

Id. Cendoj: 28079130032007100017
Órgano: Tribunal Supremo. Sala de lo Contencioso
Sede: Madrid
Sección: 3
Nº de Resolución:
Fecha de Resolución: 20/01/2007
Nº de Recurso: 6991/2003
Jurisdicción: Contencioso
Ponente: JOSE MANUEL BANDRES SANCHEZ-CRUZAT
Procedimiento: CONTENCIOSO
Tipo de Resolución: Sentencia

Resumen:

ACUERDOS INTERLÍNEAS. TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA. DERECHO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR. COMPAÑÍAS AÉREAS. SPANAIR, S.A., AIR EUROPA, S.A., IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. y AVIACO, S.A. ACUERDOS PARA LA VENTA, ENDOSO Y ACEPTACIÓN DE PASAJES: CARACTERIZACIÓN JURÍDICA COMO ACUERDOS DE COOPERACIÓN TÉCNICA. ARTÍCULO 1.1 a) DE LA LEY 16/1989, DE 17 DE JULIO, DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA. ACUERDOS RESTRICTIVOS DE LA COMPETENCIA. COORDINACIÓN TARIFARIA. REGLAMENTO 3975/1987, DE 14 DE DICIEMBRE, POR EL QUE SE ESTABLECEN LAS NORMAS DE DESARROLLO DE LAS REGLAS DE COMPETENCIA PARA EMPRESAS DEL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO. DERECHO A UN PROCEDIMIENTO SANCIONADOR CON TODAS LAS GARANTÍAS: DOCTRINA CONSTITUCIONAL: STC 126/2005, DE 23 DE MAYO. DERECHO A LA PRESUNCIÓN DE INOCENCIA. PRUEBA DE INDICIOS. ARTÍCULO 24.2 CE. DOCTRINA CONSTITUCIONAL: STC 172/2005, DE 26 DE JUNIO. RECURSO DE CASACIÓN. ARTÍCULO 88.1 c): QUEBRANTAMIENTO DE LAS FORMAS ESENCIALES DEL JUICIO POR INFRACCIÓN DE LAS NORMAS REGULADORAS DE LA SENTENCIA. INCONGRUENCIA OMISIVA. ARTÍCULO 67 LJCA. DEBER DE MOTIVACIÓN DE LOS ÓRGANOS JUDICIALES. DOCTRINA CONSTITUCIONAL: STC 248/2006, DE 24 DE JULIO. RECURSO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO. LEGITIMACIÓN ACTIVA. ARTÍCULO 19.1 a) y d) LJCA. COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS. INTERÉS LEGÍTIMO: SATISFACCIÓN DEL INTERÉS GENERAL. ARTÍCULO 24 CE. DERECHO A LA TUTELA JUDICIAL EFECTIVA. DERECHO DE ACCESO A LA JURISDICCIÓN. DOCTRINA CONSTITUCIONAL: SSTC 201/2002, DE 28 DE OCTUBRE Y 279/2005, DE 7 DE NOVIEMBRE.

SENTENCIA

En la Villa de Madrid, a veinte de Enero de dos mil siete.

VISTO el recurso de casación número 6991/2003, interpuesto por el Procurador Don Cesáreo Hidalgo Senén, en nombre y representación de la Entidad Mercantil SPANAIR, S.A., la Procuradora Doña María José Bueno Ramírez, en nombre y representación de la Entidad Mercantil IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. (que actúa, además, como poderdante de la Entidad Mercantil AVIACO, S.A., por ser la sucesora universal

de las actividades empresariales de ésta última), y el Procurador Don Julián Caballero Aguado, en nombre y representación de la Entidad Mercantil AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS, S.A., todas ellas con la asistencia de Letrado, contra la sentencia de la Sección Sexta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional de 19 de febrero de 2003, dictada en el recurso contencioso-administrativo 1047/1999 y acumulados 135/2000, 136/2000, 153/2000 y 181/2000, seguido contra la resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia de 29 de noviembre de 1999, sobre sanciones por prácticas restrictivas de la competencia. Han sido partes recurridas la ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO, representada y defendida por el Abogado del Estado y la COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS, representada y defendida por los Servicios Jurídicos del GOBIERNO DE CANARIAS.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- En el proceso contencioso-administrativo número 1047/1999 y acumulados 135/2000, 136/2000, 153/2000 y 181/2000, la Sección Sexta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional dictó sentencia de fecha 19 de febrero de 2003, cuyo fallo dice literalmente: «FALLAMOS: En atención a lo expuesto, la Sala ha decidido:

PRIMERO.- DESESTIMAR los recursos contencioso administrativos interpuestos por los Procuradores D. CESÁREO HIDALGO SENÉN, D. JULIÁN CABALLERO AGUADO y D. EDUARDO CODES FEIJOO, en nombre y representación de SPANAIR, S.A., AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS, S.A., AVIACO, IBERIA LÍNEAS DE ESPAÑA y ESTIMAR PARCIALMENTE el recurso interpuesto por la COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS contra la Resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia de 29 de noviembre de 1.999, debiendo anular parcialmente la misma, en el sentido de que debe entenderse cometida además de la infracción allí contemplada, otra infracción según lo argumentado en el Fundamento Jurídico sexto de esta Sentencia, debiéndose imponer por el T.D.C. las sanciones que resulten procedentes.

SEGUNDO.- No haber lugar a la imposición de una especial condena en costas.».

SEGUNDO.- Contra la referida sentencia prepararon las representaciones procesales de las Entidades Mercantiles SPANAIR, S.A., AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS, S.A., AVIACO, S.A. e IBERIA, S.A. recurso de casación, que la Sección Sexta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional tuvo por preparados mediante providencia de fecha 17 de julio de 2003 que, al tiempo, ordenó remitir las actuaciones al Tribunal Supremo, previo emplazamiento de los litigantes.

TERCERO.- Emplazadas las partes, las representaciones procesales de las Entidades Mercantiles recurrentes, comparecieron en tiempo y forma ante este Tribunal Supremo, con el siguiente resultado:

1º.- El Procurador Don Cesáreo Hidalgo Senén, en representación de SPANAIR, S.A., con fecha 16 de septiembre de 2003, presentó escrito de interposición del recurso de casación en el que, tras exponer los motivos de impugnación que consideró oportunos, lo concluyó con el siguiente SUPLICO: «que teniendo por presentado este escrito y por realizadas las manifestaciones en el mismo contenidas, se sirva admitirlo teniendo a esta parte por personada y por interpuesto recurso de casación contra la sentencia de 19 de febrero de 2003 dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional en el recurso nº 1047/1999, acuerde su admisión y, previos los trámites oportunos, lo estime, declare haber lugar al recurso y

anule la sentencia recurrida por los siguientes motivos: (i) quebrantamiento de las formas esenciales del juicio (incongruencia); (ii) en cuanto al análisis de los acuerdos interlínea, por infracción del artículo 1 de la LDC ; y (iii) en lo que respecta a los acuerdos de unificación de tarifas, por infracción del artículo 19 de la LRJCA debido a la falta de legitimación activa de la Comunidad Autónoma de Canarias cuyo recurso debió ser inadmitido y subsidiariamente por infracción del artículo 1 de la LDC , dictando otra en su lugar por la que se deje sin efecto la resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia de 29 de noviembre de 1999, dictada en el expediente sancionador nº 432/98 en lo referente a los acuerdos de interlínea y confirme los pronunciamientos en materia de unificación de tarifas o, subsidiariamente, anule parcialmente la sentencia impugnada dictando otra en su lugar por la que deje sin efecto la sanción económica impuesta a SPANAIR, por importe de 10 millones de pesetas, y por la que se acuerde no imponer ninguna otra sanción económica, o con segundo grado de subsidiariedad reduzca sustancialmente el importe de la citada sanción, todo ello por los motivos expuestos en el cuerpo de este escrito. Por Primer Otrosí solicita la celebración de vista pública.».

2º.- El Procurador Don Julián Caballero Aguado, en representación de la Entidad Mercantil AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS, S.A., con fecha 24 de septiembre de 2003, presentó escrito de interposición del recurso de casación en el que, tras exponer los motivos de impugnación que consideró oportunos, lo concluyó con el siguiente SUPPLICO: «Que teniendo por presentado este escrito, con documentos acompañados, lo admita, teniendo a esta parte por personada en la representación que ostento, entendiéndose conmigo la presente y sucesivas notificaciones, tenga por interpuesto Recurso de Casación contra la sentencia de la Audiencia Nacional, de fecha 19 de febrero de 2003 , que me fue notificada el día 11 de marzo de los corrientes, recaída en el Recurso 1047/1999, acuerde su admisión y, previos los trámites oportunos, lo estime, declarando haber lugar al recurso, anulando y casando la sentencia recurrida por los motivos invocados, o por alguno o algunos de ellos con los efectos legales que procedan, dictando otra en su lugar por la que se deje sin efecto la resolución recurrida dictada por la Audiencia Nacional. Por Otrosí solicita la celebración de vista pública.».

3º.- La Procuradora Doña María José Bueno Ramírez, en representación de las Entidades Mercantiles AVIACO, S.A. e IBERIA, S.A., con fecha 26 de septiembre de 2003, presentó escritos de interposición del recurso de casación en los que, tras exponer los motivos de impugnación que consideró oportunos, los concluyó con el siguiente SUPPLICO: «Que tenga por presentado este escrito y admitiéndolo, me tenga por personada en la representación indicada y por formalizado o interpuesto en nombre de mi poderdante recurso de casación contra la sentencia de la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional de 19 de febrero de 2003 en el recurso nº 1047/99 y, previos los trámites de rigor, estime el recurso de casación, case y anule la sentencia recurrida y resuelva declarar la nulidad de la referida sentencia y la resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia en cuanto al pronunciamiento contenido en la misma por el que se imputa a mi representada la comisión de una infracción del art. 1.1 de la Ley 16/89 de Defensa de la Competencia y se le impone la sanción de una multa de 75 millones de pesetas. Como Petición Adicional, solicita la celebración de vista.».

CUARTO.- La Sala, por Auto de fecha 7 de julio de 2005 , acordó declarar la admisión a trámite de los recursos de casación interpuestos.

