

**INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN EN SEGUNDA FASE  
EXPEDIENTE C/1134/20 MOORING & PORT SERVICES / CEMESA AMARRES DE  
BARCELONA S.A.**

---

**ÍNDICE**

<b>I.</b>	<b><u>ANTECEDENTES .....</u></b>	<b><u>2</u></b>
<b>II.</b>	<b><u>NATURALEZA DE LA OPERACIÓN.....</u></b>	<b><u>3</u></b>
<b>III.</b>	<b><u>RESTRICCIONES ACCESORIAS. ....</u></b>	<b><u>4</u></b>
<b>IV.</b>	<b><u>APLICABILIDAD DE LA LEY 15/2007 DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA</u></b>	<b><u>7</u></b>
<b>V.</b>	<b><u>EMPRESAS PARTÍCIPES.....</u></b>	<b><u>7</u></b>
	V.1. MOORING & PORT SERVICES, S.L.....	7
	V.2. CEMESA AMARRES DE BARCELONA, S.A.....	8
<b>VI.</b>	<b><u>MERCADOS RELEVANTES.....</u></b>	<b><u>9</u></b>
	VI.1. Mercados de producto .....	9
	VI.2. Mercados geográficos.....	9
<b>VII.</b>	<b><u>ANÁLISIS DE LOS MERCADOS.....</u></b>	<b><u>10</u></b>
	VII.1. Estructura de la oferta y cuotas de mercado.....	10
	VII.2. Estructura de la demanda, canales de distribución y precios .....	11
	VII.3. Barreras a la entrada y competencia potencial. ....	12
	VII.4. Eficiencias.....	13
<b>VIII.</b>	<b><u>VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN SIN COMPROMISOS.....</u></b>	<b><u>13</u></b>
	VIII.1. Efectos horizontales .....	14
	VIII.2. Efectos cartera.....	21
	VIII.3. Valoración conjunta. ....	24
<b>IX.</b>	<b><u>COMPROMISOS. ....</u></b>	<b><u>25</u></b>
<b>X.</b>	<b><u>VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN LOS COMPROMISOS.....</u></b>	<b><u>26</u></b>
	X.1 Consideraciones previas.....	26
	X.2 Problemas de competencia sobre los que se centran los compromisos.....	27
	X.3 Capacidad e incentivos para reducir o eliminar los descuentos aplicados. ....	27
	X.4 Vigilancia de los compromisos propuestos. ....	29
	X.5 Valoración de la operación con los compromisos.....	29
<b>XI.</b>	<b><u>PROPUESTA.....</u></b>	<b><u>30</u></b>

