicios de amarre y desamarre en el Puerto de Algeciras supera ampliamente el de cualquier otro puerto nacional, la facturación media de las empresas licenciatarias es la más baja en el ámbito nacional²⁰.

Tal como se ha mencionado, existe jurisprudencia de la UE que ha confirmado que un puerto puede considerarse en sí mismo parte sustancial del mercado común considerando sus circunstancias y volumen de tráfico²¹.

Cuanto antecede permite concluir que la conducta analizada afecta geográficamente al mercado de la UE.

¹⁹ Información facilitada por la CEC (folios 245 a 309; cita como fuente al Observatorio Permanente de los Servicios Portuarios).

²⁰ De acuerdo con la información aportada por el Consejo de Defensa de la Competencia de Andalucía (Informe I-CNMC/01/2019).

²¹ La citada Sentencia del Tribunal de Justicia Asunto C-266/96 establece que “ 38. (...) Teniendo en cuenta, particularmente, el volumen de tráfico en los puertos de que se trata y la importancia de dichos puertos para los intercambios intracomunitarios, cada uno de dichos mercados puede considerarse como una parte sustancial del mercado común (sentencias de 10 de diciembre de 1991, *Merci convenzionali porto di Genova*, C-179/90, Rec. p. I-5889, apartado 15, y de 12 de febrero de 1998, *Raso y otros*, C-163/96, Rec. p. I-533, apartado 26) ”.

V. HECHOS

Los hechos investigados se fundamentan en la información proporcionada por Puertos del Estado y la APBA, así como la obtenida de los requerimientos de información realizados tanto a las partes firmantes del Acuerdo de Estabilidad investigado como a las empresas que operan el servicio de amarre y desamarre en el Puerto Bahía de Algeciras.

1. Hechos denunciados

Puertos del Estado denunció el 31 de enero de 2017 que ciertas cláusulas concretas del *Acuerdo de Estabilidad*, en vigor desde 2016, podrían ser susceptibles de restringir la competencia en la medida que (folios 1 a 45):

- reconocen como trabajadores “expertos” a todos los trabajadores que se encontraban trabajando en la empresa MARÍTIMA ALGECIREÑA en diciembre de 2015, tanto fijos como eventuales.
- constituye una garantía para estos trabajadores, que serán contratados por alguna de las nuevas empresas que comiencen a prestar el servicio de amarre, si son despedidos por MARÍTIMA ALGECIREÑA.
- dichos trabajadores, además, deberán ser contratados con un incremento de 300€ sobre el salario base establecido en el Convenio, con carácter indefinido y en un plazo no superior a 60 días desde el despido, sin tener en cuenta si los servicios de estos trabajadores son o no necesarios. Para los trabajadores no considerados expertos (es decir, los contratados a partir de diciembre de 2015), también se impone un incremento salarial sobre el salario base de 100€.
- adicionalmente, los trabajadores considerados expertos tendrán un complemento de 450€ en el caso de que la empresa que los tenga empleados alcance una cuota del 30% y mientras persista esta situación.

Puertos del Estado señala que esto supondría un incremento de los costes tan importante que desincentivaría a los nuevos entrantes a incrementar su participación en el mercado.

2. El Acuerdo de estabilidad

1. El *Acuerdo para la Estabilidad en el empleo del sector de amarre y desamarre de buques en el Puerto Bahía de Algeciras* (Acuerdo de Estabilidad) fue **aprobado** en la reunión del 17 de junio de 2016 (folios 692 a 694) y publicado

en el BOP de Cádiz como convenio colectivo sectorial para los trabajadores del servicio Amarre y Desamarre del Puerto de Algeciras²².

2. Constan como entidades firmantes:

- Asociación de Empresas de Servicio de la Bahía de Algeciras (AESBA);
- CONFEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE LA PROVINCIA DE CÁDIZ (CEC).
- Federación de Servicio a la Ciudadanía de Comisiones Obreras (FSC-CC.OO.);
- FEDERACIÓN ESTATAL DE SERVICIOS, MOVILIDAD Y CONSUMO(FeSMC-UGT), y
- SINDICATO DE ACTIVIDADES MARÍTIMAS DEL ESTADO ESPAÑOL (SAME);

MARÍTIMA ALGECIREÑA y ALGECIRAS MOORING participaron en la reunión de la firma del Acuerdo el 17 de junio de 2016 (folios 683 a 694).

A. Ámbito de aplicación

3. Ámbito de aplicación objetivo: El acuerdo afecta a todas las empresas titulares de licencias para la prestación del servicio portuario de amarre y desamarre abiertas al uso general cuyo ámbito geográfico se extienda a los muelles y atraques de la zona de servicio del Puerto Bahía de Algeciras²³.

Tiene carácter de mínimo en lo que se refiere a las condiciones aplicables a los trabajadores “sin menoscabo de lo dispuesto en la legislación vigente sobre prioridad aplicativa de los convenios de empresas en determinadas materias”.

Este Acuerdo es de aplicación subsidiaria a MARÍTIMA ALGECIREÑA en determinadas materias, ya que esta empresa tiene un Convenio Colectivo de Empresa, cuya ultraactividad fue aprobada en diciembre de 2015 (artículo 84.2 del Estatuto de Trabajadores)²⁴. A pesar de la firma del Acuerdo de Estabilidad,

²² BOP de Cádiz nº 151 de 9 de agosto de 2016.

²³ Por tanto, quedan fuera las que prestan el servicio de amarre y desamarre en régimen de integración de servicios.

