

RESOLUCION

(Expte. VS/555/03, Líneas Marítimas del Estrecho)

CONSEJO:

D. Joaquín García Bernaldo de Quirós, Presidente
D^a. Pilar Sánchez Núñez, Vicepresidenta
D. Julio Costas Comesaña, Consejero
D^a. M^a. Jesús González López, Consejera
D^a Inmaculada Gutiérrez Carrizo, Consejera
D. Luis Díez Martín, Consejero

En Madrid, a 18 de junio de 2013

El Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia, en adelante, el Consejo, con la composición arriba expresada y siendo Consejero Ponente D. Julio Costas Comesaña, ha dictado la siguiente Resolución en el expediente VS/555/03 Líneas Marítimas del Estrecho, cuyo objeto es la vigilancia de la Resolución de 29 de junio de 2011 recaída en el expediente sancionador del Tribunal de Defensa de la Competencia nº 562/03.

ANTECEDENTES

1. Por Resolución de 21 de junio de 2004, en el expediente de referencia, el extinto Tribunal de Defensa de la Competencia (TDC), hoy Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia (Consejo de la CNC), acordó

***“PRIMERO.-** Declarar que las compañías Euroferrys S.A., Líneas Marítimas Europeas S.A. (LME), Trasmediterránea S.A., Compagnie Maritime Marocco-Norvegiènne (Comarit), Compagnie Marocaine de Navigation (Comanav) y Lignes Maritimes du Detroit (Limadet) han incurrido en una práctica prohibida por el artículo 1.1.a) de la Ley de Defensa de la Competencia, por haber realizado acuerdos consistentes en la adopción por parte de las empresas imputadas de idénticas tarifas para viajeros y vehículos en la línea de transporte marítimo Algeciras-Tánger-Algeciras y en el mantenimiento durante todo el año de los acuerdos de intercambiabilidad de billetes adoptados excepcionalmente durante la Operación Paso del Estrecho.*

***SEGUNDO.-** Imponer a cada una de las empresas imputadas Euroferrys S.A., Trasmediterránea S.A., Compagnie Marocaine de Navigation (Comanav) y Lignes Maritimes du Detroit (Limadet) una multa de 300.000 € y a cada una de las empresas Líneas Marítimas Europeas S.A. (LME) y Compagnie Maritime Marocco-Norvegiènne (Comarit) una multa de 150.000€.*

TERCERO.- *Intimar a las compañías Euroferrys S.A., Líneas Marítimas Europeas S.A. (LME), Trasmediterránea S.A., Compagnie Maritime Marocco-Norvegiènne (Comarit), Compagnie Marocaine de Navigation (Comanav) y Lignes Maritimes du Detroit (Limadet) para que se abstengan en lo sucesivo de realizar las prácticas sancionadas.*

CUARTO.- *Ordenar a las empresas sancionadas la publicación de la parte dispositiva de esta Resolución en el Boletín Oficial del Estado y en las páginas de economía de dos de los diarios de información general de entre los cinco de mayor difusión en el ámbito nacional. En caso de incumplimiento de esta obligación se les impondrá una multa coercitiva de 600 euros por cada día de retraso en la publicación.*

QUINTO.- *Las empresas sancionadas justificarán ante el Servicio de Defensa de la Competencia el cumplimiento de lo ordenado en esta Resolución.”*

2. Todas las partes interesadas, con excepción de Compagnie Maritime Marocco-Norvegiènne (Comarit) y de Líneas Marítimas Europeas S.A. (LME), interpusieron los correspondientes recursos contencioso administrativos, resultando que, en la actualidad, la Resolución transcrita es firme para todas las partes por haber finalizado la vía contencioso administrativa para todas las que acudieron a ella. Así:
 - Euroferrys S.A. por Sentencia del Tribunal Supremo de 3 de noviembre de 2009.
 - Lignes Maritimes du Detroit (Limadet) por Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de mayo de 2010.
 - Trasmediterránea S.A., por Sentencia del Tribunal Supremo de 1 de julio de 2010.
 - Compagnie Marocaine de Navigation (Comanav) por Sentencia del Tribunal Supremo de 14 de octubre de 2010.
3. Por otra parte, el recurso presentado por la denunciante International Maritime Transport Corporation (IMTC) es asimismo firme por Auto del Tribunal Supremo de 12 de julio de 2007 que decretó el desistimiento en el recurso por parte de la actora.
4. Con fecha 29 de abril de 2013, la Dirección de Investigación de la CNC, en ejercicio de las funciones de vigilancia que le encomienda el artículo 35.2.c) de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC), y el art. 42 del Reglamento de Defensa de la Competencia, aprobado por Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero (RDC), emitió informe de vigilancia de la Resolución del TDC de referencia en el que considera que de las actuaciones e información recabadas durante la vigilancia de la Resolución es posible deducir:

“2.1 Publicación en BOE

Todas las imputadas han cumplido con la mencionada obligación, aún fuera del plazo legalmente establecido en algunos de los casos, no resultando reprochable ni reclamable responsabilidad alguna por dicha extemporaneidad, debido a la propia inacción en su debido tiempo de la Dirección de Investigación.

- *Euroferrys S.A, en BOE nº 271 de 13 de noviembre de 2006.*
- *Transmediterránea S.A, en BOE nº 271 de 13 de noviembre de 2006.*
- *Líneas Marítimas Europeas S.A. (LME), en BOE nº 121 de 21 de mayo de 2007.*
- *Compagnie Maritime Marocco-Norvegienne (Comarit), en BOE nº 121 de 21 de mayo de 2007.*
- *Compagnie Marocaine de Navigation (Comanav), en BOE nº 82 de 4 de abril de 2008.*
- *Lignes Maritimes du Detroit (Limadet), en BOE nº 82 de 4 de abril de 2008.*

2.2 Publicación en Prensa

Como en el caso anterior, todas las imputadas han cumplido con la mencionada obligación, aún fuera del plazo legalmente establecido en algunos de los casos. Asimismo dicha extemporaneidad no resulta reclamable a los imputados por el mismo motivo antes expuesto.

- *Euroferrys S.A, en los diarios ABC y La Razón de 3 de noviembre de 2006.*
- *Transmediterránea S.A, en los diarios ABC y La Razón de 3 de noviembre de 2006.*
- *Líneas Marítimas Europeas S.A. (LME), en los diarios el Mundo y La Razón de 21 de mayo de 2007.*
- *Compagnie Maritime Marocco-Norvegienne (Comarit), en los diarios el Mundo y La Razón de 21 de mayo de 2007.*
- *Compagnie Marocaine de Navigation (Comanav), en los diarios La Razón y Público de 22 de febrero de 2008.*
- *Lignes Maritimes du Detroit (Limadet), en los diarios La Razón y Público de 22 de febrero de 2008.*

2.3 Pago de multas

Todas las imputadas han cumplido con la mencionada obligación:

- *Líneas Marítimas Europeas S.A. (LME), con fecha 23 de agosto de 2004.*
- *Compagnie Maritime Marocco-Norvegienne (Comarit), con fecha 23 de agosto de 2004.*
- *Lignes Maritimes du Detroit (Limadet), con fecha 12 de enero de 2005.*
- *Euroferrys S.A, con fecha 3 de agosto de 2010.*
- *Compagnie Marocaine de Navigation (Comanav), con fecha 12 de enero de 2011.*
- *Transmediterránea S.A, con fecha 4 de septiembre de 2012.*

2.4 Abstención de futuro de la realización de la conducta

Respecto de la mencionada intimación, es necesario mencionar que nos encontramos ante una conducta (existencia de acuerdos colusorios prohibidos entre las empresas que realizan el transporte marítimo de pasajeros y mercancías en la línea Algeciras-Tánger) que se continuó en el tiempo con posterioridad a la Resolución de 21 de junio de 2004 objeto de la presente vigilancia.

Por ello, y considerándose nuevas conductas¹ a pesar de la identidad de su objeto, las mismas han sido tratadas en distintos y sucesivos sancionadores o de autorización por parte de las autoridades de competencia, lo que implica que, indirectamente, la vigilancia del cumplimiento de esta intimación se ha llevado a cabo en el seno de esas otras actuaciones en las que, a la hora de resolver, se ha tenido necesariamente en cuenta la persistencia de los efectos negativos en el mercado producidos por la reiteración de la conducta.