QUINTO.- Por providencia de la Sala de fecha 27 de octubre de 2005 se

acordó entregar copia del escrito de formalización del recurso a las partes comparecidas como recurridas (la ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO y la COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS) a fin de que, en el plazo de treinta días, pudieran oponerse al recurso, lo que efectuó el Abogado del Estado en escrito presentado el día 16 de diciembre de 2005, en el que expuso los razonamientos que creyó oportunos y concluyó con el siguiente SUPPLICO: «Que, teniendo por presentado este escrito con sus copias, se sirva admitirlo; tenga por formuladas las consideraciones que en él se contienen; y previa la tramitación que proceda, dicte sentencia en su día por la que, desestime el recurso e imponga las costas causadas a la parte recurrente de conformidad con lo establecido en la LJ.».

SEXTO.- Por providencia de fecha 20 de enero de 2006, se tuvo por caducado el trámite de oposición al Letrado de la COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS.

SÉPTIMO.- Por providencia de fecha 13 de junio de 2006, se designó Magistrado Ponente al Excmo. Sr. D. José Manuel Bandrés Sánchez-Cruzat, y se señaló este recurso para votación y fallo el día 3 de octubre de 2006, suspendiéndose el señalamiento por providencia de la misma fecha y acordándose celebración de vista para el día 10 de enero de 2007. Por providencia de fecha 14 diciembre de 2006, y por haber sido convocado Pleno, se señala nuevamente para la celebración de la vista el día 17 de enero de 2007, fecha en que tuvo lugar el acto.

Siendo Ponente el Excmo. Sr. D. José Manuel Bandrés Sánchez-Cruzat, Magistrado de Sala

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Sobre el objeto del recurso de casación.

Constituye el objeto del recurso de casación la sentencia dictada por la Sección Sexta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional de 19 de febrero de 2003, que desestimó los recursos contencioso-administrativos acumulados interpuestos por las representaciones procesales de las Entidades Mercantiles SPANAIR, S.A., AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS, S.A., IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. y AVIACO, S.A., contra la resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia de 29 de noviembre de 1999, recaída en el expediente 432/1998, y que, estimando parcialmente el recurso contencioso-administrativo interpuesto por la COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS, anula parcialmente dicha resolución, en el sentido de que debe entenderse cometida la infracción del artículo 1.1 a) de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, al considerar acreditada la existencia de prácticas concertadas restrictivas de la competencia consistentes en haber adoptado las compañías aéreas imputadas simultáneamente un acuerdo tendente a unificar las tarifas, ordenando al Tribunal de Defensa de la Competencia que proceda a imponer las sanciones que resulten procedentes.

SEGUNDO.- Sobre la fundamentación de la sentencia recurrida.

En aras de una adecuada comprensión del debate casacional y con el objeto de delimitar el "thema decidendi", procede transcribir los razonamientos de la sentencia recurrida en el extremo que considera ajustada a Derecho la resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia impugnada en lo referente a la imposición de sanciones a las Compañías IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., AVIACO S.A., AIR

EUROPA, S.A. y SPANAIR, S.A. por importe de setenta y cinco millones de pesetas, cuarenta y cinco millones de pesetas, diez millones de pesetas y diez millones de pesetas, respectivamente, por la infracción de lo dispuesto en el artículo 1.1 a) de la Ley de Defensa de la Competencia, al considerar acreditada la existencia de una conducta restrictiva de la competencia, consistente en suscribir acuerdos interlíneas IBERIA-SPANAIR, IBERIA-AIR EUROPA, AVIACO-SPANAIR, AVIACO-AIR EUROPA y SPANAIR-AIR EUROPA, de fecha 25 de abril de 1997, y apreciar que dichos acuerdos, acogiendo los razonamientos jurídicos de la resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia, pueden producir el efecto de restringir la competencia en el mercado nacional de transporte aéreo regular de pasajeros, al no establecer un mecanismo de compensación de las posibles variaciones de precios, dadas las importantes diferencias tarifarias existentes en el momento de suscripción entre las compañías públicas y privadas, lo que permite rechazar la ausencia del principio de culpabilidad, según se razona en los fundamentos jurídicos tercero y quinto, en los siguientes términos:

«El T.D.C. en su Resolución define los Acuerdos de Interlínea y las clases de los mismos así como su regulación europea.

Ninguno de los recurrentes opone argumentación contraria a dicha caracterización. Señala el T.D.C.:

" Se entiende por acuerdos de interlínea los conciertos de voluntades que permiten la venta, el endoso, la aceptación de pasajes y el sistema de reembolso entre compañías aéreas. Constituyen, pues, una vía de cooperación entre las compañías aéreas, adoptándose tanto a nivel nacional como internacional.

2.1. Los diferentes tipos de acuerdos de interlínea.

Actualmente, el concepto "interlínea" abarca diversos compromisos, fundamentalmente la posibilidad de que una compañía venda billetes de otra. Con ello, líneas aéreas pequeñas, con flotas reducidas y escaso número de permisos de aterrizaje y despegue, pueden alcanzar indirectamente destinos y frecuencias de otro modo inaccesibles.

En el tráfico aéreo comunitario existen, principalmente, tres tipos de acuerdos de interlínea:

a. Interlínea simple: es el grado de compromiso más débil. La tarifa interlineable de la ruta en la que se acuerda el interlínea resulta de la suma de las tarifas básicas que cada una de las compañías aplica en cada trayecto. Este tipo de acuerdo beneficia a demandantes y oferentes en el mercado. El pasajero adquiere un único billete en lugar de dos, aunque no experimenta ahorro respecto de la situación inicial, y las compañías aéreas transportan más pasaje.

b. Interlínea con descuento: en este caso, el grado de compromiso es intermedio. A las ventajas del interlínea simple añade beneficios económicos para los pasajeros. Para determinar ese mejor precio, en el tráfico aéreo internacional, existe para cada ruta una tarifa interlineable que fija la IATA, al objeto de que las compañías aéreas que lo deseen acuerden facilidades de interlínea, bien empleando esa misma tarifa y acordando posteriormente, en el marco de las consultas tarifarias, el reparto de la misma ente las compañías firmantes, bien negociando a partir de esa tarifa IATA otra más conveniente.

Ahora bien, la IATA no proporciona esas tarifas interlineables "base" en el tráfico aéreo nacional, objeto de los Acuerdos de Interlínea firmados entre las compañías españolas. En consecuencia, en las rutas nacionales la única vía para establecer una tarifa interlineable es la negociación directa entre las compañías.

c. "Re-routing" interlínea: es el grado más fuerte de interlínea. Añade dos nuevos beneficios para los pasajeros. Por un lado, la posibilidad de intercambiar los billetes de las compañías que suscriben los acuerdos en los trayectos en los cuales compiten. Por otro lado, los pasajeros pueden modificar la composición del trayecto combinado sin coste adicional en tanto que la desviación no eleve la longitud de la ruta más de un 20%."

Si que resulta, en cambio, más complicado incardinar los Acuerdos de Interlínea españoles.

El T.D.C. entiende que los cinco Acuerdos de Interlínea suscritos el 25 de Abril de 1.997, dadas las importantes diferencias tarifarias que existían entre las compañías públicas y las privadas y al no establecer un mecanismo de compensación de las posibles variaciones de precios entre las empresas participantes a lo largo de la vigencia de los contratos, pueden producir el efecto de restringir la competencia en el mercado nacional de transporte aéreo regular de pasajeros, puesto que dichos Acuerdos vinculan directamente la tarifa turística de <<IBERIA>> y AVIACO con la tarifa "C" de AIR ESPAÑA y SPANAIR y, además, condicionan decisivamente la variación de las tarifas "C" de <<IBERIA>> y AVIACO y las tarifas de la clase turista de AIR ESPAÑA y SPANAIR, ya que la relación entre los precios de las plazas preferentes de un avión y los de las plazas "standard" debe mantenerse dentro de una estrecha franja de oscilación. Considera también que, aún cuando el motivo que llevó a las compañías imputadas a adoptar los Acuerdos de Interlínea no hubiese sido el de limitar la competencia entre las participantes, ello no obsta a la existencia de la infracción, que se consuma también cuando la conducta pueda producir el efecto de restringir la competencia, incluso sin perseguirlo, pues el art. 1.1a) L.D .C . prohíbe los acuerdos que tengan por objeto, produzcan o puedan producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia y, en particular, los que consistan en la fijación, de forma directa o indirecta, de precios.

Aún cuando, como dicen las Compañías Aéreas, los Acuerdos Interlíneas "per se" no tienen por qué restringir la competencia y aún cuando no fuera esta la finalidad que llevó a la suscripción de los mismos, lo cierto es que, indudablemente pueden producir el efecto de restringir la competencia (Art. 1 L.D .C .), pues en el momento de su suscripción había diferencias tarifarias importantes entre <<IBERIA>> y AVIACO y las Compañías privadas, con las consecuencias absolutamente obvias, antes recogidas que contempla el T.D.C., al no haberse establecido un mecanismo de compensación de las posibles variaciones de precios.

Deben en consecuencia descartarse las alegaciones de las Compañías respecto a la no comisión de dicha infracción, sin que pueda aceptarse tampoco su consideración de que una ausencia de culpabilidad en la suscripción de los Acuerdos Interlíneas, debiera dejar sin efecto la sanción impuesta. Una cosa es que pueda haber dudas sobre la naturaleza y normativa aplicable a dichos Acuerdos y otra distinta el que las Compañías no supieran que afectaban a la competencia.

Precisamente esa circunstancia de que no tuvieran como objeto la restricción de la

competencia, sino el potencial efecto de restringirla, ya fue tomada en cuenta a la hora de fijar la sanción, aminorando la misma.

Más allá de consideraciones genéricas, tampoco se aporta por la Comunidad Autónoma de Canarias ningún dato que permita acreditar la comisión de la infracción del Art. 6.1 de la L.D .C. Como bien dice el T.D.C. no ha quedado acreditado que los Acuerdos constituyeran un elemento que les vinculara para adoptar una misma línea de acción de mercado. Las suposiciones sobre un supuesto abuso de posición de dominio colectivo han quedado sólo en el ámbito de la hipótesis sin plasmación en la realidad. Deben, pues, desestimarse las pretensiones formuladas en ese sentido por aquella recurrente.».