²⁴ Artículo 84.2 del Estatuto de los Trabajadores: “La regulación de las condiciones establecidas en un convenio de empresa, que podrá negociarse en cualquier momento de la vigencia de convenios colectivos de ámbito superior, tendrá prioridad aplicativa respecto del convenio sectorial estatal, autonómico o de ámbito inferior en las siguientes materias:

se ha mantenido cierta conflictividad laboral, por impago de nóminas y retrasos, en la empresa MARÍTIMA ALGECIREÑA²⁵.

4. Ámbito de aplicación personal: los trabajadores afectados son todos aquellos que presten sus servicios como amarradores para las empresas comprendidas en el ámbito funcional y territorial.

5. Ámbito de aplicación temporal: el acuerdo entró en vigor en el momento de su adopción (30 de junio de 2016²⁶). Su plazo previsto de finalización es el 30 de junio de 2022 aunque quedaría prorrogado por períodos sucesivos de un año, salvo denuncia expresa de cualquiera de las partes. Si se produce la denuncia, el acuerdo mantendrá íntegramente su vigencia hasta la entrada en vigor de un nuevo acuerdo que lo sustituya.

B. Cláusulas del Acuerdo analizadas

6. El Acuerdo prevé la creación de una Comisión de Seguimiento, de carácter paritario e integrada por 6 representantes (tres pertenecientes a los sindicatos firmantes y otros tres pertenecientes a las organizaciones empresariales firmantes), encargada de interpretar, aplicar, vigilar y adaptar el Acuerdo.

Cualquier conflicto (tanto individual como colectivo) debe someterse a los procedimientos de mediación del Sistema Extrajudicial de Resolución de Conflictos Laborales en Andalucía (SERCLA).

a) La cuantía del salario base y de los complementos salariales, incluidos los vinculados a la situación y resultados de la empresa; b) El abono o la compensación de las horas extraordinarias y la retribución específica del trabajo a turnos; c) El horario y la distribución del tiempo de trabajo, el régimen de trabajo a turnos y la planificación anual de las vacaciones; d) La adaptación al ámbito de la empresa del sistema de clasificación profesional de los trabajadores; e) La adaptación de los aspectos de las modalidades de contratación que se atribuyen por esta ley a los convenios de empresa; f) Las medidas para favorecer la conciliación entre la vida laboral, familiar y personal y g) Aquellas otras que dispongan los acuerdos y convenios colectivos a que se refiere el artículo 83.2.

El acta de 17 de diciembre de 2015 fue aportada por varios interesados en este procedimiento.

²⁵ El 20 de diciembre de 2018 se acordó una reducción de los salarios del 7% y la retirada de 90€ del plus de productividad. https://www.europasur.es/campo-de-gibraltar/amarradores-Algeciras-explotan-impagos-nominas_0_1290471457.html, <https://www.elestrechodigital.com/2018/12/20/acuerdo-en-el-sector-del-amarre/>

²⁶ *Fecha* en que el Acuerdo de Estabilidad es validado por la Delegada Territorial de Empleo, Empresa y Comercio de la Junta de Andalucía en Cádiz.

a. Creación de una bolsa de trabajo

7. El Acuerdo establece la creación de una bolsa de trabajo en la que se inscribirán, previa solicitud individual, en un plazo de 15 días, aquellos trabajadores de MARÍTIMA ALGECIREÑA que hayan perdido su trabajo, por alguna de las causas contempladas en la cláusula 6.1 del Acuerdo como amarradores con contrato indefinido en vigor a fecha de 17 de diciembre de 2015 y los que en esa fecha estuvieran contratados como eventuales²⁷. El Anexo del incluye un listado en el que se identifican 58 trabajadores: 40 indefinidos y 18 eventuales.

El apartado del Acuerdo “7. Contratación, procedimiento y plazo” señala que los amarradores incluidos en la bolsa de trabajo **“tendrán preferencia absoluta para ser contratados por el resto de empresas (...) no pudiendo estas empresas contratar a ningún otro amarrador mientras haya disponibilidad en la bolsa de trabajo”**.

Estos trabajadores, que tendrán la consideración de **amarradores expertos, deberán ser contratados en un plazo máximo de 60 días desde su inclusión en la bolsa y por tiempo indefinido**.

La Comisión de Seguimiento comunicará a las empresas la disponibilidad de trabajadores, pero corresponderá a la empresa la elección del trabajador concreto entre los disponibles en la bolsa.

b. Establecimiento de un salario base

8. El Acuerdo establece un salario base para todos los amarradores de 1.200 euros mensuales²⁸.

Se establece que, en materia de antigüedad, pagas extraordinarias y horas extraordinarias, se estará a lo dispuesto en el Convenio nacional de amarradores, estando las dos pagas extraordinarias referidas exclusivamente al Salario base.

²⁷ “Los trabajadores individualmente solicitarán a la Comisión de Seguimiento su incorporación a la bolsa cuando sean objeto de despido individual o colectivo, o por extinción del contrato por voluntad del trabajador en los casos previstos en el artículo 41 TRLET, o por finalización del contrato en el caso de los eventuales; en todos estos casos siempre que el motivo sea debido, exclusivamente, a pérdida de actividad en las empresas incluidas en el ámbito de este acuerdo” (subrayado añadido).