*En primer lugar, las conductas analizadas en la Resolución de 21 de junio de 2004 se tuvieron en cuenta en el expediente A 355/05 que finalizó mediante **Resolución de 28 de junio de 2006** mediante la que se acordó:*

***“Primero.-** Conceder la autorización singular solicitada por Compagnie Maritime Maroco-Norvégienne (Comarit), Compagnie Marocaine de Navegation (Comanav), Compañía Trasmediterránea S.A., Europa-Ferrys S.A. (Euroferrys), International Maritime Transport Corporation (IMTC), Lignes Maritimes du Detroit (Limadet) y Líneas Marítimas Europeas (LME) para el "Acuerdo de interlineado y ordenación de horarios en la línea Algeciras-Tánger durante la Operación Paso del Estrecho (OPE)", que figura en los folios 117 al 124 del expediente del Servicio de Defensa de la Competencia, sujeta a la supresión de todas y cada una de las diez Estipulaciones que se relacionan en el Fundamento de Derecho 5 de esta Resolución y en el siguiente punto Tercero.*

¹ Habida cuenta de los distintos periodos temporales y distintos/nuevos autores de las mismas.

Segundo.- Otorgar dicha autorización por las tres temporadas de la Operación Paso del Estrecho de los años 2006, 2007 y 2008, quedando sujeta la misma, asimismo, a las condiciones que, en general, establece el artículo 4 de la Ley 16/1989, de Defensa de la Competencia.

Tercero.- Interesar del Servicio de Defensa de la Competencia la vigilancia de lo dispuesto en esta Resolución y, especialmente, la inscripción del mencionado Acuerdo con las Estipulaciones que se suprimen en el Registro de Defensa de la Competencia y el informe anual al Tribunal sobre la aplicación y efectos del Acuerdo al finalizar cada una de las temporadas para las que se autoriza. Las Estipulaciones suprimidas del Acuerdo que se autoriza son las siguientes:

- Estipulación Segunda: Acuerdo de ordenación de horarios;
- Estipulación Tercera, apartado 2: Tarifas de interlineado;
- Estipulación Quinta: Participación en el Acuerdo;
- Estipulación Sexta, apartado c): "Establecer unas tarifas de interlineado que sean aceptadas por cada naviera participante en el Acuerdo";
- Estipulación Sexta, apartado e): compromiso de permanencia mínima en la línea de al menos tres años de forma continuada;
- Estipulación Sexta, apartado h), segundo párrafo: capacidad del buque entrante no inferior en un 10% al de menor capacidad existente de las participantes;
- Estipulación Sexta, apartado j): probar la experiencia contrastada en el transporte de pasajeros de un mínimo de tres años
- Estipulación Sexta, apartado l): acreditar la capacidad para comercializar un mínimo del 80% de su pasaje y vehículos, mediante el establecimiento de oficinas propias o mediante contratos suscritos con diversos agentes; y
- Estipulación Séptima: Participación y salida del Acuerdo; y
- Estipulación Octava: Comisión Paritaria.”

A dicha Resolución se llegó después del exhaustivo estudio llevado a cabo² por el entonces Servicio de Defensa de la Competencia (hoy Dirección de Investigación) sobre la situación en que se encontraban las tarifas de precios, el intercambio de billetes y la ordenación de horarios, tanto durante la Operación Paso del Estrecho como fuera de la misma, en el tráfico a que se refiere el acuerdo sometido al expediente de autorización. Dicho estudio se llevó a cabo, tal y como ordenara el TDC, “teniendo en cuenta los pronunciamientos emitidos por este Tribunal en sus Resoluciones de 21 de

² Según mandato del TDC contenido en el Auto de 26 de septiembre de 2005 dictado en el seno del expediente de autorización A 355/05.

junio de 2004 (expediente 555/03, Líneas Marítimas Estrecho) y de 11 de noviembre de 2004 (expediente A 336/03, Intercambio Servicios Navieras)".

El último de los expedientes sancionadores que se han mencionado³ tuvo asimismo entre otros en cuenta los siguientes hechos, que se extractan siguiendo los principales hitos dado su exhaustividad y detalle, y que, como se aprecia, se retrotraen no solo a la época del expediente objeto de este informe, sino también al momento bajo vigilancia de la Resolución de 28 de junio de 2006 antes mencionada:

"3. LOS HECHOS

3.1. Período 1998-2007: Acuerdos de las navieras con ferris (Trasmediterránea, Limadet, Comanav, Euroferrys, Comarit, Líneas Marítimas Europeas e IMTC).