La Sala de instancia, aceptando los razonamientos expuestos en el voto particular formulado a la resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia que transcribe, y rechazando, en consecuencia, los argumentos expuestos en el proceso en justificación de la inexistencia de acuerdos para el incremento de los precios, considera que existen indicios suficientes para estimar acreditada la concurrencia de un concierto de voluntades entre las Compañías aéreas imputadas para unificar las tarifas, que constituye una infracción del artículo 1.1 a) de la Ley de Defensa de la Competencia, al no haber encontrado explicación lógica a que los aumentos del precio del combustible y el incremento en la cotización del dólar, que repercuten en la estructura de costes, justifiquen dicha subida de precios, según se razona en los fundamentos jurídicos cuarto y sexto de la sentencia recurrida, en los siguientes términos:

«Por el contrario acepta, en aplicación del principio de presunción de inocencia, las tesis de las Compañías, que justificarían la inexistencia de Acuerdos para las subidas de precio. Alegaban éstas y asume la Resolución mayoritaria del T.D.C. que las subidas de precios no se produjeron por Acuerdos de las compañías, sino por una serie de razones, tales como: " 1) la disminución de los permisos de aterrizaje y despegue disponibles en los aeropuertos de Madrid y Barcelona; 2) la importancia de los incrementos de costes producidos, fundamentalmente, en combustible, alquiler y amortización de flotas (que sobrepasaron el 20%, debido al encarecimiento del dólar americano) y la subida de precios en los servicios de navegación y aeroportuarios; 3) la consiguiente cuenta de resultados especialmente negativos acumulados durante varios meses en la primavera de 1997 por las empresas de menor dimensión; 4) el carácter reactivo y consecutivo de las modificaciones tarifarias de cada empresa; 5) la consistencia del movimiento tarifario de <<IBERIA>> y AVIACO con las hipótesis alternativas existentes en los documentos encontrados en las inspecciones domiciliarias del Servicio, que demuestran que estas empresas revisaron sus tarifas de forma autónoma y como mejor convino a sus intereses; 6) la consistencia del movimiento tarifario de las compañías privadas con los modelos de comportamiento de la entrada en los mercados de nuevas compañías aéreas, así como que con las subidas de precios no asumieron ningún riesgo comercial o financiero puesto que sus nuevos precios sólo superaron alguna tarifa promocional de <<IBERIA>>; y 7) por último, que también resulta lógico que para las empresas privadas imputadas lo fundamental fue la subida de precios, dada su situación financiera en aquel momento, y facilitar la firma de los Acuerdos de Interlínea."

En cuanto a la acusación de infracción del artículo 6.1 L.D .C., por abuso de posición de dominio colectiva, dado el impacto en el mercado que tuvieron los Acuerdos de Interlínea entre <<IBERIA>>, AVIACO, SPANAIR y AIR ESPAÑA, que "pronostican un comportamiento homogéneo de determinadas tarifas", el T.D.C.

considera que el supuesto abuso no ha quedado acreditado en el expediente y que, en todo caso, la pronta intervención del Servicio y la vigilancia que estableció desde la firma de los Acuerdos no permitió a las compañías imputadas que los mismos constituyeran un elemento que las vinculara entre sí para adoptar una misma línea de acción en el mercado.

Frente a la alegación de que no ha quedado desvirtuado el principio de presunción de inocencia, el voto particular considera que hubo un acuerdo para equiparar tarifas y deduce dicho acuerdo de las siguientes circunstancias:

"A) De la subida de tarifas de SPANAIR y de AIR ESPAÑA, prácticamente al mismo tiempo, en el mes de abril de 1997, con escasa diferencia de fechas e igualando ambas con sus tarifas de sus respectivas clases Avant y Club, las tarifas de la clase (sic) y de <<IBERIA>> y AVIACO. Se trata de una conducta cuya realización está admitida por las partes imputadas, por lo que no es necesario insistir en su prueba.

B) De la circunstancia de que la compañía <<IBERIA>>, a pesar de haber previsto un incremento de sus tarifas en el mes de abril de 1997, como venía siendo habitual en años anteriores, decide no modificarlas, permitiendo su equiparación con las nuevas tarifas de sus competidores SPANAIR y AIR ESPAÑA. Así resulta de los hechos admitidos por la representación de <<IBERIA>> y aparece corroborado por la documentación cruzada entre el Director de Gestión de Ingresos y el Director de Ventas de <<IBERIA>> los días 10 y 14 de abril de 1997 (fol. 1860 y ss).

C) De la circunstancia, también admitida, de que la equiparación de tarifas se produjo entre diferentes categorías de servicios, ya que los precios de las respectivas clases preferentes de SPANAIR y de AIR ESPAÑA se igualaron con los de la clase turista de <<IBERIA>>.

Quizás hubiera podido admitirse más racionalmente una equiparación espontánea de las tarifas o condiciones correspondientes a unos servicios equivalentes, pero no parece que deba aceptarse con la misma facilidad la tesis de una equiparación no pactada entre diferentes categorías o clases de tarifas, que exige necesariamente una actuación dirigida a unificar los criterios.

D) De la circunstancia, igualmente admitida por la Resolución [...], de que el incremento de las tarifas de SPANAIR y AIR ESPAÑA tuvo una de sus causas principales en el incremento de la cotización del dólar y de los precios de los combustibles.

Este argumento, en lugar de justificar el alineamiento espontáneo de las tarifas, es indicativo de la celebración de un acuerdo encaminado a tal fin, pues en otro caso sólo serviría para justificar las subidas de las compañías que incrementaron sus precios, SPANAIR y AIR ESPAÑA, pero no permite explicar cómo <<IBERIA>> no tuvo necesidad de reaccionar de la misma manera, máxime cuando consta en el expediente el diferencial de costes entre las tres compañías, constatándose que los de <<IBERIA>> eran un 44% superiores a los de SPANAIR y un 49% más elevados que los de AIR ESPAÑA (fol. 37, 71), por lo que los incrementos de los precios del dólar y de los combustibles repercutían más desfavorablemente en la empresa que no aumentó sus tarifas, permitiendo así que las de sus competidores se equiparasen a ellas.

Resulta así acreditado que la igualación de tarifas no se deriva directamente ni de los

aumentos de precios ni de las estructuras de costes.

E) El propio hecho de que al realizar los respectivos acuerdos de interlíneas, por otra parte idénticos entre sí (folios 1260 y ss., 1271 y ss, 1284 y ss 1288 y ss), las compañías imputadas no hubieran incluido cláusulas para compensar las eventuales diferencias tarifarias entre unas y otras, impidiendo la modificación unilateral de precios durante el periodo de su vigencia, como reconoce la Resolución, debe entenderse racionalmente como acreditativo de un previo acuerdo de voluntades sobre la conveniencia y aceptación de esas tarifas para todos los firmantes.

F) Finalmente, la Circular distribuida por SPANAIR el día 14 de abril de 1997, que también figura en el expediente, sobre "Nuevas tarifas. Acuerdo interlíneas con AIR EUROPA e <<IBERIA>>", demuestra la existencia de conversaciones y acuerdos entre las tres compañías con anterioridad a la fecha de la Circular y antes, por lo tanto, del 25 de abril, fecha que figura en los acuerdos interlíneas.

No cabe presumir, por lo tanto, como se hace en la Resolución [...] que la subida de las tarifas por la primera empresa que la llevó a cabo, SPANAIR, el día 10 de abril, fue un acto puramente unilateral, ajeno a cualquier negociación e imitado más tarde por los competidores."

La opinión mayoritaria de los miembros del pleno del T.D.C., según la argumentación expuesta, otorga mayor credibilidad a las alegaciones de las Compañías Aéreas para justificar el incremento de los precios, concluyendo que en aplicación del principio de presunción de inocencia, que no habría quedado desvirtuado para ellos, no hubo concertación para la fijación de tarifas. Se han recogido las razones tanto de la opinión mayoritaria, como de los suscribientes del voto particular, para determinar si hubo o no concertación para la fijación de tarifas.

Es sabido que el principio de presunción de inocencia, previsto en el Art. 24.2 de la Constitución, únicamente puede quedar desvirtuado por la existencia de una prueba de cargo debidamente practicada.

La prueba por indicios, cuando éstos son consistentes, debidamente trabados entre sí, determinando una conclusión lógica, pueden desvirtuar el referido principio.

En el supuesto que nos ocupa en la medida en que se trata de determinar la concurrencia de un acuerdo de voluntades y por tanto dentro de la esfera interna de las personas jurídicas que lo toman, requiere especial relevancia valorar las circunstancias concurrentes que sean demostrativas y evidenciadoras desde una óptica de la más común racionalidad, para determinar si hubo o no un concierto de las Compañías para, de común acuerdo, incrementar los precios, o si por el contrario éstas procedieron de manera unilateral al verificar tal incremento.

Es cierto que ha habido datos objetivos como la subida del precio del petróleo o del dólar, pero esta Sala hace suyas las tesis contenidas en el voto particular que recoge unos hechos, que anteriormente se han expuesto, de los que fundada y racionalmente debe concluirse que hubo un acuerdo entre las Compañías para realizar la subida de precios a que se viene haciendo referencia.

De los distintos hechos recogidos en el voto particular, la mayoría de los cuales son admitidos por las partes imputadas, ha de llegarse a idéntica conclusión a la que llega la minoría discrepante y que desvirtúan la tesis del incremento unilateral.

La reacción de <<IBERIA>>, a que alude el apartado D del voto, excluye la argumentación de la Resolución mayoritaria, respecto a la incidencia del incremento del precio del petróleo.

Debe, por tanto, estimarse parcialmente el recurso interpuesto por la Comunidad Autónoma de Canarias en el sentido de considerar además a las Compañías imputadas responsables de una infracción del Art. 1.1.a) de la L.D .C . por haber adoptado un acuerdo tendente a unificar tarifas.

Procede, pues, anular parcialmente la Resolución impugnada para que el T.D.C. , además de las sanciones impuestas, que se confirman, por la existencia de una conducta restrictiva de la competencia consistente en suscribir los Acuerdos de Interlínea, imponga las sanciones que resulten procedentes por la existencia de la antedicha infracción cometida por todas las Compañías imputadas y también actoras en esta sede judicial, de haber adoptado un acuerdo tendente a unificar tarifas.».

Previamente, en el fundamento jurídico primero, la Sala de instancia considera acreditados los hechos probados expuestos en la resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia impugnada:

«1. El 25 de abril de 1997 <<IBERIA>> y AVIACO suscribieron con SPANAIR y AIR ESPAÑA, cuatro Acuerdos Interlíneas, dos a dos, con un contenido idéntico y la misma validez de un año natural, que permiten la venta, endoso, aceptación de pasajes y sistema de reembolso entre dichas compañías en el tráfico aéreo regular nacional de pasajeros en el que compiten.