²⁸ Según el apartado 11 del Acuerdo de Estabilidad, el Salario Base Incluye complementos correspondientes al trabajo nocturno y por turnos. Este salario es el resultado de actualizar las tablas salariales del Convenio Colectivo Nacional de Amarradores al IPC real (desde 1997 hasta 2015).

c. Establecimiento de complementos salariales

9. Se establecen una serie de complementos en función de dos tipos de amarradores:

- Los *amarradores expertos*²⁹: son los trabajadores incluidos en la bolsa de trabajo. Contarán con un *Complemento Personal de Amarradores Expertos* (CPAE) de 300 euros mensuales (doce mensualidades).
- El *resto de trabajadores* que no tengan esa consideración, a los que se atribuye un plus compensatorio (PC) de 100 euros mensuales.

Todas estas condiciones regirán hasta que se actualicen las tablas salariales en el Convenio Nacional, ajustándose las diferencias que pudieran existir con los complementos anteriores³⁰.

10. En atención a su experiencia profesional cualificada y para facilitar la “*adaptación de las empresas en el nuevo marco de libre competencia*” se retribuirá a los citados amarradores expertos con un “*incentivo por objetivos*” de 450 euros mensuales cuando la empresa alcance una cuota de mercado del 30% y mientras mantenga dicha cuota.

C. Aplicación del Acuerdo de Estabilidad

11. El Acuerdo de Estabilidad entró en vigor el 30 de junio de 2016 y sigue vigente dado que no ha sido denunciado.

12. No ha quedado acreditado que hasta la fecha el Acuerdo se haya aplicado en su integridad. Únicamente se ha aplicado el pago del salario base de 1.200€, que incluye los complementos de turnicidad y nocturnidad³¹. Por tanto:

²⁹ Según la información aportada por las partes en contestación a los requerimientos de información, no existe una categoría profesional de amarrador experto, como tal, por lo que se trata más bien de una condición creada por el propio Acuerdo de Estabilidad para diferenciar a unos amarradores de otros en función de su experiencia profesional y a efectos retributivos. No obstante, ALGECIRAS MOORING ha señalado que retribuye los puestos de 'Coordinador' (5 en su empresa) con un "plus experto" como parte de su salario, al tratarse de un puesto de responsabilidad y con autoridad sobre el resto del personal de amarre

³⁰ El CCNA establece los siguientes salarios base (incluyen complementos de turnicidad y nocturnidad): Capataz/encargado: 152.458€; Amarrador: 120.738€; Administrativo: 120.738€; Ayudante/Auxiliar: 98.228€. A estas cantidades hay que añadir antigüedad (3% del salario base por cada trienio en la empresa), pagas extraordinarias (2 al año), y horas extraordinarias. Si el nuevo salario base del CCNA fuera de 1.300 euros, se minorarían los complementos en 100 euros.

³¹ Según información ofrecida por MARÍTIMA ALGECIREÑA (folios 462-467), ALGECIRAS MOORING (folios 212-218) y APBA (APBA folios 731-734).

- No se ha aplicado el plus compensatorio de 100€ establecido en la cláusula 13 para amarradores no expertos (es decir, para todos aquellos que no trabajaban en MARÍTIMA ALGECIREÑA a fecha de 17 de diciembre de 2015)³².
- No se ha creado la bolsa de trabajo prevista, dado que no se ha producido el supuesto de hecho que debía desencadenar su creación: la extinción del contrato de trabajo de algún empleado de MARÍTIMA ALGECIREÑA por las causas contempladas en la cláusula 6.1 del citado Acuerdo.
- La Comisión de Seguimiento no se ha reunido en ninguna ocasión ni ha intervenido en la política de contrataciones.

13. MARÍTIMA ALGECIREÑA ha reducido los sueldos de sus trabajadores desde que comenzó la situación de conflictividad en 2012³³. Según la propia empresa, las condiciones retributivas de sus empleados son todavía superiores a las contempladas en el Acuerdo.

Sí se ha aplicado la cláusula 11 del Acuerdo, que establece la cuantía del salario base para los trabajadores que trabajen en empresas con licencia para prestar el servicio portuario de amarre y desamarre abierta al uso general y no cuenten con Convenio Propio.

14. Los salarios y complementos acordados por las empresas respecto de los trabajadores con posterioridad a aprobación del Acuerdo han sido absorbidos por los salarios pagados en la práctica.

El Convenio Nacional de Amarradores de 1996 incorpora la tabla salarial con el salario base de las diferentes categorías del sector y no se ha actualizado desde su firma.

La cláusula 10 del Acuerdo establece que las condiciones aplicables a los trabajadores son las del Convenio Colectivo Nacional de Amarradores (CCNA), con las especificaciones transitorias que recoge a continuación en relación con las condiciones económicas. Añade que tienen carácter de mínimo y se aplicarán sin perjuicio de lo previsto en la legislación vigente en relación con la prioridad de los convenios de empresa. La cláusula 11 se refiere al salario base e indica que, hasta que se actualicen las tablas salariales por la Comisión Negociadora

³² En todo caso, si se hubiese aplicado, habría sido de manera uniforme a todos los trabajadores sin convenio propio, ya que no se ha creado la bolsa de trabajo ni ha habido trabajadores expertos.

³³ En diciembre de 2018 se acordó una reducción del 7% de los salarios y de 90€ del plus de productividad.

del CCNA el mismo será de 1.200 euros, que es el resultado de aplicar los incrementos de IPC desde 1997 hasta 2015.

Por ello debe concluirse que los trabajadores de ALGECIRAS MOORING y GABARRAS Y SERVICIOS estarían percibiendo los sueldos mínimos hasta la aprobación del nuevo Convenio Estatal de Amarradores, salvo que cuenten con un convenio de empresa de aplicación preferente.