- 3.1.1. Pool pasaje y carga (G6) entre Trasmediterránea, Euroferrys, Comanav, Limadet, Comarit y Líneas Marítimas Europeas, 1998-2003.
- 3.1.2. Negociaciones para la entrada de IMTC en el acuerdo de carga y pasaje en la línea Algeciras-Tánger, pasando de "G6" a G7.
- 3.1.3. Acuerdo "G7" entrada en funcionamiento, mayo de 2003: Condiciones de carga, Condiciones de pasaje, Condiciones de flota y horarios
- 3.1.4. Balearia: nuevo operador en la línea fuera del pool/G7. Proyectos de colaboración con Trasmediterránea frustrados.
- 3.1.5. Principios de 2004: continúan los acuerdos del "G7" de tarifas de pasaje y de carga y de condiciones comerciales.
- 3.1.6. Ruptura del "G7" a finales de 2004. Acuerdo "G4" entre Comanav, Limadet, Trasmediterránea y Euroferrys.
- 3.1.7. Recomposición del G7: Acuerdo de abril de 2005.
- 3.1.8. 2006: Aumento de precios y coordinación de horarios: Acuerdo de aumento de tarifas de intercambio y Regulación de oferta de horarios y rotaciones

³ Expediente S/0331/11, incoado de oficio por la Dirección de Investigación (en adelante, DI) contra Compañía Trasmediterránea SA, Europa Ferrys SA, Cenargo España SLU, Ferrimaroc SA, Balearia Eurolíneas Marítimas SA, Euromaroc 2000 SL, Fórde Reederei Seetouristik Iberia SL (FRS Iberia, SL), Fórde Reederei Seetouristik Maroc SARL (FRS Maroc, SARL), International Maritime Transport Corporation SA (IMTC), Compagnie Maritime Marocco-Norvegiénne SARL (COMARIT), Líneas Marítimas Europeas SA, Comanav Ferry SA, CMA-CGM SA y COMANAV SA, con fecha 15 de marzo de 2011 y ampliado el 30 de noviembre de 2011, por supuestas prácticas restrictivas de la competencia.

- 3.1.9. 2007: Acuerdo de precios y comisiones.

3.2. Año 2008: Incorporación de las navieras con embarcaciones de alta velocidad o fast ferris a los acuerdos

- 3.2.1. Entrada de Balearia en el acuerdo: Acuerdo entre Balearia y Trasmediterránea, mayo de 2008. Balearia participa en la fijación de tarifas de intercambio.
- 3.2.2. Acuerdo de horarios y rotaciones de ferris: junio, noviembre 2008- junio 2009.
- 3.2.3. Entrada de FRS en el acuerdo, octubre de 2008.

3.3. 2009: Acuerdo tarifas, comisiones y horarios. Discrepancias entre ferris y fast ferris.

- 3.3.1 Acuerdo de reducción de oferta entre Trasmediterránea, Comarit e IMTC, enero 2009.
- 3.3.2. Acuerdo de comisiones entre Trasmediterránea, Balearia y FRS, enero 2009.
- 3.3.3. Acuerdos de tarifas especiales entre Trasmediterránea, Balearia y FRS, enero 2009.
- 3.3.4. Seguimiento y modificación de los acuerdos de tarifas y comisiones.
- 3.3.5. Acuerdos bilaterales de Balearia de mayo 2009: Acuerdo entre Balearia y Trasmediterránea. Acuerdo entre Balearia y FRS
- 3.3.6. Acuerdo de tarifas de intercambio 2009 y precios de venta al público modificado por las discrepancias por parte de IMTC: Acuerdo de intercambio entre Trasmediterránea, Balearia y FRS (fast ferris). Acuerdo de intercambio de ferris y fast ferris. Discrepancias de IMTC e intento de acuerdo de ferris sin Trasmediterránea, IMTC+COMARIT.
- 3.3.7. Programación coordinada de ferris de 7 de septiembre de 2009 a diciembre 2010.

3.4. 2010: Intento de reparto de mercado y acuerdos de precios de marzo y de septiembre de 2010.

- 3.4.1. Negociaciones del "Acuerdo tarifario "G5" de marzo de 2010
- 3.4.2. Condiciones del Acuerdo tarifario "G5" de 12 de marzo de 2010.
- 3.4.3. Seguimiento del acuerdo de marzo de 2010.
- 3.4.4. Acuerdos de septiembre-diciembre de 2010 del "G4" excluida Balearia.

.....”