Dichos Acuerdos contemplan "interlineabilidad directa" o ausencia de compensación, de los billetes de la clase "Club" de AIR ESPAÑA y los billetes de la clase Avant de SPANAIR con los billetes de la clase turista de <<IBERIA>> y de AVIACO.

2. Con la misma fecha SPANAIR y AIR ESPAÑA suscribieron un Acuerdo de Interlínea similar a los anteriores que contiene la diferencia de contemplar la "interlineabilidad directa" de los billetes de la clase "Avant" emitidos por SPANAIR con los billetes de la clase "Club" de AIR ESPAÑA, así como la de los billetes de la clase turista entre ambas compañías.

3. Los días 10, 14, 16 y 17 de abril de 1997 las compañías SPANAIR, AIR ESPAÑA, <<IBERIA>>, AVIACO y BINTER CANARIAS, respectivamente, decidieron movimientos tarifarios que entrarían en vigor el mismo 25 de abril de 1997. Por un lado, SPANAIR y AIR ESPAÑA elevaron sus tarifas preferentes, hasta igualarlas a la tarifa turista de <<IBERIA>>, e incrementaron sus tarifas de clase turista y promocionales. Por otro lado, <<IBERIA>> aumentó exclusivamente sus tarifas promocionales, manteniendo inalteradas el resto, AVIACO elevó sus tarifas promocionales y el precio de la categoría turista en alguna de sus rutas, mientras que BINTER CANARIAS incrementó sus tarifas en mil pesetas de forma lineal en todos los trayectos».

TERCERO.- Sobre el planteamiento de los recursos de casación.

El recurso de casación interpuesto por la representación procesal de la Entidad Mercantil SPANAIR, S.A. se articula en la exposición de cinco motivos, de los que no procede examinar el motivo tercero y el motivo quinto, al haber sido inadmitidos por Auto de la Sección Primera de la Sala de 7 de julio de 2005 .

En la formulación del primer motivo, articulado al amparo del artículo 88.1 c) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa, por quebrantamiento de las formas esenciales del juicio por infracción de las normas reguladoras de la sentencia, se denuncia que la sentencia incurre en incongruencia omisiva porque no recoge ningún pronunciamiento sobre la falta de legitimación activa de la COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS en vulneración del artículo 67.1 de la Ley jurisdiccional.

El segundo motivo de casación, que se funda al amparo del artículo 88.1 d) de la Ley reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa, imputa a la sentencia recurrida la infracción del artículo 19 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa, al aceptar la legitimación activa de la COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS para interponer el recurso contencioso-administrativo contra la resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia de 29 de noviembre de 1999, que se justifica en la alegación de que carece de interés legítimo para impugnar el referido acuerdo sancionador que, según se aduce, no afecta a las competencias de la Comunidad Autónoma, porque la defensa de la competencia es materia de titularidad exclusiva del Estado.

El cuarto motivo de casación, que se formula al amparo del artículo 88.1 d) de la Ley reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa, por infracción de las normas del ordenamiento jurídico y de la jurisprudencia que fueren aplicables, que resuelven las cuestiones objeto de debate, reprocha a la sentencia recurrida la vulneración de la doctrina jurisprudencial sobre la prueba de indicios y el principio de presunción de inocencia.

En desarrollo de este motivo casacional, se argumenta que es arbitraria la conclusión jurídica que alcanza la Sala de instancia de estimar la existencia de un acuerdo de concertación colusorio, con base en la apreciación de que no constituye una explicación satisfactoria del aumento de las tarifas por parte de SPANAIR, S.A. y AIR ESPAÑA, S.A., el incremento de la valoración del dólar y de los precios de los combustibles, al no permitir explicar por qué IBERIA no tuvo la necesidad de reaccionar de la misma manera.

El recurso de casación interpuesto por IBERIA, S.A., asumiendo también la defensa procesal de los intereses de AVIACO, S.A., en su calidad de sucesora universal de la actividad empresarial de la citada Compañía, se articula en la exposición de cuatro motivos, todos ellos formulados al amparo del artículo 88.1 d) de la Ley reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa.

En el primer motivo de casación, se censura que la sentencia recurrida infringe el artículo 1.1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, al calificar como restrictivos de la competencia los acuerdos denominados "interlíneas", que son perfectamente lícitos conforme a lo dispuesto en el Derecho Comunitario (Reglamento 3975/1987), sobre la base de una mera conjetura y no de una adecuada utilización de la técnica de las presunciones, debiendo integrar los hechos declarados probados de conformidad con el artículo 88.3 de la Ley jurisdiccional.

El segundo motivo de casación reprocha a la sentencia recurrida la infracción del Reglamento del Consejo CEE 3975/87, de 14 de diciembre de 1987, por el que se establecen las normas de desarrollo de las reglas de competencia para empresas del

sector del transporte aéreo, al incurrir la Sala en error jurídico al no tener en cuenta la inaplicación de las prohibiciones de acuerdos restrictivos de la competencia en relación con los acuerdos interlíneas, conforme al artículo 21 y el Anexo 1 del citado Reglamento comunitario, por ser inexistente el deber de notificación para obtener exenciones individuales en el sector del transporte aéreo y con base en la necesidad de acudir a los procedimientos específicos previstos en dicho Reglamento y dirigir, en su caso, recomendaciones antes de retirar el beneficio de la exención o el procedimiento para constatar el incumplimiento de los requisitos de la exención.

El tercer motivo de casación denuncia la infracción del artículo 10 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, en relación con los artículos 130 y 131 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, al considerar improcedente el mantenimiento de la sanción teniendo en cuenta las circunstancias del caso, que revelan la existencia de dudas sobre la licitud de los acuerdos interlíneas, que motivó que el Servicio de Defensa de la Competencia remitiera una consulta a la Comisión Europea, que acredita la ausencia de culpabilidad y la infracción del principio de proporcionalidad.

El cuarto motivo de casación, que se funda en la infracción del artículo 1.1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, denuncia que la Sala de instancia imputa a la Compañía recurrente la conducta de concertación de tarifas, con base en una defectuosa aplicación de la prueba de indicios, al no existir ninguna prueba en el expediente administrativo que evidencie la comisión de una conducta colusoria y evidenciarse que no ha habido homogeneización tarifaria de IBERIA con sus competidoras SPANAIR y AIR EUROPA.

El recurso de casación interpuesto por AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS, S.A., se articula en tres motivos, de los que cabe examinar, exclusivamente, el tercer motivo, al haber sido inadmitidos los motivos primero y segundo por Auto de esta Sala de 7 de julio de 2005.

El tercer motivo de casación, que se funda al amparo del artículo 88.1 d) de la Ley reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa, por infracción del derecho a la presunción de inocencia garantizado en el artículo 24.2 de la Constitución y el principio jurídico "in dubio pro reo", contenido en el referido precepto, al considerar la Sala de instancia sancionable la supuesta concertación tarifaria acordada entre las Compañías Aéreas sin que se den los presupuestos de aplicación de la prueba de indicios y existir explicaciones alternativas que justifican la conducta paralela, como ha entendido el Pleno del Tribunal de Defensa de la Competencia en la resolución de 29 de noviembre de 1999, en la expresión de su voto mayoritario.

CUARTO.- Sobre el quebrantamiento de las formas esenciales del juicio por infracción de las normas reguladoras de la sentencia.

Procede estimar la prosperabilidad del primer motivo de casación articulado por la representación procesal de SPANAIR, S.A., al constatarse que la Sala de instancia ha infringido las normas reguladoras de la sentencia establecidas en el artículo 67.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa, que prescribe que las sentencias «decidirán todas las cuestiones controvertidas en el proceso», institucionalizando el principio procedimental de congruencia de las resoluciones judiciales en el orden contencioso-administrativo.

La lectura de la sentencia recurrida autoriza a compartir la afirmación efectuada por la parte recurrente en la fundamentación de este primer motivo de casación de que la Sala de instancia infringe el principio de congruencia.

En efecto, el Tribunal a quo incurre en el vicio de incongruencia omisiva o ex silentio al ignorar los términos sustanciales en los que discurre la controversia principal en el proceso de instancia, al eludir pronunciarse sobre la legitimación activa de la parte demandante, la COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS, que fundaba la pretensión principal formulada de que se declarase la inadmisibilidad del recurso contencioso-administrativo.

Se constata que en el primer fundamento jurídico de carácter procesal del escrito de contestación a la demanda, la defensa letrada de SPANAIR, S.A. alegaba que la resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia impugnada no incide en el ámbito competencial de la COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS, que no ostenta interés legítimo alguno -según se aduce- al no conseguir de la estimación del recurso contencioso-administrativo un determinado beneficio material o jurídico, y no poder considerar título legitimador para interponer el recurso el mero interés por la legalidad.

Resulta adecuado recordar la doctrina de esta Sala sobre la interdicción de que los órganos judiciales incurran en el vicio de incongruencia, que se engarza en el deber del juez de motivar las decisiones judiciales, que constituye una garantía esencial para el justiciable, mediante la cual es posible comprobar que la decisión judicial es consecuencia de la aplicación razonada del ordenamiento jurídico y no fruto de la arbitrariedad, y que impone, según se afirma en la sentencia constitucional 118/2006, de 24 de abril, no sólo la obligación de ofrecer una respuesta motivada a las pretensiones deducidas, sino que, además, ésta ha de tener contenido jurídico; según se expone en las sentencias de 4 de noviembre de 2005 (RC 428/2003), 18 de noviembre de 2005 (RC 2084/2003) y 7 de junio de 2006 (RC 8952/2003):

«El derecho fundamental a la motivación de las resoluciones judiciales que garantiza el artículo 24 de la Constitución, engarzado en el derecho a la tutela judicial efectiva, y que constituye el marco constitucional integrador del deber del juez de dictar una resolución razonable y motivada que resuelva en derecho las cuestiones planteadas en salvaguarda de los derechos e intereses legítimos que impone el artículo 120 de la Constitución, exige, como observa el Tribunal Constitucional en la Sentencia 8/2004, de 9 de febrero, acogiendo las directrices jurisprudenciales del Tribunal Europeo de Derechos Humanos (Sentencias de 9 de diciembre de 1994, Caso Hiro Balani contra España y Caso Ruíz Torija contra España), la exposición de un razonamiento suficiente, aunque no obligue al juez a realizar una exhaustiva descripción del proceso intelectual que le lleve a resolver en un determinado sentido ni le impone un concreto alcance o intensidad argumental en el razonamiento, de modo que el juez incurre en incongruencia cuando efectúa razonamientos contradictorios o no expresa suficientemente las razones que motivan su decisión, pero no cuando se puede inferir de la lectura de la resolución jurisdiccional los fundamentos jurídicos en que descansa su fallo.»