15. Las tarifas de amarre son fijadas por la Autoridad Portuaria y tanto ALGECIRAS MOORING como MARÍTIMA ALGECIREÑA han tenido libertad para establecer bonificaciones concretas.

16. El Acuerdo de Estabilidad no ha sido aplicable en ningún caso a las empresas que prestan el servicio de amarre y desamarre en el Puerto Bahía de Algeciras en régimen de integración de servicios (ACERINOX EUROPA, COMPAÑÍA ESPAÑOLA DE PETRÓLEOS y ENDESA GENERACIÓN).

VI. COMPROMISOS PRESENTADOS

A continuación se exponen los compromisos presentados, asumidos por todas las partes (folios 744 a 756 y 914):

- **Eliminar la bolsa de trabajadores de contratación obligatoria** Para las empresas entrantes que quieran contratar trabajadores (cláusula 4ª del Acuerdo).
- **Eliminar el complemento salarial** de 300€ de amarrador experto (cláusula 13 del Acuerdo): Las partes se comprometen a sustituirlo por una estructura salarial de carácter general de acuerdo con la redacción del artículo 26.3 del Estatuto de los Trabajadores.
- **Eliminar el complemento salarial de 450€** para las empresas que alcancen una cuota del 30%: Las partes se comprometen a sustituirlo por una estructura salarial de carácter general acorde con el artículo 26.3 del Estatuto de los Trabajadores. También se comprometen a no incorporar en el nuevo Acuerdo que se firme ninguna cláusula que contenga gravámenes o penalizaciones a determinadas empresas por el hecho de alcanzar una determinada cuota de mercado.
- **Abstenerse de suscribir en el futuro acuerdos que contengan cláusulas que resulten sustancialmente equivalentes o idénticas:** Las partes se comprometen a no incorporar en el nuevo Acuerdo, una vez acabado el presente procedimiento de terminación convencional, cualquier cláusula idéntica o equivalente a las controvertidas y cuya eliminación se ha propuesto por las partes.

- **Comunicar el acuerdo de terminación convencional a los asociados.** En un plazo máximo de cinco (5) días hábiles desde que les sea notificada formalmente la resolución del Consejo de la CNMC, con el objetivo de garantizar la implementación y efectividad del Acuerdo de Terminación Convencional.

- **Aprobar un nuevo Acuerdo de Estabilidad en el Empleo en el Puerto Bahía de Algeciras, al que se incorporarán todas las modificaciones acordadas.** Las partes se comprometen a la firma de este nuevo Acuerdo en el plazo de 10 días hábiles desde que les sea notificada formalmente la Resolución del Consejo de la CNMC por la que se declare la terminación convencional del presente expediente S/0605/17.

- **Remitir a la CNMC el nuevo Acuerdo que sustituya al actual:** Además, las partes se comprometen a remitir a la CNMC copia del nuevo Acuerdo y de todos los que lo sustituyan, así como copia de su publicación en el Boletín Oficial correspondiente, sin que eso suponga una obligación de reporte periódico de información.

- **No aplicar las cláusulas controvertidas hasta la aprobación de un nuevo Acuerdo:** Aunque las partes afirman que no se ha aplicado ninguna de las cláusulas controvertidas y que éstas se van a sustituir por un nuevo Acuerdo cuando la terminación convencional se resuelva por el Consejo de la CNMC, todas las partes se han comprometido a no aplicar ninguna de esas cláusulas hasta que se anulen formalmente y se sustituyan por el nuevo Acuerdo.

VII. FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. Competencia para resolver, normativa aplicable y objeto del procedimiento

Corresponde a la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC resolver los procedimientos sancionadores en aplicación de la LDC en materia de conductas que supongan impedir, restringir y falsear la competencia³⁴. Por ello la Sala de Competencia debe resolver en este expediente sobre las prácticas investigadas.

En lo relativo a la normativa aplicable, las conductas recogidas en los hechos acreditados se han desarrollado durante la vigencia de la Ley 15/2007, de Defensa de la Competencia que rige el presente procedimiento sancionador.

³⁴ De acuerdo con los artículos 5.1.c) y 20.2 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (LCNMC) y el artículo 14.1.a) del Estatuto Orgánico de la CNMC, aprobado por Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto.

La presente Resolución tiene por objeto resolver sobre una propuesta de Terminación Convencional. Este modo de terminación del procedimiento encuentra su regulación específica en materia de derecho sancionador por prácticas restrictivas de la competencia en el artículo 52 de la LDC, precepto que dispone lo siguiente³⁵:

- “1. El Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia [actualmente CNMC], a propuesta de la Dirección de Investigación [actualmente DC], podrá resolver la terminación del procedimiento sancionador en materia de acuerdos y prácticas prohibidas cuando los presuntos infractores propongan compromisos que resuelvan los efectos sobre la competencia derivados de las conductas objeto del expediente y quede garantizado suficientemente el interés público.*
- 2. Los compromisos serán vinculantes y surtirán plenos efectos una vez incorporados a la resolución que ponga fin al procedimiento.*
- 3. La terminación del procedimiento en los términos establecidos en este artículo no podrá acordarse una vez elevado el informe propuesta previsto en el artículo 50.4”.*

Este precepto se desarrolla en el artículo 39 del RDC y en la Comunicación sobre terminación convencional de expedientes sancionadores adoptada por la extinta CNC, cuyo apartado 24 incluye los criterios de valoración que debe tener en cuenta esta Sala para observar el cumplimiento de los objetivos que se persiguen con la propuesta de compromisos. Establece, en concreto:

- “Por otra parte, de cara a la aceptación de los compromisos propuestos, y a los efectos de que se cumpla el requisito legal de que los compromisos resuelvan los efectos sobre la competencia, la CNC valorará que las propuestas cumplan los siguientes requisitos:*
- Los compromisos presentados efectivamente resuelvan de manera clara e inequívoca los problemas de competencia detectados.*
 - Esos compromisos puedan implementarse de manera rápida y efectiva.*
 - La vigilancia del cumplimiento y de la efectividad de los compromisos sea viable y eficaz.”*

Un incumplimiento de los compromisos pactados podría dar lugar a un procedimiento sancionador por el incumplimiento de dichas obligaciones, en virtud de lo establecido en los artículos 62 de la LDC y 21.4 del RDC, así como a la imposición de multas coercitivas encaminadas a forzar el cumplimiento de las obligaciones contraídas en el acuerdo de terminación convencional.

³⁵ Aunque ya viene previsto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Esta forma especial de finalización del procedimiento sancionador supone la inexistencia de pronunciamiento por parte de la autoridad de competencia sobre la existencia o no de infracción en las conductas objeto de incoación.

El presente expediente fue incoado al considerarse que existían indicios suficientes de la existencia de una posible infracción del artículo 1 de la LDC por parte de FSC-CC.OO., FeSM-UGT, SAME, AESBA y CEC.

Dentro de los plazos previstos en el artículo 52.3 de la LDC, CEC y AESBA solicitaron el inicio del procedimiento de terminación convencional.

Aportaron propuesta definitiva de compromisos el 10 de junio de 2019.

Posteriormente, FSC-CC.OO., FeSMC-UGT, SAME y PUERTOS DEL ESTADO manifestaron su adhesión a los mismos.

Por tanto, en este expediente corresponde a la Sala de Competencia decidir si se cumplen los requisitos para proceder a la terminación convencional.

SEGUNDO. Propuesta de Resolución del órgano instructor

La DC considera que las actuaciones denunciadas podrían ser contrarias a los artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE al crear un escenario de desigualdad de condiciones entre empresas competidoras, al restringir la autonomía contractual de algunas de ellas y al encarecer y uniformizar determinados costes, penalizando el crecimiento de las empresas por encima de una determinada cuota de mercado.

La DC considera que los compromisos presentados por las partes en esta Terminación Convencional solucionan adecuadamente los problemas de competencia identificados y salvaguardan el interés público. Por ello propone al Consejo que resuelva la terminación convencional del presente expediente, declarando adecuados y vinculantes los compromisos presentados por FSC-CC.OO., FeSMC-UGT, SAME, AESBA, y la CEC, quedando estas entidades obligadas a su cumplimiento.

TERCERO. Valoración jurídica de los compromisos

El artículo 52 de la LDC exige que los compromisos presentados por parte de los presuntos infractores resuelvan los efectos negativos sobre la competencia derivados de las conductas objeto del expediente y que quede garantizado suficientemente el interés público. Analizamos a continuación los problemas de competencia derivados de la conducta denunciada.

1. Valoración de los problemas de competencia detectados

Esta Sala considera que el Acuerdo de Estabilidad podría tener el objetivo de restringir el acceso a la actividad de amarre y desamarre y resultar contrario a la liberalización establecida en la normativa sectorial en el Puerto Bahía de Algeciras.

El análisis realizado se ciñe a la labor de preservar la competencia en los mercados sin entrar a valorar aspectos propios de la regulación laboral que deban ser analizados por la autoridad laboral.

El Tribunal Constitucional ya ha determinado que las partes negociadoras de un convenio colectivo no tienen libertad absoluta a la hora de fijar el ámbito de aplicación del convenio, sino que están sujetas a límites y a los requisitos legales (lo que incluye la normativa de competencia), dado que el convenio produce efectos entre todos los empresarios y trabajadores incluidos dentro de su ámbito de aplicación³⁶.

En el mismo sentido en su Sentencia Albany el Tribunal de Justicia ha determinado que los acuerdos entre los interlocutores sociales constituyen una materia propia de la negociación colectiva comprendida en el ámbito de la LDC en el caso de que se extralimiten y vayan más allá del objeto propio que les es propio³⁷. Tal ha sido también el criterio del Tribunal Supremo Español cuando ha confirmado la Resolución del Consejo de la CNC de 24 de septiembre de 2009³⁸.

³⁶ Sentencia del Tribunal Constitucional 136/1987, en el recurso de amparo 267/1986, promovido por «Bimbo, Sociedad Anónima», contra la sentencia del Tribunal Central de Trabajo, de 3 de febrero de 1986, dictada en el recurso núm. 40/1985.

³⁷ La Sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de septiembre de 1999, asunto C-67/96 – Albany International BV contra Stichting Bedrijfspensionenfonds Textielindustrie: niega la exclusión *per se* de los convenios colectivos de la aplicación de las normas de competencia, imponiendo a las autoridades de competencia un examen previo de la naturaleza y objeto del acuerdo antes de concluir si es o no de aplicación el artículo 101.1 del TCE.

³⁸ Sentencia de la Audiencia Nacional de 4 de mayo de 2010 Asociación Nacional Empresas Estibadoras y Consignatarias/Coordinadora Estatal Trabajadores del Mar. «Las consecuencias que la CNC extrae de este pronunciamiento, son, según se aplican al supuesto enjuiciado a juicio de esta Sala correctas. Respecto del IV Acuerdo claramente se ha resuelto por la jurisdicción competente que las partes se han extralimitado abordando cuestiones ajenas al objeto de la negociación colectiva con base en los límites establecidos por la Ley de Puertos, pretendiendo imponer sus acuerdos a empresarios y trabajadores a quienes no pueden vincular, y sobre cuestiones ajenas a las propias de la negociación colectiva en su ámbito».