*En base a dichos hechos y al desarrollo minucioso de los acontecimientos en el largo periodo de tiempo analizado, el Consejo de la CNC dictó **Resolución de 7 de noviembre de 2012**, por la que se acuerda:*

*“**Primero.** - Declarar que en el presente expediente se ha acreditado la existencia de un acuerdo entre empresas prohibido por el artículo 1.1 de la Ley 15/2007, de Defensa de la Competencia y tipificada por su artículo 62.4 a) como infracción muy grave, de la que son responsables Compañía Trasmediterránea, SA, Europa Ferrys, SA, Balearia Eurolíneas Marítimas, SA, Euromaroc 2000, SL, Fórde Reederei Seetouristik Iberia, SL (FRS Iberia, SL), Fórde Reederei Seetouristik Maroc, SARL (FRS Maroc, SARL), International Maritime Transport Corporation, SA (IMTC), Compagnie Maritime Marocco- Norvegiénne, SARL (COMARIT), Líneas Marítimas Europeas, SA, Comanav Ferry, SA, CMA-CGM, SA y COMANAV, SA delimitada en el Fundamento de Derecho Tercero de esta Resolución.⁴*

***Quinto.** - Instar a la Dirección de Investigación de la Comisión Nacional de Defensa para que vigile el cumplimiento de esta Resolución.”*

El mencionado Fundamento de Derecho Tercero, que delimita la conducta, recoge claramente el carácter de infracción única y continuada de la conducta declarada prohibida, al establecer:

En el presente Fundamento de Derecho el Consejo de la CNC, vistos los hechos acreditados en el expediente, la propuesta elevada por la Dirección de Investigación, y las alegaciones presentadas por las partes a dicha propuesta, argumenta los fundamentos que le han llevado a considerar acreditada la existencia de conductas contrarias al artículo 1 de la LDC y al artículo 101 TFUE, consistentes en la fijación de precios y de otras condiciones comerciales o de servicio, de limitación y control de la producción y de reparto de mercado en las líneas de transporte marítimo de pasaje y carga que unen la Península con Marruecos. En este expediente concurren numerosos hechos que han permitido conocer las prácticas desarrolladas por las empresas incoadas entre los años 2002 y 2010 y que, por las razones que a continuación se desarrollan, constituyen a juicio de este Consejo una conducta anticompetitiva en el mercado en las líneas de transporte marítimo de pasaje y carga que unen la Península con Marruecos, prohibido por el artículo 1 de la LDC y el artículo 101 del TFUE.

⁴ Con respecto a la Resolución del TDC de 21 de junio de 2004, objeto de la presente vigilancia, falta entre las empresas imputadas LIGNES MARITIMES DU DETROIT (LIMADET), perteneciente al grupo COMARIT. En cambio, aparecen nuevas empresas que entonces no participaron en los acuerdos declarados prohibidos.

- **Existencia de una infracción única y continuada acreditada por los documentos obrantes en el expediente**

El conocimiento de este conjunto de prácticas comienza, tal y como se ha descrito en el HA 3.1, desde septiembre de 1998 en el que, las seis navieras que operaban en la línea Algeciras-Tánger (Trasmediterránea, Limadet, Comanav, Euroferrys, Comarit y Líneas Marítimas Europeas) acordaron establecer un sistema de intercambio para fijar la oferta, acordar tarifas y condiciones comerciales. Prueba de esto son las actas que contienen lo acordado en las reuniones de fecha 11 y 15 de septiembre de 1998 entre Trasmediterránea, Limadet, Comanav, Euroferrys, Comarit y Líneas Marítimas Europeas (folios 1453-1459). Para asegurar el cumplimiento de estos acuerdos, las empresas mantuvieron diversas comunicaciones respecto a las tarifas y condiciones comerciales, que, en el caso de los clientes de carga, se mantuvieron al menos hasta 2005.

(.....)