Conforme es doctrina de esta Sala, advertida en la sentencia de 10 de marzo de 2003 (RC 7083/1997), «el cumplimiento de los deberes de motivación y de congruencia se traduce, en síntesis, en una triple exigencia: de un lado, la exteriorización de un razonamiento que, siendo jurídico, por discurrir sobre aquello

que en Derecho pueda ser relevante, se perciba como causa de la decisión a la que llega el juzgador; de otro, la extensión de tal razonamiento, explícita o implícitamente, a las cuestiones que, habiendo sido planteadas en el proceso, necesiten ser abordadas por depender de ellas la decisión; y, en fin, una decisión cuyo sentido abarque, inequívocamente, todas las pretensiones deducidas.».

En aplicación de esta doctrina jurisprudencial, cabe concluir el examen de este primer motivo de casación formulado por la representación procesal de SPANAIR, S.A., afirmando que se aprecia que la Sala de instancia ha juzgado inadecuadamente el caso, en lo que concierne al examen de la falta de legitimación activa de la parte demandante, Administración de la COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS, por no respetar los límites del debate procesal, que se encuentra enmarcado por la petición formulada en el suplico de la demanda concerniente a que se declare inadmisibile el recurso contencioso-administrativo interpuesto contra la resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia de 29 de noviembre de 1999, al comprobarse que el órgano judicial no ha dado respuesta a esta causa de pedir, de modo que se observa un desajuste externo entre el fallo judicial y los términos en que la parte actora fundamentó jurídicamente su alegación principal.

Y, en consecuencia, al estimarse la infracción del artículo 67 de la Ley jurisdiccional, consistente en la vulneración de las normas reguladoras de la sentencia, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 95.2 c) de la Ley reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa, procede declarar haber lugar al recurso de casación y casar la sentencia de la Sección Sexta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional de 19 de febrero de 2003 y, asumiendo esta Sala del Tribunal Supremo las funciones jurisdiccionales de Sala de instancia, cabe conocer del enjuiciamiento de la causa de inadmisibilidad del recurso contencioso-administrativo 1047/1999, interpuesto por SPANAIR, S.A., que hace innecesario el examen del segundo motivo de casación articulado por infracción del ordenamiento jurídico, en relación con la vulneración del artículo 19 de la Ley reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa.

QUINTO.- Sobre la legitimación activa de la Administración de la COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS.

Debe rechazarse la pretensión de inadmisibilidad del recurso contencioso-administrativo número 1047/1999 formulada por SPANAIR, S.A., al amparo del artículo 69 b) de la Ley reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa, al deber estimar que la Administración de la COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS está legitimada activamente para impugnar la resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia de 29 de noviembre de 1999, al afectar al ámbito de intereses que tutela dicha Administración, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 19.1 a) y d) de la Ley jurisdiccional.

Debe reconocerse la legitimación activa de la Administración de la COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS para acceder a entablar un recurso contencioso-administrativo contra la resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia de 29 de noviembre de 1999, atendiendo a su contenido, que afecta a las condiciones de competitividad y de funcionamiento en que se presta por las Compañías aéreas el servicio de transporte aéreo regular de viajeros, de indudable transcendencia para los habitantes de las Islas Canarias, al facilitar su movilidad, y para el desarrollo económico y social del archipiélago, que evidencia la concurrencia de interés directo y legítimo de la Administración de la Comunidad Autónoma, que deriva de la obligación

de satisfacer el interés general, que tiene encomendada como toda Administración Pública, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 103.1 de la Constitución, y porque la impugnación atañe directamente al ejercicio de sus competencias de defensa de los intereses canarios y de los consumidores y usuarios, que le atribuyen los artículos 1 y 31 del Estatuto de Autonomía de Canarias, aprobado por la Ley Orgánica 10/1984, de 10 de agosto, reformado por la Ley Orgánica 4/1996, de 30 de diciembre.

En efecto, la insularidad de las Islas Canarias ha propiciado históricamente la institucionalización de un régimen económico y fiscal especial, como instrumento de solidaridad interterritorial, a que alude el artículo 138 y la Disposición Adicional Tercera de la Constitución, con el objetivo de impulsar el desarrollo económico y social del archipiélago, según se refiere en la sentencia del Tribunal Constitucional 62/2003, de 27 de marzo y 137/2003, de 3 de julio, que ha sido objeto de reconocimiento en el Tratado Constitutivo de la Unión Europea, que califica a las Islas Canarias de región ultraperiférica que motiva que los poderes públicos canarios asuman como principios rectores de su actuación, entre otros, según establece el artículo 5 del Estatuto de Autonomía de Canarias, la promoción de las condiciones necesarias para el libre ejercicio de los derechos y libertades, entre los que cabe englobar el derecho de libre circulación y la libertad de empresa, que les legitima para entablar ante los Tribunales de Justicia cuantas acciones sean precisas con el objeto de favorecer la defensa de los intereses del pueblo canario, y en particular, la satisfacción efectiva del derecho a la movilidad y la libertad de establecimiento, que concierne, entre otras actividades, al transporte aéreo.

La dicción del artículo 19.1 d) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa, que reconoce la legitimación activa ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo de la Administración de las Comunidades Autónomas "para impugnar los actos y disposiciones que afecten al ámbito de su autonomía", debe interpretarse respecto de aquellas actuaciones administrativas que inciden directamente en su posición institucional de portadores de intereses públicos vinculados a garantizar la efectividad de los derechos de la colectividad, marco en que se inserta el ejercicio de sus potestades, sin limitarse objetivamente a la defensa estricta de las competencias (STC 28/1991, de 14 de febrero y 199/1987, de 16 de diciembre).

Según hemos declarado en la sentencia de esta Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo de 6 de julio de 2002 (RC 5194/2000), el que la Administración Autonómica se rija por el principio de legalidad "no permite rechazar el interés legítimo como interés general de legitimación", que está en la base de lo dispuesto en el artículo 28 de la Ley jurisdiccional de 27 de diciembre de 1956 y en el artículo 19.1 a) y d) de la Ley jurisdiccional 29/1998, de 13 de julio, porque, según se afirma, "no puede excluir en absoluto, su capacidad para recurrir jurisdiccionalmente actos de otra Administración que resulten lesivos para sus legítimos intereses, en relación con la defensa de sus competencias".

Esta doctrina jurisprudencial, que aprecia la legitimación activa de la Administración de la COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS para recurrir en este supuesto una resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia, con base en la aplicación del artículo 19.1 a) y d) de la Ley jurisdiccional, se revela acorde con el derecho a la tutela judicial efectiva de la Administración Pública en su vertiente de derecho de acceso al proceso, que garantiza el artículo 24.1 de la Constitución.

Según se desprende de las sentencias del Tribunal Constitucional 192/2000, de 13 de julio, 175/2001, de 26 de julio y 201/2002, de 28 de octubre, la legitimación de las Comunidades Autónomas se reconoce en salvaguarda de su autonomía política y financiera, para impugnar aquellas resoluciones de la Administración del Estado o de otras Administraciones independientes que afecten a los intereses más cualificados cuya tutela jurídica les encomienda la Constitución y los Estatutos de Autonomía, que impone al juez que aplique las normas procesales que disciplinan el acceso a la jurisdicción en relación con las personas jurídico-públicas conforme al principio *pro actione*, evitando interpretaciones excesivamente rigurosas o desproporcionadas que lesionen este derecho fundamental.

Debe recordarse a estos efectos, que la legitimación, que constituye un presupuesto inexcusable del proceso, según se deduce de la doctrina de esta Sala (STS de 14 de octubre de 2003 [R 56/2000], de 7 de noviembre de 2005 [R 64/2003] y de 13 de diciembre de 2005 [R 120/2004]), así como de la jurisprudencia constitucional (STC 65/94), implica, en el proceso contencioso-administrativo, la existencia de una relación material unívoca entre el sujeto y el objeto de la pretensión deducida en el recurso contencioso-administrativo, en referencia a un interés en sentido propio, identificado y específico, de tal forma que la anulación del acto o la disposición impugnados produzca automáticamente un efecto positivo (beneficio) o negativo (perjuicio), actual o futuro, pero cierto (SSTC 105/1995, de 3 de julio, F. 2; 122/1998, de 15 de junio, F. 4 y 1/2000, de 17 de enero, F. 4).

El concepto de interés legítimo, base de la legitimación procesal a que alude el artículo 19 de la Ley jurisdiccional contencioso-administrativa, que debe interpretarse a la luz del principio *pro actione* que tutela el artículo 24 de la Constitución (STC 45/2004, de 23 de marzo), equivale a la titularidad potencial de una posición de ventaja o de una utilidad jurídica por parte de quien ejercita la pretensión y que se materializaría de prosperar ésta.

Sabido es que este Tribunal Supremo reiteradamente ha declarado, según se refiere en las sentencias de 7 de abril de 2005 (RC 5572/2002) con cita de las sentencias de 29 de octubre de 1986, 18 de junio de 1997 y de 22 de noviembre de 2001 (RC 2134/1999), «que el concepto de legitimación encierra un doble significado: la llamada legitimación «*ad processum*» y la legitimación «*ad causam*». Consiste la primera en la facultad de promover la actividad del órgano decisorio, es decir, la aptitud genérica de ser parte en cualquier proceso, lo que «es lo mismo que capacidad jurídica o personalidad, porque toda persona, por el hecho de serlo, es titular de derechos y obligaciones y puede verse en necesidad de defenderlos».