En el mismo sentido, el TS, en su Sentencia de 8 de marzo de 2016 consideró que el “IV Acuerdo para la regulación de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria” suponía un desbordamiento del marco estrictamente laboral de los convenios colectivos “al extender su ámbito aplicativo subjetivo y funcional en contravención de los postulados de liberalización de los servicios portuarios que informan la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, al incluir actividades

Partiendo de tales premisas, la Sala procederá a analizar la naturaleza y objeto del acuerdo investigado.

Las cláusulas del Acuerdo denunciado implican que cualquier empresa que necesite contratar a nuevos trabajadores para la prestación de amarre y desamarre en el Puerto de Algeciras **deberá contratar con carácter preferente** a trabajadores de la bolsa de trabajo generada con los trabajadores que cesen en su relación laboral con MARÍTIMA ALGECIREÑA. Ello implica que no se podrá recurrir a otros trabajadores ajenos a dicha bolsa mientras exista disponibilidad en la misma. Los contratos deberán tener carácter **indefinido**. Se crea un complemento retributivo de **300 euros mensuales**. Por otro lado, cuando una empresa alcance una cuota de mercado de al menos el 30%, deberá pagarles un incentivo por objetivos de 450 euros mensuales.

En opinión de esta Sala dichas cláusulas podrían restringir la libertad de contratación de las empresas en la medida en que imponen a las empresas entrantes potenciales en el mercado del Puerto de Algeciras, unos trabajadores que deben ser contratados con preferencia de otros. Además homogeneizarían los costes salariales, limitando la autonomía de las empresas ellas para competir entre sí.

Tales exigencias resultarían discriminatorias respecto de la empresa incumbente, MARÍTIMA ALGECIREÑA, pues generarían una asimetría entre ella y el resto de empresas que pretendan entrar en el mercado. Las cláusulas operarían como un mecanismo de penalización hacia estas últimas, dado que sólo se les aplica a ellas cuando tengan que contratar a nuevos trabajadores.

El encarecimiento de costes de terceros beneficiaría a MARÍTIMA ALGECIREÑA al favorecer el mantenimiento de su posición y desincentiva y dificultaría la actividad de nuevas empresas.

Puede considerarse que el establecimiento de las cláusulas analizadas podría haber supuesto mantener el *statu quo* existente en el Puerto de Algeciras, favoreciendo un reparto del mercado en el momento preciso en el que se adoptaban nuevos Pliegos que preveían la entrada de nuevos operadores en aplicación de las medidas liberalizadoras del sector.

Tanto la denuncia efectuada por Puertos del Estado, como el órgano instructor en su informe propuesta y el Informe del Consejo de Defensa de la Competencia de Andalucía, consideran que las cláusulas denunciadas podrían resultar

complementarias realizadas por empresas no estibadoras, distintas de las empresas de estiba, y al afectar a trabajadores no incorporados a este tipo de empresas”.

contrarias a lo dispuesto en los artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE al tener por finalidad la limitación en la entrada de nuevos operadores por medio del establecimiento de requisitos no necesarios ni proporcionales vinculados con Razones Imperiosas de Interés General. Por el contrario, manifiestan que las medidas restringen la autonomía contractual de las empresas, encarecen y uniformizan sus costes y penalizan el crecimiento por encima de una determinada cuota de mercado.

Coincide esta Sala con tales valoraciones considerando que las medidas podrían tener un efecto disuasorio para los potenciales entrantes.

Ello conllevaría la valoración de que las medidas podrían suponer una extralimitación del objeto de los convenios colectivos.

A pesar de la finalizar pretendida, no se ha acreditado que el acuerdo analizado haya tenido efectos dado que desde su entrada en vigor:

- (i) no se ha despedido a ningún trabajador de MARÍTIMA ALGECIREÑA que estuviera en activo el 17 de diciembre de 2015;
- (ii) no se ha creado la bolsa de trabajo estipulada en el Convenio;
- (iii) no se ha reunido la Comisión de Seguimiento encargada de interpretar, aplicar, vigilar y adaptar el Acuerdo de Estabilidad y
- (ii) ninguna empresa ha tenido que contratar nuevos trabajadores forzosamente.

Puede concluirse por tanto que las empresas han podido contratar nuevos trabajadores libremente y que se les han aplicado las condiciones salariales previamente explicadas.

Por otro lado, los salarios y complementos acordados han sido absorbidos por los salarios pagados en la práctica, ya que el Convenio Nacional de Amarradores, de 1996, que incorpora la tabla salarial con el salario base de las diferentes categorías del sector, no se ha actualizado desde su firma. Los trabajadores de ALGECIRAS MOORING y GABARRAS Y SERVICIOS, de conformidad con el Acuerdo de Estabilidad, deben estar percibiendo los sueldos mínimos hasta la aprobación del nuevo Convenio Estatal de Amarradores, salvo que cuenten con un convenio de empresa de aplicación preferente.

El Acuerdo tampoco habría tenido efecto sobre la libertad de fijación de las tarifas. Se ha acreditado que las mismas son fijadas por la Autoridad Portuaria y

tanto ALGECIRAS MOORING como MARÍTIMA ALGECIREÑA han tenido libertad para establecer bonificaciones concretas³⁹.