*Hay por lo tanto en el expediente numerosos documentos que acreditan la celebración de reuniones, la existencia de acuerdos, la preparación de borradores de acuerdos y contactos entre las imputadas intercambiando información, **que se suceden a lo largo de nueve años**. El Consejo valora que, siguiendo la consolidada jurisprudencia existente en la materia (Sentencia del Tribunal General de 8 de julio de 1999, Comisión /Anic Participación C-42/92 P), en el presente caso las actuaciones acreditadas tenían una finalidad única, que se fue concretando progresivamente a través de diversas formas de cooperación anticompetitivas, constituyendo una única infracción. Se trata de un cártel que responde a un objetivo común, el de obtener en los servicios de transporte marítimo entre la Península y Marruecos unos beneficios superiores a los que se obtendrían si todos los operadores implicados respetasen el funcionamiento del mercado y compitiesen en él, en detrimento de los consumidores y usuarios. La participación en el cártel no implica que cada una de las empresas haya operado en todas las líneas ni en todo el periodo aunque todas ellas han estado en la línea que comunicaba Algeciras con Tánger ya sea durante todo el periodo 2002-2010 o a partir de una determinada fecha.*

Los hechos revelan cómo, para el logro de dicho objetivo, fueron elaborándose y ejecutándose a lo largo de los años una serie de actuaciones coordinadas en función de los medios de producción de cada una de las navieras imputadas, de su presencia en cada línea y de los servicios que prestaban, de forma que cada una de las prácticas implementadas en cada momento conseguía falsear la competencia en cada una de las rutas y servicios, ya fuese de pasaje o carga, o ambos, y cuya acumulación dio lugar a que durante al menos nueve años, no

hubiese competencia en el servicio de transporte marítimo entre la Península y Marruecos, se viera falseada. Es más, la existencia de aislados incumplimientos o rupturas de los acuerdos tuvieron como reacción inmediata la búsqueda de nuevos acuerdos lo que evidencia la intención continua de las imputadas en perseguir el objetivo de eliminar la competencia en las líneas afectadas. El hecho de que algunos intentos puntuales de acuerdo anticompetitivo no cuajaran no fue por la intención de las navieras de salvaguardar la libre competencia sino, como consta en los documentos incorporados al expediente, por las divergencias de intereses de las compañías y los incumplimientos de sus propios acuerdos.

El Tribunal Supremo en sus sentencias de 30 de Noviembre de 2004 y de 9 de marzo de 2008 ha señalado que a las infracciones administrativas les es de aplicación la doctrina que se ha establecido en el ámbito del derecho penal en relación con la existencia de unicidad y continuidad de la infracción. Para apreciar la existencia de una infracción única y continuada, deben concurrir los siguientes requisitos:

- La ejecución de una pluralidad de actos por el mismo sujeto responsable, próximos en el tiempo, que obedezcan a una práctica homogénea en el modus operandi por la utilización de medidas, instrumentos o técnicas de actuación similares;*
- La actuación del responsable con dolo unitario, en ejecución de un plan previamente concebido que se refleja en todas las acciones plurales que se ejecutan o con dolo continuado, que se proyecta en cada uno de los actos ejecutados al renovarse la voluntad infractora al presentarse una ocasión idéntica a la precedente;*
- En tercer y último lugar, la unidad del precepto legal vulnerado de modo que el bien jurídico lesionado sea coincidente, de igual o semejante naturaleza.*

No cabe duda de la concurrencia de todos estos requisitos en la conducta valorada en este expediente, pues está acreditado que a lo largo de los años las navieras imputadas participaron en distintas reuniones y llevaron a cambio intercambios de información con la intención de llegar a acuerdos, como así lo hicieron, sobre fijación de precios, comisiones, condiciones comerciales y horarios y en todos los casos en contra de lo dispuesto en el art. 1 de la LDC y el art. 101 TFUE.

Las empresas imputadas actuaron coordinadamente, mediante diversas y variadas conductas que afectaban a distintas variables competitivas (precios, intercambios, recargos, descuentos, retiradas de buques con el fin de controlar la oferta), que, analizadas en su conjunto y con perspectiva temporal, hicieron posible el logro de un objetivo común: el falseamiento de la competencia entre ellos en el mismo mercado. Que los

hechos estén acreditados en diferente tipo de documentación recabada en las inspecciones realizadas y/o aportada por las clementes, alguna ratificada en sus declaraciones, que las evidencias de esos hechos sean más numerosas en unos periodos que en otros, no impide que pueda concluirse la existencia de una infracción única y continuada cuando esta información permite establecer la coherencia, coordinación y complementariedad de los elementos de un plan común para lograr un objetivo común. Como la jurisprudencia ha establecido, dado el carácter ilícito de estos actos y la conciencia de dicha ilicitud que sus actores tienen, es habitual que la autoridad de competencia se encuentre con documentación fraccionada y dispersa. Y por último, la forma de implementarse, intencionadamente escalonada en muchas de las ocasiones, dificultaba la percepción de la existencia de una conducta única, lo cual no es sino una evidencia más de la existencia de un objetivo común y único.