Pero distinta de la anterior es la legitimación «*ad causam*» que, de forma más concreta, se refiere a la aptitud para ser parte en un proceso determinado, lo que significa que depende de la pretensión procesal que ejercite el actor o, como dice la sentencia antes citada, consiste en la legitimación propiamente dicha e «implica una relación especial entre una persona y una situación jurídica en litigio, por virtud de la cual es esa persona la que según la Ley debe actuar como actor o demandado en ese pleito»; añadiendo la doctrina científica que «esta idoneidad específica se deriva del problema de fondo a discutir en el proceso; es, por tanto, aquel problema procesal más ligado con el Derecho material, habiéndose llegado a considerar una cuestión de fondo y no meramente procesal». Y es, precisamente, el Tribunal Constitucional quien en el Fundamento Jurídico 5º de su sentencia de 11 de noviembre de 1991, ha dicho que «la legitimación [se refiere a la legitimación *ad causam*], en puridad, no constituye excepción o presupuesto procesal alguno que pudiera condicionar la

admisibilidad de la demanda o la validez del proceso». Antes bien, es un requisito de la fundamentación de la pretensión y, en cuanto tal, pertenece al fondo del asunto.».

No es obstáculo al reconocimiento como interés legitimador del interés público cuya tutela asume la Administración de la COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS como fundamento para promover el ejercicio de la acción procesal, la naturaleza sancionadora de la resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia combatida, cuya base es el respeto al principio constitucional de personalidad de las sanciones, según el cual éstas no pueden producir efectos perjudiciales respecto de las personas que no han sido sancionadas, según dijimos en la sentencia de esta Sala de 27 de marzo de 1998 (R 313/1996), con sustento jurídico en la afirmación de que "la sanción representa el reproche de haber incurrido en una conducta ilícita que sólo es posible predicar del sujeto sancionado y que únicamente respecto a él ha de producir efecto".

En razón de la especialidad del Derecho aplicable, la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, que trata de garantizar, según refiere la Exposición de Motivos, el orden económico constitucional vinculado a la defensa de la competencia, que constituye la primera y más importante forma en que se manifiesta el ejercicio de la libertad de empresa, y en la que para la represión efectiva de las conductas prohibidas se confiere al Tribunal de Defensa de la Competencia la potestad de imponer sanciones, efectuar intimaciones e imponer multas coercitivas para obligar a cesar en las acciones prohibidas, se deduce que de la eventual estimación del recurso contencioso-administrativo se derivan ventajas para los consumidores y usuarios del transporte aéreo y para la colectividad canaria, que trascienden a la esfera de interés público que salvaguarda la Administración de la Comunidad Autónoma.

La legitimación de la Administración de la COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS aparece en este supuesto vinculada a enjuiciar la legalidad de la resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia de 29 de noviembre de 1999, que le faculta a personarse en el proceso como parte demandante, y a sostener pretensiones tendentes a lograr la anulación parcial de dicho acto que considera que origina perjuicios concretos a los intereses generales de los ciudadanos de la Comunidad Autónoma, cuyo cumplimiento debe asegurar en el ejercicio de las funciones que la Constitución y el Estatuto de Autonomía le atribuyen.

Esta conclusión jurídica que alcanzamos de afirmar la legitimación en este proceso de la Administración de la COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS recurrente y declarar la improcedencia de acordar la inadmisibilidad del recurso contencioso-administrativo, es conforme, por tanto, al derecho de acceso a los recursos, que comporta, según se desprende de la doctrina del Tribunal Constitucional expuesta en las sentencias 30/2004, de 4 de marzo, 74/2005, de 4 de abril, y 279/2005, de 7 de noviembre, como contenido esencial primario, el de obtener de los órganos jurisdiccionales integrantes del Poder Judicial una resolución razonada y fundada en derecho sobre el fondo de las pretensiones oportunamente deducidas por las partes, imponiendo al juez, para garantizar la aplicación expansiva de este derecho fundamental, una interpretación razonable y no arbitraria de los presupuestos y cláusulas procesales que no suponga una aplicación rigorista, excesivamente formal o desproporcionada en relación con los fines que preserva el proceso, de modo que la declaración de inadmisión sólo puede fundarse en la concurrencia de un óbice fundado en un precepto expreso de la ley, que a su vez sea respetuoso con el contenido esencial del derecho fundamental, adoptada con observancia de estos fundamentos hermenéuticos

constitucionales.

Y este criterio se revela, asimismo, acorde con el derecho a un proceso equitativo, que garantiza el artículo 6.1 del Convenio Europeo de Derechos Humanos, que constituye para los órganos judiciales una fuente interpretativa prevalente del derecho a la tutela judicial efectiva de conformidad con el artículo 10.2 de la Constitución, y que exige que no se interpreten de forma rigorista los preceptos de la ley reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa que disciplinan las causas de inadmisión de los recursos, y que se respete el principio de proporcionalidad entre las limitaciones impuestas al derecho de acceso a un tribunal para que examine el recurso y las consecuencias de su aplicación. (Sentencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos de 9 de noviembre de 2004. Caso Sáez Maeso contra España).

SEXTO.- Sobre la prosperabilidad del primer motivo de casación articulado por la Entidad IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., por infracción del artículo 1.1. a) de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, en relación con la suscripción de acuerdos interlíneas entre las Compañías Aéreas imputadas.

Debe estimarse la prosperabilidad del primer motivo de casación articulado por la representación procesal de IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., asumiendo asimismo la defensa de los intereses de la Compañía AVIACO, S.A., al apreciarse que la Sala de instancia ha incurrido en error jurídico al calificar los acuerdos interlíneas suscritos por estas Compañías el 25 de abril de 1997 de acuerdos colusorios prohibidos por el artículo 1.1. a) de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, por poder producir el efecto de restringir la competencia en el mercado nacional del transporte aéreo regular de pasajeros.

Debe en primer término significarse que, de conformidad con el Derecho español de la competencia, integrado por la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, los acuerdos interlíneas, en cuanto que por su contenido se limiten a regular la venta, endoso y aceptación de pasajes entre Compañías aéreas, así como a establecer a dichos efectos los sistemas de compensación, de reembolso o de prorrateo, y los mecanismos de contabilidad precisos a tal fin, y no supongan un instrumento de coordinación de las tarifas aéreas, ni incidan directa ni indirectamente en el incremento de los precios ni alteren las condiciones de calidad en que se presta el transporte, promueven la apertura de este mercado y contribuyen a mejorar la competitividad en el sector del transporte aéreo, al favorecer el desarrollo empresarial de las actividades de las Compañías pequeñas en un mercado oligopólico, al permitirles acceder a rutas y frecuencias de otras compañías, y producen un efecto beneficioso para los usuarios, al promover la movilidad de las personas, porque facilitan a un pasajero disponer de un pasaje único que le permite ser transportado a diferentes lugares, de modo que no pueden caracterizarse en abstracto como acuerdos restrictivos de la competencia en el transporte aéreo.

Esta conclusión jurídica sobre la licitud de los acuerdos interlíneas desde la perspectiva del Derecho español de defensa de la competencia, es asimismo conforme con el Derecho de la Comunidad Europea, ya que el Reglamento 3975/1987 CEE, del Consejo de 14 de diciembre de 1987, por el que se establecen las normas de desarrollo de las reglas de competencia para empresas del sector del transporte aéreo, considera los acuerdos identificados como interlíneas ("interlining"), cuyo objeto es la venta, endoso y aceptación de pasajes entre compañías aéreas, siempre que su única finalidad y efectos sea lograr mejoras o cooperación de índole técnica, de

conformidad con lo dispuesto en el artículo 2 y en el Anexo, acuerdos de cooperación técnica, que quedan excluidos de la aplicación de la prohibición establecida en el apartado 1 del artículo 85 del Tratado.

Sin embargo, debe precisarse, que la invocación del Reglamento Comunitario CEE 3975/1987, del Consejo de 14 de diciembre de 1987, aplicable a este supuesto, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento 2410/1992, del Consejo, de 23 de julio de 1992, que modifica el Reglamento CEE 3975/87, por el que se establecen las normas de desarrollo de las reglas de competencia para empresas del sector del transporte aéreo, no desplaza, como sostiene erróneamente la defensa letrada de las Compañías aéreas recurrentes, la aplicabilidad de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, de modo que no es ilegítima la actuación de los órganos nacionales de defensa de la competencia cuando ejerciendo la potestad sancionadora conferida ex artículo 25 de la referida norma legal, aplican el artículo 1.1 a) de la Ley 16/1989, a un supuesto que concierne a acuerdos colusorios en el sector del transporte aéreo nacional, al no poder deducir esa afirmación del principio de primacía que rige las relaciones entre el Derecho comunitario y el Derecho nacional, al no apreciarse contradicción entre ambas normativas.

La primacía del Derecho Comunitario, según se desprende de una reiterada y consolidada doctrina jurisprudencial del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (basta la cita de las sentencias de 4 de abril de 1974 y de 29 de abril de 1999), que es corolario de la concepción del ordenamiento jurídico comunitario integrado con el sistema jurídico de los Estados miembros, impone al juez nacional, competente en una determinada materia, la obligación de aplicar íntegramente el Derecho Comunitario y proteger los derechos que éste confiere a los particulares, dejando sin aplicación toda disposición eventualmente contraria de la Ley nacional anterior o posterior a la regla comunitaria.

La necesidad de armonizar la aplicación del Derecho de la Competencia, integrado por el Derecho comunitario y los Derechos nacionales, obliga al juez nacional a interpretar la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, conforme al Derecho Europeo, con el objeto de garantizar una aplicación del Derecho nacional compatible con el Derecho comunitario, según se desprende de la doctrina del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas expuesta en las sentencias de 13 de febrero de 1969 y de 14 de febrero de 1972.

La complementariedad de ambos ordenamientos se deduce de la denominada "doble barrera normativa", que autoriza la aplicación del orden jurídico interno y del orden jurídico comunitario para reprimir las conductas o prácticas colusorias, con reserva de que la aplicación del Derecho nacional no contradiga ni obstaculice la interpretación uniforme del Derecho europeo de la Competencia, y de que se modulen las sanciones que se puedan imponer en ambos ámbitos, en el supuesto de dualidad de procedimientos, según dispone expresamente el artículo 44.2 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia.

La comprensión del carácter colusorio de los acuerdos interlíneas suscritos por las Compañías Aéreas imputadas, en que la Sala de instancia basa su argumentación, acogiendo los razonamientos del Tribunal de Defensa de la Competencia para apreciar la responsabilidad de las Compañías aéreas en la comisión de la infracción del artículo 1.1. a) de la Ley de Defensa de la Competencia, por no incluir una cláusula que establezca expresamente un mecanismo de compensación de las posibles

variaciones de precios, dadas las diferencias tarifarias existentes en el momento de su adopción, resulta infundado para estimar justificada dicha infracción.