También se ha acreditado que el Acuerdo de Estabilidad no ha sido aplicable en ningún caso a las empresas que prestan el servicio de amarre y desamarre en el Puerto Bahía de Algeciras en régimen de integración de servicios (ACERINOX EUROPA, COMPAÑÍA ESPAÑOLA DE PETRÓLEOS y ENDESA GENERACIÓN).

Analizadas tales cuestiones puede concluirse que los compromisos resuelven de manera clara, rápida y efectiva las restricciones a la competencia que podrían derivarse de la obligatoriedad de contratar a trabajadores de la bolsa de trabajo y de pagar determinados pluses que perjudican a nuevos entrantes en el servicio de amarre del Puerto Bahía de Algeciras.

2. Sobre la procedencia del procedimiento de terminación convencional

Debe analizarse si se cumplen los aspectos formales y sustantivos que avalen la procedencia del procedimiento de TC de acuerdo con la mencionada comunicación de la CNC.

Respecto de los aspectos formales, debe concluirse que la propuesta cumple todas las exigencias establecidas por la autoridad de competencia:

- el solicitante contactó con la dirección de instrucción para explorar la posibilidad de finalizar el procedimiento de este modo;
- la solicitud tuvo lugar antes de la redacción del Pliego de Concreción de Hechos (PCH) y
- la solicitud contiene las líneas generales de los compromisos propuestos así como la justificación de su adecuación y suficiencia en orden a finalizar convencionalmente el presente expediente.

Respecto de los aspectos sustantivos debe valorarse que nos encontramos ante una conducta que no se agota en sí misma; no puede considerarse que las conductas hayan afectado a una parte significativa del mercado ni que haya tenido efectos irreversibles y los presuntos infractores no han sido declarados con anterioridad por la CNMC ni por otra autoridad de defensa de la

³⁹ No se hace referencia a las tarifas aplicadas por GABARRAS Y SERVICIOS porque comenzó a operar más recientemente, en febrero de 2019.

competencia, responsables de una práctica prohibida por conductas similares en la actividad de los amarres.

Debe analizarse la aptitud de los compromisos presentados y su vinculación con el objetivo de protección del interés general.

- Eliminar de la bolsa de trabajadores de contratación obligatoria.

El compromiso de las partes de eliminar la bolsa de trabajadores de contratación obligatoria devuelve a las empresas la libertad de contratación de trabajadores para las labores de amarre y desamarre en el Puerto Bahía de Algeciras en función de sus necesidades, siempre que cumplan los requisitos legalmente establecidos.

- Eliminar del complemento de amarrador experto de 300€.

El compromiso de eliminar el complemento de 300€ para los trabajadores inscritos en la bolsa de trabajo, que pasan por estar en ella a ser considerados amarradores expertos, elimina la penalización establecida para los nuevos entrantes de contratar a trabajadores de la bolsa de trabajo.

La incorporación de una cláusula salarial general, conforme al artículo 26.3 del Estatuto de los Trabajadores, que afecte por igual a todas las empresas, independientemente de si han entrado a prestar el servicio de amarre y desamarre a partir de determinada fecha y si han tenido que contratar a trabajadores de la bolsa de trabajo, sitúa a las empresas en términos de igualdad y por lo no puede considerarse que tiene incidencia negativa en la competencia.

- Eliminar del complemento de 450€ para las empresas que alcancen una cuota del 30%.

La eliminación de esta cláusula desvincula el crecimiento en cuota de mercado de cualquier empresa con la obligatoriedad de hacer frente a un sobrecoste salarial prefijado y discriminatorio. Es decir, elimina el desincentivo a las empresas para incrementar su cuota de mercado por encima del 29%.

Además, todas las partes se comprometen a no incluir en el nuevo Acuerdo ninguna cláusula que suponga un gravamen o penalización a determinadas empresas por el hecho de alcanzar una determinada cuota de mercado en la actividad del amarre y desamarre en el Puerto Bahía de Algeciras.

Se descarta, así, el riesgo de reparto de mercado entre las empresas.

- Abstenerse de suscribir en el futuro acuerdos que contengan cláusulas que resulten sustancialmente equivalentes o idénticas

Tal compromiso permite evitar la inclusión de cláusulas restrictivas de la competencia en el futuro.

- Comunicar el acuerdo de terminación convencional a los asociados

El compromiso de comunicación de los términos de la Resolución en el plazo de 5 días hábiles es importante en la medida en que el Acuerdo de Estabilidad debe dejar de ser aplicado desde la adopción de los presentes compromisos.

Dado que el mismo tenía una vigencia prevista de más de tres años solo una adecuada comunicación podrá permitir que los compromisos alcancen la eficacia pretendida.

- Aprobar de un nuevo Acuerdo

La adopción de un nuevo acuerdo al que se incorporarán todas las modificaciones acordadas, en el plazo de 10 días hábiles desde que les sea notificada formalmente la Resolución del Consejo de la CNMC por la que se declare la terminación convencional, permite la eliminación inmediata de cualquier riesgo en la competencia que se mantuviese por la vigencia del acuerdo preexistente.

- Remitir a la CNMC el nuevo Acuerdo que sustituya al actual

Este compromiso permite realizar una adecuada vigilancia de los compromisos alcanzados.

- No aplicar las cláusulas controvertidas hasta la aprobación de un nuevo Acuerdo

Aunque las partes afirman que no se ha aplicado ninguna de las cláusulas controvertidas y que éstas se van a sustituir por un nuevo Acuerdo tras esta resolución, se han comprometido a no aplicar ninguna de esas cláusulas hasta que se anulen formalmente y sean sustituidas.