## **I. ANTECEDENTES**

- (1) Con fecha 3 de noviembre de 2020 tuvo entrada, en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, notificación de la concentración consistente en la creación de una empresa en participación con plenas funciones, AMARRES DE BARCELONA S.L. JV, con una participación al 50% de MOORING y CEMESA, notificación que ha dado lugar al expediente C/1134/20 de la CNMC.
- (2) Conforme al artículo 57.1. de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (en adelante “LDC”), esta Dirección de Competencia formó expediente y elaboró el correspondiente informe de la operación junto con una propuesta de resolución. El Consejo de la CNMC dictó, en fecha 1 de diciembre de 2020, resolución en primera fase, en la que acordó iniciar la segunda fase del procedimiento conforme al artículo 57.2.c) de la LDC, por considerar que la citada operación de concentración podía obstaculizar el mantenimiento de la competencia efectiva en determinados mercados analizados.
- (3) Con fecha 4 de diciembre de 2020, conforme a lo dispuesto en el artículo 58.1 de la LDC y en el artículo 65 del Reglamento de Defensa de la Competencia (en adelante “RDC”), aprobado por el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, la Dirección de Competencia remitió una nota sucinta sobre la concentración a aquellos que pudieran verse afectados por el expediente de referencia. El 4 de diciembre de 2020 se publicó en la página web de la CNMC la referida nota sucinta.
- (4) Con fecha 4 de diciembre de 2020, conforme a lo dispuesto en los artículos 58.1 de la LDC y 65.3 del RDC, esta Dirección de Competencia solicitó informe preceptivo, no vinculante, a la autoridad de competencia de la Comunidad Autónoma de Cataluña (la ACCO), por considerarse que la concentración incide de forma significativa en el territorio de dicha Comunidad Autónoma. La contestación a dicha solicitud de informe preceptivo fue realizada por la ACCO con fecha 26 de enero de 2021.
- (5) Con fecha 14 de diciembre de 2020, las notificantes presentaron a esta Dirección de Competencia un escrito de compromisos subsidiarios para ser valorados en caso de considerarse necesario. La presentación de dichos compromisos añadió 15 días hábiles al plazo para la autorización tácita de la presente operación.
- (6) Con fechas 9 y 15 de diciembre de 2020; y 4 y 11 de febrero, 11 de marzo y 22 de marzo de 2021, esta Dirección de Competencia realizó requerimientos de información a terceros conforme a lo dispuesto en el artículo 55.6 de la LDC, que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 37.1.b) de la LDC, suspendieron el transcurso de los plazos máximos para resolver el procedimiento de referencia.
- (7) Asimismo, con fecha 26 de abril de 2021, esta Dirección de Competencia realizó requerimiento de información a MOORING y CEMESA, de acuerdo con lo previsto en el artículo 55.5 de la LDC; que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 37.2.b) de la LDC, suspendió el transcurso de los plazos máximos para resolver el procedimiento de referencia.

- (8) Tras sucesivas suspensiones del plazo máximo para resolver por requerimientos de información a las notificantes y a terceros, en virtud de lo dispuesto en los artículos 37.1.b) y 37.2.b) de la Ley 15/2007, con la respuesta del 14 de mayo de 2021 se reanudó, por última vez, el cómputo del plazo para dictar resolución en relación con el expediente de referencia.
- (9) Con fecha 11 de junio de 2021 esta Dirección de Competencia elaboró pliego de concreción de hechos, en aplicación del artículo 58.2 de la LDC, donde se recogían los posibles obstáculos para la competencia derivados de la concentración y que fue notificado en esa fecha a los interesados para que en el plazo de 10 días formularan alegaciones.
- (10) Por otra parte, el 25 de junio de 2021, en virtud de lo establecido en el artículo 59 de la LDC, las notificantes presentaron una propuesta de compromisos que buscaba resolver los obstáculos para el mantenimiento de la competencia efectiva que pudieran derivarse de la operación de concentración notificada. Conforme a lo dispuesto en el artículo 59.2 de la LDC, la presentación de dichos compromisos amplió en 15 días hábiles el plazo para dictar y notificar la Resolución del expediente de referencia.
- (11) El día 28 de junio de 2021, de acuerdo con lo estipulado en los artículos 39.1 y 59.3 de la LDC, la propuesta de compromisos de las notificantes fue enviada a distintos agentes presentes en alguno de los mercados afectados por la operación de concentración, con el fin de que éstos valorasen su adecuación para resolver los posibles obstáculos a la competencia detectados y, en su caso, propusiesen posibles compromisos alternativos, manteniéndose suspendidos los plazos para resolver el expediente de referencia.
- (12) Las siguientes empresas han contestado al requerimiento de información en relación con la valoración sobre los compromisos presentados por las notificantes: la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB); Balearia Eurolíneas Marítimas, S.A., Bergé Marítima, S.L.; CMA – CGM; Costa Crociere, S.P.A.; Grimaldi Logística España, S.A.; H. de José M<sup>a</sup> Masiques, S.A.; Marítima del Mediterráneo, S.A.; Mediterranean Shipping Company España, S.L.; Neptune Barcelona, S.A.; y TUI España Turismo, S.L.U.
- (13) El día 19 de julio de 2021, las notificantes presentaron nueva y final versión de compromisos a esta Dirección de Competencia.
- (14) Según todo lo anterior, la fecha límite para resolver en segunda fase es el 2 de agosto de 2021, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

## **II. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN**

- (15) La operación notificada consiste en la creación de una empresa en participación con plenas funciones (AMARRES DE BARCELONA S.L. JV) por parte de MOORING y de CEMESA, con una participación respectiva del 50% en la nueva sociedad. Las partes aportarán a dicha sociedad sus estructuras destinadas al

servicio de amarre y desamarre en el Puerto de Barcelona, pasando a prestar dichos servicios a través de la JV.