(.....)

*El Consejo, por lo tanto, considera que **la infracción consistente en la fijación de precios y de otras condiciones comerciales o de servicio, de limitación y control de la producción y de reparto de mercado en las líneas de transporte marítimo de pasaje y carga que unen la Península con Marruecos está acreditada y que debe calificarse como una conducta única y continuada**, rechazando en consecuencia las alegaciones formuladas al respecto que pretenden justificar la prescripción de una parte importante de las actuaciones.*

.....”

5. El Consejo deliberó y falló esta Resolución en su sesión del día 12 de junio de 2013.
6. Son interesados en este expediente:
 - COMPAGNIE MARITIME MAROCCO-NORVEGIENNE (COMARIT)
 - COMPAGNIE MAROCAINE NAVIGATION (COMANAV)
 - COMPAÑIA TRASMEDITERRANEA, S.A.
 - EUROFERRYS, S.A.
 - LIGNES MARITIMES DU DETROIT (LIMADET)
 - LINEAS MARITIMAS EUROPEAS S.A. (LME)
 - INTERNATIONAL MARITIME TRANSPORT CORPORATION, S.A (IMTC, SA)

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero.- El 1 de septiembre de 2007 entró en vigor la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC), por la que se crea la Comisión Nacional de la Competencia y declara extinguidos el Tribunal de Defensa de la Competencia y el Servicio de Defensa de la Competencia.

En el Apartado Tercero de la Disposición Transitoria Primera de dicha Ley se establece *“En la tramitación de los procedimientos indicados en los apartados anteriores, las referencias al Tribunal de Defensa de la Competencia y al Servicio de Defensa de la Competencia se entenderán realizadas, respectivamente, al Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia y a la Dirección de Investigación”*.

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 41.1 de la LDC, a la Comisión Nacional de la Competencia le compete la vigilancia de las resoluciones y acuerdos que se adopten en aplicación de la misma, tanto en materia de conductas restrictivas como de medidas cautelares y de control de concentraciones. El Reglamento de Defensa de la Competencia, aprobado por el Real Decreto 261/08, de 22 de febrero, establece en su artículo 42 el procedimiento a aplicar a las vigilancias del cumplimiento de las obligaciones y resoluciones del Consejo de la Comisión Nacional de Competencia, siendo éste, previa propuesta de la Dirección de Investigación, el que debe resolver sobre el cumplimiento o incumplimiento y en su caso sobre la finalización de la Vigilancia.

Segundo.- El Consejo coincide con la Dirección de Investigación en la procedencia del cierre de la vigilancia de la Resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia de 21 de junio de 2004.

De los hechos acreditados recogidos en los puntos 2.1 a 2.3 del Antecedente de Hecho 4 de esta Resolución se desprende que las empresas sancionadas en la Resolución del TDC objeto de esta vigilancia han dado cumplimiento a lo dispuesto en los resuelve segundo (pago de las multas) y cuarto (obligación de publicidad) de dicha Resolución.

En cuanto al cumplimiento del resuelve tercero (obligación de abstenerse de realizar la conducta en el futuro), visto el análisis de la Dirección Investigación de los hechos contenidos en el punto 2.4 reproducido en el Antecedente de Hecho 4 de esta Resolución, el Consejo comparte con aquella que las conductas prohibidas en la Resolución del TDC de 21 de junio de 2004 han sido objeto de estudio y, en definitiva, vigilancia, tanto en el expediente de autorización singular A 355/05 instruido a lo largo de los años 2005 y 2006, como de forma exhaustiva en el seno del expediente sancionador S/0331/11, finalizado mediante la Resolución del Consejo de la CNC de 7 de noviembre de 2012, actualmente sujeto a vigilancia.

En mérito a todo cuanto antecede, vistos los preceptos legales y reglamentarios citados y los demás de general aplicación, el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia



HA RESUELTO

PRIMERO.- Declarar concluida la Vigilancia del cumplimiento de la Resolución de del Tribunal de Defensa de la Competencia de 21 de junio de 2004, recaída en el expediente sancionador nº 555/03, Líneas Marítimas del Estrecho.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Investigación, y notifíquese a las partes interesadas, haciéndoles saber que la misma pone fin a la vía administrativa y que pueden interponer contra ella recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional en el plazo de dos meses a contar desde su notificación.