Debe señalarse que esta Sala no infiere, ni siquiera indiciariamente, que se haya contrariado o limitado la libertad de las Compañías aéreas participantes de fijar tarifas o el poder de desarrollar políticas comerciales de forma autónoma e independiente como consecuencia inmediata de la formalización de los referidos acuerdos interlíneas, desde un análisis lógico y racional de las circunstancias concurrentes.

La finalidad primaria y esencial de la suscripción de los acuerdos interlíneas enjuiciados es tratar de acordar por primera vez en el sector del transporte aéreo acuerdos de intercambio de pasajes entre compañías públicas y privadas que desarrollan sus actividades empresariales en un mercado oligopólico, sometido a un intenso proceso de liberalización, sin que del examen de las cláusulas se deduzca que la mera vinculación de determinadas tarifas para facilitar la interlineabilidad directa pueda producir efecto colusorio, que sea subsumible en el tipo de acuerdos restrictivos de la competencia a que alude el artículo 1.1 a) de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia.

En relación con la alegación expuesta en la fundamentación de este motivo de casación de que la Sala de instancia ha incurrido en una inadecuada utilización de la prueba de indicios y de la técnica de presunciones, no resulta ocioso recordar que, según hemos señalado en la sentencia de esta Sala de 21 de febrero de 2006 (RC 3754/2003), "el derecho a un procedimiento sancionador con todas las garantías de defensa, que se constituye como derecho fundamental del ciudadano a un procedimiento justo y equitativo frente a los poderes coercitivos de la Administración, en que se respeten los derechos de defensa con interdicción de indefensión, en una interpretación sistemática de los artículos 24 y 25 de la Constitución y del artículo 6.1 del Convenio Europeo de Derechos Humanos, engloba, según se desprende de la doctrina del Tribunal Constitucional y del Tribunal Europeo de Derechos Humanos, entre otras garantías, el derecho a no ser sancionado sin ser oído y a ejercer las facultades de alegación con contradicción en todas las fases del procedimiento, el derecho a un procedimiento público, el derecho a ser informado de la acusación, de modo que se conozcan sin restricción los hechos imputados, que impone que exista correlación entre estos hechos y la resolución sancionadora, el derecho a utilizar los medios de prueba pertinentes para la defensa, que excluye la admisibilidad y apreciación de pruebas ilícitas, y el derecho a la presunción de inocencia, que acoge el derecho a no ser sancionado sin prueba de cargo legítima y válida, que sustente la resolución sancionadora".

Y concretamente, en relación con el derecho a la presunción de inocencia y la validez de la prueba de indicios en la referida sentencia, hemos declarado:

«Conforme a la doctrina del Tribunal Constitucional, contenida en reiteradas sentencias (174/1985, 175/1985, 229/1988), y a la jurisprudencia de esta Sala (sentencias de 18 de noviembre de 1996, 28 de enero de 1999, 6 de marzo de 2000) puede sentarse que el derecho a la presunción de inocencia no se opone a que la convicción judicial pueda formarse sobre la base de una prueba indiciaria; pero para que esta prueba pueda desvirtuar dicha presunción debe satisfacer las siguientes exigencias constitucionales: los indicios han de estar plenamente probados-no puede tratarse de meras sospechas-y se debe explicitar el razonamiento en virtud del cual, partiendo de los indicios probados, ha llegado a la conclusión de que el imputado realizó la conducta infractora; pues, de otro modo, ni la subsunción estaría fundada en

Derecho ni habría manera de determinar si el producto deductivo es arbitrario, irracional o absurdo, es decir, si se ha vulnerado el derecho a la presunción de inocencia al estimar que la actividad probatoria puede entenderse de cargo.».

En la sentencia constitucional 172/2005, de 20 de junio, se afirma que «por lo que se refiere en concreto al derecho a la presunción de inocencia este Tribunal ha declarado que la presunción de inocencia sólo se destruye cuando un Tribunal independiente, imparcial y establecido por la Ley declara la culpabilidad de una persona tras un proceso celebrado con todas las garantías (art. 6.1 y 2 del Convenio europeo para la protección de los derechos humanos y de las libertades fundamentales, al cual se aporte una suficiente prueba de cargo, de suerte que la presunción de inocencia es un principio esencial en materia de procedimiento que opera también en el ejercicio de la potestad administrativa sancionadora (SSTC 120/1994, de 25 de abril, F. 2; 45/1997, de 11 de marzo, F. 4, por todas). En la citada STC 120/1994 añadimos que «entre los múltiples facetas de ese concepto poliédrico en que consiste la presunción de inocencia hay una, procesal, que consiste en desplazar el onus probandi con otros efectos añadidos». En tal sentido ya hemos dicho -se continúa afirmando en la mencionada Sentencia- que la presunción de inocencia comporta en el orden penal stricto sensu cuatro exigencias, de las cuales sólo dos, la primera y la última, son útiles aquí y ahora, con las necesarias adaptaciones mutatis mutandis por la distinta titularidad de la potestad sancionadora. Efectivamente, en ella la carga de probar los hechos constitutivos de cada infracción corresponde ineludiblemente a la Administración pública actuante, sin que sea exigible al inculpado una probatio diabólica de los hechos negativos. Por otra parte la valoración conjunta de la prueba practicada es una potestad exclusiva del juzgador, que éste ejerce libremente con la sola carga de razonar el resultado de dicha operación. En definitiva, la existencia de un acervo probatorio suficiente, cuyas piezas particulares han de ser obtenidas sin el deterioro de los derechos fundamentales del inculpado y de su libre valoración por el Juez, son las ideas básicas para salvaguardar esa presunción constitucional y están explícitas o latentes en la copiosa doctrina de este Tribunal al respecto (SSTC 120/1994, de 25 de abril, F. 2; 45/1997, de 11 de marzo, F. 4).

De otra parte hemos mantenido que el derecho a la presunción de inocencia, incluso en el ámbito del derecho administrativo sancionador (SSTC 45/1997, de 11 de marzo; 237/2002, de 9 de diciembre, F. 2), no se opone a que la convicción del órgano sancionador se logre a través de la denominada prueba indiciaria, declaración parecida a la efectuada por el Tribunal Europeo de Derechos Humanos, que también ha sostenido que no se opone al contenido del art. 6.2 del Convenio la utilización de la denominada prueba de indicios (STEDH de 25 de septiembre de 1992, caso Phan Hoang c. Francia, § 33; de 20 de marzo de 2001, caso Telfner c. Austria, § 5). Mas cuando se trata de la denominada prueba de indicios la exigencia de razonabilidad del engarce entre lo acreditado y lo que se presume cobra una especial trascendencia, pues en estos casos es imprescindible acreditar, no sólo que el hecho base o indicio ha resultado probado, sino que el razonamiento es coherente, lógico y racional. En suma, ha de estar asentado en las reglas del criterio humano o en las reglas de la experiencia común. Es ésa, como hemos dicho, la única manera de distinguir la verdadera prueba de indicios de las meras sospechas o conjeturas, debiendo estar asentado el engarce lógico en una «comprensión razonable de la realidad normalmente vivida y apreciada conforme a los criterios colectivos vigentes» (SSTC 45/1997, de 11 de marzo, F. 5; 237/2002, de 9 de diciembre, F. 2; 135/2003, de 30 de junio, F. 2, por todas).».

Conforme a estos parámetros jurisprudenciales, en el supuesto litigioso examinado, se aprecia el incumplimiento por la Sala de instancia del deber de explicitar un argumento que permita deducir que la suscripción de los acuerdos interlíneas por las Compañías aéreas imputadas, pueda producir un efecto restrictivo de la competencia subsumible en la infracción tipificada en el artículo 1.1 a) de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, al considerar como único elemento de hecho, que permitiría llegar a la convicción judicial sobre la responsabilidad de las Compañías recurrentes, la diferencia tarifaria existente y la ausencia de un mecanismo de compensación, que cabe estimar de elementos no significativos, y que se revelan insuficientes, desde el canon constitucional referido a la prueba de indicios, para constituir prueba de cargo capaz de desvirtuar el derecho a la presunción de inocencia, al constatarse que dichos acuerdos introducen un mecanismo de interlineabilidad directa y prevén en los demás supuestos el abono entre las compañías respecto de los billetes que no puedan ser endosados automáticamente.

Podría considerarse que la suscripción de los acuerdos interlíneas, que esta Sala considera lícitos desde la perspectiva del Derecho de defensa de la competencia, como hemos referido, y la concertación tarifaria entre las Compañías aéreas, pudiera obedecer al designio de un plan conjunto de actuación, por estar dirigidos a lograr un único e idéntico objetivo de restringir o limitar la competencia, mediante la concatenación de actos sucesivos que derivasen en la consideración de una única infracción continuada, pero, partiendo de los hechos probados por la Sala de instancia, no cabe estimar la comisión de la infracción del artículo 1.1 a) de la Ley de Defensa de la Competencia, al no apreciarse que concurra la exigible conexión causal entre ambas conductas para derivar su falta de autonomía en relación con la infracción imputada analizada en este fundamento jurídico.

Esta conclusión jurídica, que se basa en el razonamiento de entender que los acuerdos interlíneas suscritos entre las Compañías aéreas imputadas constituyen acuerdos de cooperación técnica lícitos, que implica que no quepa caracterizarlos como instrumentos o medios necesarios para la práctica de concertación de tarifas, determina que tratándose de actos separables e independientes, según aprecia la Sala de instancia, consecuentemente, no pueden calificarse como una única infracción continuada del artículo 1.1 a) de la Ley de Defensa de la Competencia, conforme a la doctrina jurisprudencial del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, según se desprende de la sentencia de 21 de septiembre de 2006 (C.105/04), al no poder anudar ambas conductas cuando no persiguen un mismo objetivo contrario a la competencia.

En consecuencia, al estimarse este primer motivo de casación articulado por IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. y AVIACO, S.A. de conformidad con el artículo 93.2 d) de la Ley reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa, procede declarar haber lugar al recurso de casación y casar la sentencia de la Sección Sexta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional de 19 de febrero de 2003, y estimar los recursos contencioso-administrativos interpuestos por las Compañías recurrentes, anulando parcialmente la resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia de 29 de noviembre de 1999, conforme a los fundamentos jurídicos expuestos, lo que hace innecesario el examen del segundo y tercer motivos de casación formulados.