- (16) La presente operación se instrumenta a través de un Pacto de Socios firmado el 28 de julio de 2020 por MOORING y CEMESA, en el que se reconoce que el capital social será distribuido en un 50% para MOORING y un 49,99% para CEMESA, y que las decisiones serán tomadas en la JV de forma consensuada por ambas partes, contando con los mismos derechos de voto, siendo la sociedad administrada por dos administradores solidarios, nombrados cada uno por uno de los socios, para tomar las decisiones de forma conjunta.
- (17) Además, tal como se recoge en el citado Pacto de Socios, las Partes se comprometen a consensuar sus decisiones en relación con la consecución del fin para el cual fue constituida la Sociedad y de acuerdo con el objeto social de la misma, y a *“conseguir el consenso que posibilite la obtención de una sola voz y voto para cualquiera de los asuntos competencia de la Junta General de Socios”*<sup>1</sup>.
- (18) De acuerdo con la información aportada por las notificantes, la motivación de esta operación es integrar los negocios de ambas partes, referidos a la actividad de amarre y desamarre en el Puerto de Barcelona, con el objetivo de optimizar la estructura de costes y evitar la desaparición de una o ambas partes del mercado relevante, al tiempo que se mantiene el máximo número de puestos de trabajo y se garantiza la prestación del servicio portuario en los términos de calidad legalmente regulados.
- (19) Así lo reconoce la Subdirección General de Explotación y Planificación Portuaria (SGEPP) en su Informe del 24 de julio de 2020, relativo al procedimiento de otorgamiento de la licencia por parte de la Autoridad Portuaria del Puerto de Barcelona: *“una concentración de la actividad les permitiría una reducción de los costes fijos que soporta esta empresa, mediante una reestructuración y optimización de los mismos, con la consiguiente mejora directa en la cuenta de resultados, estimándose que se garantizaría la viabilidad<sup>2</sup> de esta actividad”*.
- (20) La operación es una concentración económica conforme a lo dispuesto en el artículo 7.1.b) de la LDC.

### **III. RESTRICCIONES ACCESORIAS.**

- (21) La operación de concentración que ha dado lugar al expediente de referencia se articula mediante un Acuerdo de Socios que contiene las siguientes restricciones que las notificantes consideran accesorias y necesarias para dar viabilidad económica a la operación de concentración:

#### **Cláusula de no competencia**

- (22) El artículo 12 del Acuerdo de Socios firmado por MOORING y CEMESA recoge una cláusula de no competencia. En dicha cláusula, ambas partes se comprometen a:
  - (i) no realizar, invertir o participar en actividades con clientes potenciales de la JV;

---

<sup>1</sup> Cláusula 3.1. del Pacto de Socios firmado entre MOORING y CEMESA.

<sup>2</sup> [...]

(ii) abstenerse de realizar, desarrollar o llevar a cabo actividades económicas o proyectos iguales o similares a los de la JV con terceros que impliquen una competencia directa o indirecta con la misma y (iii) a no prestar ningún servicio, apoyo o soporte, directa o indirectamente, relacionado con la prestación de servicios iguales o similares al negocio de la JV.

- (23) En lo que se refiere al ámbito geográfico de la cláusula de no competencia, ésta se circunscribe a las ciudades o países donde opere la JV (en este caso el Puerto de Barcelona).
- (24) Respecto al ámbito temporal de la cláusula de no competencia, ésta se extenderá durante el tiempo en el que cualquiera de las Partes ostente la condición de socio de la JV.