3. Conclusión

Cuanto antecede lleva a esta Sala a considerar que los compromisos presentados por FSC-CC.OO., FeSMC-UGT, SAME, AESBA, y la CEC, resuelven de manera clara e inequívoca los problemas de competencia en relación con la restricción a la libertad y al coste de contratación de los nuevos

operadores, el límite al acceso a la actividad de amarre y desamarre, y las trabas a la plena aplicación del régimen de libre competencia en la prestación de este servicio en el Puerto de Algeciras. Se eliminan por tanto las cláusulas controvertidas que limitan la competencia y las que afectan a la libertad de contratación.

Los compromisos presentados por las partes pueden implementarse de manera rápida y efectiva, ya que las partes se comprometen a firmar un nuevo Acuerdo, en sustitución del anterior, en un plazo máximo de 10 días desde la notificación de la Resolución de terminación convencional y se garantiza una comunicación suficiente a terceros.

Los acuerdos se pueden corroborar con facilidad y, en consecuencia, vigilarse de forma sistemática por parte de la DC mediante los instrumentos de vigilancia descritos y que las partes se han comprometido a llevar a cabo.

La publicación en el boletín oficial correspondiente garantiza transparencia en el mercado por lo que puede considerarse que la competencia será plenamente restablecida en el mismo.

La rápida implementación de los remedios presentados y, por lo tanto, la pronta eliminación de las restricciones sobre la competencia detectadas, resultan de especial relevancia para evitar restricciones al acceso a la actividad de amarre y desamarre que irían en contra de la liberalización establecida en la normativa sectorial. De esta forma, la presente Terminación Convencional contribuye a la plena aplicación del régimen de libre competencia en esta actividad en el Puerto Bahía de Algeciras y favorece tanto el proceso de liberalización como un contexto de mayor seguridad jurídica.

Por todo ello procede aceptar los compromisos presentados.

CUARTO. Ejecución de los compromisos y vigilancia de su cumplimiento

Quedarán obligadas al cumplimiento de los compromisos la FEDERACIÓN DE SERVICIOS A LA CIUDADANÍA DE COMISIONES OBRERAS(FSC-CC.OO.); la FEDERACIÓN ESTATAL DE SERVICIOS, MOVILIDAD Y CONSUMO(FeSMC-UGT); el SINDICATO DE ACTIVIDADES MARÍTIMAS DEL ESTADO ESPAÑOL (SAME); la ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE SERVICIOS DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS (AESBA), y la CONFEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE LA PROVINCIA DE CÁDIZ (CEC).

Para garantizar el adecuado cumplimiento de los compromisos, deberán:

- Abstenerse, desde la presentación formal de estos compromisos ante la CNMC y en adelante, de aplicar las cláusulas controvertidas del citado

Acuerdo, cuyo contenido se han comprometido a eliminar de cara al nuevo Acuerdo que lo sustituya.

- En un plazo máximo de diez días hábiles desde que les sea notificada formalmente la resolución de la CNMC sobre la terminación convencional de este expediente, aprobar un nuevo Acuerdo que sustituya al anterior, y en el que se eliminen las cláusulas controvertidas (eliminar la bolsa de trabajadores de contratación obligatoria (cláusula 4 del Acuerdo); eliminar el complemento de 300€ para amarradores expertos (cláusula 13 del Acuerdo); eliminar el complemento de 450€ para las empresas que alcancen una cuota de mercado del 30% (cláusula 14.1 del Acuerdo), y cualesquiera otra que sean de idéntica o similar naturaleza.

- A efectos de vigilancia del cumplimiento de los compromisos, remitir a la CNMC copia del Acuerdo firmado por las partes que sustituya al anterior. Asimismo, se comunicará a la CNMC copia del Acuerdo publicado en el Boletín Oficial correspondiente, y los acuerdos posteriores que pudieran adoptarse en este mismo ámbito. Si bien las partes no han propuesto una duración concreta de esta obligación, por lo que sería de carácter indefinido, parece razonable limitar la obligación de informar de dichos cambios a un período razonable de tiempo que asegure la plena libertad de entrada y contratación en el mercado afectado por las prácticas, para lo cual se propone una duración de 5 años de la obligación de informar de los cambios en el acuerdo, a contar desde la adopción de la resolución de terminación convencional.

- En un plazo máximo de cinco días hábiles desde que les sea notificada formalmente la resolución de la CNMC de este expediente, comunicar el Acuerdo de Terminación Convencional a todas las empresas asociadas de las patronales incoadas (CEC y AESBA).

En virtud de lo expuesto, la Sala del Competencia del Consejo de la CNMC,

RESUELVE

Primero. Acordar, al amparo de lo previsto en el artículo 52 de la LDC, la Terminación Convencional de este expediente sancionador declarando adecuados y vinculantes los compromisos recogidos en esta resolución, que deberán ser cumplidos conforme a la interpretación de esta resolución.

Segundo. Encomendar la vigilancia de la Resolución de Terminación Convencional y, por tanto, de los compromisos alcanzados y de las obligaciones contraídas, a la Dirección de Competencia.

Tercero. El incumplimiento de cualquiera de los compromisos tendrá la consideración de infracción muy grave de acuerdo con lo previsto en el artículo 62.4.c) de la LDC y en el artículo 39.7 del Reglamento de Defensa de la Competencia.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Competencia de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y notifíquese a los interesados haciéndoles saber que contra la misma no cabe recurso alguno en vía administrativa, pudiendo interponer recurso contencioso-administrativo en la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente al de su notificación.