SÉPTIMO.- Sobre los motivos de casación formulados por las Entidades Mercantiles SPANAIR, S.A., IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A y AIR EUROPA, LÍNEAS AÉREAS, S.A., por infracción del artículo 1.1 a) de la Ley 16/1989, de 17 de julio,

de Defensa de la Competencia , en relación con la concertación de tarifas.

El cuarto motivo de casación formulado por SPANAIR, S.A., el cuarto motivo formulado por IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., y el tercer motivo formulado por AIR EUROPA, LÍNEAS AÉREAS, S.A., que coinciden en su planteamiento de considerar que la sentencia infringe el derecho a la presunción de inocencia, en relación con la valoración de la prueba de indicios que garantiza el artículo 24 de la Constitución , no pueden ser acogidos, al apreciarse que la Sala de instancia ha formado su convicción judicial sobre la comisión por las Compañías imputadas de la infracción del artículo 1.1 a) de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia , en base a la valoración de hechos que considera plenamente probados, que evidencian la concurrencia del presupuesto de concertación interempresarial efectuada con el objeto de incrementar las tarifas del pasaje aéreo, que tiene un efecto lesivo de la competencia.

Debe, en primer término, reiterarse que en el marco restringido del recurso de casación, esta Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo debe respetar la valoración del material probatorio realizado por la Sala de instancia, en relación con los elementos tenidos en cuenta para fijar el hecho relevante que determina como base, salvo que se estime que el Tribunal sentenciador ha incurrido en error patente o en arbitrariedad, por carecer esa declaración de hechos probados de soporte probatorio alguno.

La función de la casación quedaría constreñida a la correcta aplicación del artículo 1253 del Código Civil (hoy art. 386 LEC), en orden a determinar si entre el hecho demostrado y aquel que se trate de deducir hay un enlace preciso y directo según las reglas del criterio humano.

En el supuesto litigioso enjuiciado, el hecho base relevante está determinado por el incremento simultáneo de las tarifas, que implica la fijación de precios idénticos en determinadas rutas y tarifas, por las Compañías IBERIA, SPANAIR y AIR ESPAÑA, que evidencia, desde un análisis presidido por la racionalidad de las circunstancias concurrentes, la existencia de un acuerdo de voluntades, al no poder deducir que responda al designio unilateral de cada Compañía aérea.

A partir de este hecho significativo, en cuanto que acredita la identidad y uniformidad en la cuantía y en el tiempo, que alcanza a determinadas tarifas, y el incremento simultáneo de las tarifas básicas y promocionales, que entraron en vigor el 25 de abril de 1997, por la Sección Sexta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional se deduce la consecuencia de que existe una práctica concertada restrictiva de la competencia incluida entre las prohibiciones establecidas en el artículo 1.1 a) de la Ley de Defensa de la Competencia , acogiendo los razonamientos expuestos en el voto particular discrepante formulado por tres miembros del Tribunal de Defensa de la Competencia, que sostiene que resulta indubitado que, en el periodo comprendido entre el 10 y el 25 de abril de 1997, las Compañías estaban negociando acuerdos interlíneas.

Se aprecia, por tanto, que la Sala de instancia no ha incurrido en arbitrariedad en la determinación de la conexión entre el hecho demostrado -incremento simultáneo de las tarifas aéreas y equiparación de determinadas clases de billetes, en relación con la prestación de servicios diferenciados- y la conclusión alcanzada -concierto entre empresas-, si se tiene en cuenta una serie de circunstancias que permiten excluir que el incremento de los precios derive de causas distintas ajenas o extrañas a la

existencia de concertación, como pudieran ser las propias de las características del mercado o las referidas a la estructura de costes que incide en el transporte aéreo.

Precisamente, el cúmulo de variables que inciden en la fijación de las tarifas aéreas, hace que no parezca concebible que la coincidencia de precios responda a causas ajenas a la concertación, por lo que puede concluirse que la conexión entre el hecho base relevante y la consecuencia es acorde con las reglas propias de la lógica.

La anterior conclusión se refrenda al no considerar plausibles las explicaciones alternativas que exponen las empresas recurrentes para justificar que el incremento de las tarifas obedecería, entre otras razones, a la estrategia comercial unilateral de las referidas Compañías aéreas, al incremento del coste de los combustibles y a la apreciación del dólar, que repercutiría también en el arrendamiento de flotas, a la disminución de los permisos de aterrizaje y despegue en los aeropuertos de Madrid y Barcelona, o para superar el estado de quiebra técnica de determinadas compañías, al no poder inferir, conforme a las reglas del criterio humano, que se haya producido espontáneamente esa equiparación efectiva y simultánea de tarifas, en relación con diferentes categorías de billetes (Clase Avant y Clase Club de Spanair y Air España con la clase turista de Iberia y Aviaco), siendo asimismo exponente de la existencia de concertación tendente a unificar las tarifas la Circular 6/97, de 14 de abril de 1997, distribuida por SPANAIR, S.A. "Nuevas Tarifas, Acuerdo Interlíneas con AIR EUROPA e IBERIA", a la que se refiere el voto discrepante del Tribunal de Defensa de la Competencia y cuya argumentación es aceptada por la Sala de instancia, que demuestra la existencia de conversaciones previas entre las Compañías aéreas imputadas.

En consecuencia, procede declarar no haber lugar al cuarto motivo de casación formulado por SPANAIR, S.A., al cuarto motivo formulado por IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., y al tercer motivo formulado por AIR EUROPA, LÍNEAS AÉREAS, S.A., en los recursos de casación articulados contra la sentencia de la Sección Sexta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional de 19 de febrero de 2003, dictada en el recurso contencioso-administrativo 1047/1999, y acumulados.

Y en congruencia con el pronunciamiento casacional de la sentencia de la Sección Sexta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional de 19 de febrero de 2003, expuesto en el fundamento jurídico precedente, procede estimar parcialmente el recurso contencioso-administrativo 1047/1999, interpuesto por la representación procesal de la COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS, declarando que las Compañías imputadas por el Servicio de Defensa de la Competencia son responsables de la comisión de la infracción del artículo 1.1 a) de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, al acreditarse la existencia de una práctica restrictiva de la competencia consistente en la concertación de tarifas, ordenándose a dicho Tribunal de Defensa de la Competencia que imponga las sanciones que resulten pertinentes.

OCTAVO.- Sobre las costas procesales.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 139 de la Ley Jurisdiccional, no procede efectuar expresa imposición de las costas procesales ocasionadas en primera instancia ni de las originadas en el presente recurso de casación.

En atención a lo expuesto, en nombre del Rey, y en ejercicio de la potestad

jurisdiccional que emana del Pueblo español y nos confiere la Constitución,

FALLAMOS

Primero.- Estimar el primer motivo del recurso de casación articulado por la representación procesal de la Entidad SPANAIR, S.A., por quebrantamiento de las formas esenciales del juicio por infracción de las normas reguladoras de la sentencia por incongruencia omisiva, en los términos fundados, por no acoger un razonamiento expreso sobre la legitimación activa de la parte demandante, la Administración de la COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS, declarando haber lugar al recurso de casación interpuesto contra la sentencia de la Sección Sexta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional de 19 de febrero de 2003, dictada en el recurso contencioso-administrativo 1047/1999 y acumulados 135/2000, 136/2000, 153/2000 y 181/2000.

Segundo.- Rechazar la causa de inadmisibilidad del recurso contencioso-administrativo 1047/1999 formulada por la representación procesal de SPANAIR, S.A., al apreciar la legitimación activa para entablar el recurso contencioso-administrativo contra la resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia de 29 de noviembre de 1999.

Tercero.- Estimar el recurso de casación articulado por la representación procesal de la Entidad Mercantil IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., que asume además la defensa de AVIACO, S.A., en relación con el primer motivo, casando la sentencia de la Sección Sexta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional de 19 de febrero de 2003, dictada en el recurso contencioso-administrativo 1047/1999 y acumulados 135/2000, 136/2000, 153/2000 y 181/2000, debiendo estimar los recursos contencioso-administrativos interpuestos por estas Compañías y anulando parcialmente la resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia de 29 de noviembre de 1999, en el extremo que interesa a la imposición a las Entidades recurrentes de las sanciones de setenta y cinco millones de pesetas y cuarenta y cinco millones de pesetas, respectivamente, por infracción del artículo 1.1 a) de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, y estimar parcialmente el recurso contencioso-administrativo 1047/1999 interpuesto por la representación procesal de la COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS, declarando la responsabilidad de las Compañías imputadas por el Servicio de Defensa de la Competencia por la comisión de una infracción del artículo 1.1 a) de la Ley 16/1989, de 16 de julio, de Defensa de la Competencia, por la existencia de una práctica restrictiva de la competencia consistente en la concertación de tarifas, ordenándose a dicho Tribunal de Defensa de la Competencia que proceda a imponer a las sanciones que resulten pertinentes.

Cuarto.- Desestimar el cuarto motivo de casación articulado en el recurso de casación formulado por la representación procesal de SPANAIR, S.A., el cuarto motivo de casación del recurso de casación interpuesto por la representación procesal de IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., y el tercer motivo del recurso de casación interpuesto por la representación procesal de AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS, S.A.

Quinto.- No procede efectuar expresa imposición de las costas procesales ocasionadas en primera instancia ni de las originadas en el presente recurso de casación.

Así por esta nuestra sentencia, que deberá insertarse por el Consejo General del Poder Judicial en la publicación oficial de jurisprudencia de este Tribunal Supremo, definitivamente juzgando, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.- Fernando

Ledesma Bartret.- Óscar González González.- Manuel Campos Sánchez-Bordona.-
Eduardo Espín Templado.- José Manuel Bandrés Sánchez- Cruzat.- Rubricados.
PUBLICACIÓN.- Leída y publicada fue la anterior sentencia en el mismo día de su
fecha por el Magistrado Ponente Excmo. Sr. D. JOSÉ MANUEL BANDRÉS SÁNCHEZ-
CRUZAT, estando constituida la Sala en audiencia pública de lo que, como Secretario,
certifico.- Alfonso Llamas Soubrier.- Firmado.