#### **Cláusula de no captación de personal.**

- (25) Mediante esta cláusula (artículo 12.2.d del Acuerdo de Socios), las partes de la JV se comprometen a no contratar, promover y/o fomentar, directa o indirectamente, la contratación de personal laboral o profesionales del sector que presten actualmente y/o que puedan prestar en un futuro sus servicios a la JV.
- (26) Tampoco podrá captarse personal que haya trabajado durante los [<2] últimos años para la JV, siempre que siga en funcionamiento la misma.
- (27) Respecto al ámbito temporal, esta cláusula estará vigente mientras cualquiera de las partes ostente la condición de socio de la JV (a lo largo de la vida de ésta).

#### **Cláusula de confidencialidad**

- (28) Las partes se comprometen a proteger cualquier información obtenida en virtud del Acuerdo de Socios o comunicada que pueda considerarse confidencial y limitar su distribución a aquellos supuestos en que resulte necesario. La duración de esta cláusula se extiende [>2] años a contar desde la firma del Acuerdo de Socios.

#### **Valoración**

- (29) El artículo 10.3 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, establece que *“en su caso, en la valoración de una concentración económica podrán entenderse comprendidas determinadas restricciones a la competencia”*.
- (30) En el párrafo 13 de la comunicación se señala que “los acuerdos han de ser «necesarios para la realización de la concentración», lo que significa que, en su ausencia, no se podría llevar a efecto la concentración o sólo podría realizarse en condiciones más inciertas, con costes considerablemente superiores, en un período de tiempo bastante más largo o con mucha más dificultad. Por lo general, reúnen estos criterios los acuerdos destinados a proteger el valor transferido, preservar la continuidad del suministro tras la disolución de una antigua entidad económica o permitir la puesta en marcha de una nueva entidad.
- (31) A su vez la Comunicación de la Comisión sobre las restricciones directamente vinculadas a la realización de una concentración y necesarias a tal fin (2005/C 56/03) considera que una cláusula inhibitoria de la competencia entre una empresa en participación y sus matrices puede considerarse directamente vinculada a la realización de la concentración y necesaria a tal fin si corresponde a los productos,

servicios y territorios cubiertos por la empresa en participación o por sus estatutos.

- (32) De acuerdo con la citada Comunicación, las cláusulas inhibitorias de la competencia pueden responder, entre otros factores, a la necesidad de garantizar que las partes actúen de buena fe en las negociaciones; también pueden reflejar la necesidad de utilizar plenamente los activos de la empresa en participación o de permitir a ésta asimilar los conocimientos técnicos y el fondo de comercio aportados por las empresas matrices, o bien la necesidad de proteger los intereses de las empresas matrices en la empresa en participación frente a actos de competencia facilitados, entre otros factores, por el acceso prioritario de las empresas matrices a los conocimientos técnicos y al fondo de comercio traspasado a la empresa en participación o desarrollado por ésta.
- (33) Estas cláusulas inhibitorias de la competencia entre las empresas matrices y una empresa en participación pueden considerarse directamente vinculadas a la realización de la concentración y necesarias a tal fin en la medida en que no tengan una duración superior a la de la propia empresa en participación (párrafo 36 de la Comunicación).
- (34) En cuanto al ámbito geográfico de una cláusula inhibitoria de la competencia, debe limitarse a la zona en la que las matrices ofrecían los productos o servicios de referencia con anterioridad a la creación de la empresa en participación. Este ámbito geográfico puede ampliarse a los territorios en los que las empresas matrices tuviesen planeado introducirse en el momento de efectuarse la transacción, siempre que ya hayan efectuado inversiones con tal fin (párrafo 37 de la Comunicación).
- (35) En el caso de las cláusulas de no captación y de confidencialidad, son aplicables los mismos principios que para las cláusulas inhibitorias de la competencia (párrafo 41 de la Comunicación).
- (36) A vista de lo anterior, cabe concluir lo siguiente sobre las restricciones recogidas en el Acuerdo de Socios:
- En relación con el ámbito temporal de la Cláusula de Confidencialidad, fijado en [ $>2$ ] años desde la firma del Acuerdo de Socios, debe ajustarse al plazo fijado en la Comunicación que establece que no puede tener una duración superior a la de la propia empresa en participación;
  - En relación con el contenido de la Cláusula de no Captación, se considera excesiva la imposibilidad de captar personal que haya trabajado durante los últimos [ $<2$ ] años para la JV y no puede considerarse por tanto necesaria para proteger el valor transferido ni para permitir la puesta en marcha de una nueva entidad.
  - En relación con el ámbito material de la Cláusula de no Competencia, las inversiones puramente financieras que no confieran a los socios directa o indirectamente funciones de dirección o una influencia no pueden considerarse directamente vinculadas a la realización de la concentración y necesarias a tal fin.
- (37) En conclusión, teniendo en cuenta los precedentes nacionales y comunitarios

existentes en la materia y lo establecido en la citada Comunicación de la Comisión, se considera que, en el presente caso, van más allá de lo que, de forma razonable, exige la operación de concentración notificada y no deberán considerarse necesarias ni accesorias, quedando por tanto sujetas a la normativa general de aplicable a los pactos entre empresas, las siguientes restricciones:

- En relación con el ámbito temporal de la Cláusula de Confidencialidad, lo que excede a la duración de la propia empresa en participación;
- En relación con la Cláusula de no captación, la imposibilidad de captar personal que haya trabajado para la JV durante los [<2] últimos años;
- En relación con el ámbito material de la Cláusula de no Competencia, las inversiones puramente financieras que no confieran a los socios directa o indirectamente funciones de dirección o una influencia.

#### **IV. APLICABILIDAD DE LA LEY 15/2007 DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA**

- (38) La operación no entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo, de 20 de enero, sobre el control de concentraciones entre empresas, puesto que no cumple con los umbrales establecidos en el artículo 1 de dicho Reglamento.
- (39) La operación notificada cumple, no obstante, los requisitos previstos por la LDC para su notificación, al superarse el umbral establecido en el artículo 8.1. a) de dicha Ley.

#### **V. EMPRESAS PARTÍCIDES.**

##### **V.1. MOORING & PORT SERVICES, S.L.**

- (40) MOORING es una empresa que presta servicios de amarre y desamarre de buques en el puerto de la ciudad de Barcelona. Se encuentra activa desde el año 2012 siendo titular de una licencia del servicio portuario de amarre y desamarre en el citado puerto de Barcelona. MOORING únicamente opera en el Puerto de Barcelona en la actualidad.
- (41) MOORING es propiedad de varias entidades y personas físicas que conjuntamente reúnen aproximadamente el 98% de las acciones de la sociedad: I.E.F (45%); MARITIME BRANCHES, S.L., FRANCISCO E. SANCHEZ (22%); CAVIMAR, ANGEL SANTAMARIA (21%) y J.A. MADRID (10%), quedando el 2% restante en manos de otros accionistas minoritarios.
- (42) El **volumen de negocios** de MOORING en el último ejercicio económico, conforme al artículo 5 del RDC, es, según la notificante, el siguiente:

<b>VOLUMEN DE NEGOCIOS DE MOORING (millones de euros)</b>		
<b>MUNDIAL</b>	<b>UE</b>	<b>ESPAÑA</b>
[<2.500]	[<250]	[<60]

Fuente: Notificación

## **V.2. CEMESA AMARRES DE BARCELONA, S.A.**

- (43) CEMESA es una empresa que ofrece servicios de amarre y desamarre y otros servicios auxiliares técnico-portuarios en el puerto de Barcelona desde hace más de 35 años. CEMESA pertenece al grupo P&O MARITIME, empresa fundada en 1837 con sede en Dubái, que forma parte del grupo DP WORLD. P&O MARITIME presta servicios portuarios en España a través del GRUPO REYSER.
- (44) El GRUPO REYSER, propietario de CEMESA, presta servicios de amarre en los puertos de Bilbao, Tarragona, Vigo, Ferrol y Sagunto, además de prestar servicios de remolque en los puertos españoles de Avilés, Barcelona, Ferrol, Pasajes y Santander. GRUPO REYSER desarrolla también otras actividades relacionadas con la gestión portuaria a través de sus filiales Ecolmare Ibérica (limpieza de aguas, en todo el territorio nacional) y participa en la UTE Remolcadores de Barcelona, que gestiona el servicio técnico portuario de remolque en el Puerto de Barcelona.
- (45) CEMESA desarrolla, además de las actividades relativas al amarre y desamarre en el Puerto de Barcelona, otras actividades auxiliares que, según las partes, o bien cuentan con un carácter residual o bien se encuentran reguladas como en el caso de la actividad de amarre y desamarre. Dichas actividades son las de gestión de equipajes (a través de SERNAVIMAR S.L.); gestión de servicios auxiliares (a través de INSTALACIONES SUBMARINAS BARCELONA S.A.); asistencias y obra marítima (a través de AMARRADORES DEL PUERTO DE SAGUNTO SLU) y servicios de buceo (a través de SERVICIOS DE LANCHAS DEL PUERTO DE BARCELONA S.A.).
- (46) De todas las actividades citadas anteriormente, CEMESA aportará a la JV exclusivamente la actividad referida al amarre y desamarre en el puerto de Barcelona, la cual se encuentra sujeta a la concesión de una licencia de la autoridad portuaria para poder llevarse a cabo.
- (47) CEMESA es propiedad de varias entidades que reúnen el 100% de las acciones de la sociedad: GRUPO REYSER (80,68%); REPASA TARRAGONA (13,16%); FINVAN S.L. (5,1%) y PATERNA INVESTMENTS (1,15%).
- (48) El **volumen de negocios** de las CEMESA en el último ejercicio económico, conforme al artículo 5 del Real Decreto 261/2008, es, según la notificante, el siguiente:

<b>VOLUMEN DE NEGOCIOS DE CEMESA (millones de euros)</b>		
<b>MUNDIAL</b>	<b>UE</b>	<b>ESPAÑA</b>
[<2.500]	[<250]	[<60]

Fuente: Notificación

## **VI. MERCADOS RELEVANTES**

### **VI.1. Mercados de producto**

- (49) En base a los precedentes nacionales<sup>3</sup> y comunitarios<sup>4</sup> consultados, y a la información aportada por las notificantes, esta Dirección de Competencia ha considerado que resulta adecuado y razonable analizar el mercado más estrecho de amarre y desamarre dentro del general de servicios portuarios técnico – náuticos, si bien dejando la definición exacta de mercado abierta. De esta forma, esta Dirección de Competencia confirma la definición de mercado contemplada en el Informe Propuesta de paso a segunda fase así como en el Pliego de Concreción de Hechos de la presente operación, no habiendo cambiado la misma como consecuencia de la instrucción en segunda fase.

#### **Mercados auxiliares al de amarre y desamarre.**

- (50) CEMESA lleva a cabo una serie de actividades auxiliares a las de amarre y desamarre en el Puerto de Barcelona<sup>5</sup>. A pesar de que MOORING no desarrolla otras actividades diferentes a las de amarre, y por tanto no se producen solapamientos horizontales en dichas actividades entre las notificantes, esta Dirección de Competencia ha estimado oportuno analizar la potencial influencia de dichas actividades sobre la actividad de amarre y desamarre objeto de la presente operación.
- (51) Esta Dirección de Competencia confirma la definición de este mercado contemplada en el Informe Propuesta de paso a segunda fase y en el Pliego de Concreción de Hechos de la presente operación, no habiendo cambiado la misma como consecuencia de la instrucción en segunda fase.

### **VI.2. Mercados geográficos**

- (52) En base a los precedentes consultados<sup>6</sup>, y a la información aportada por las notificantes y por las empresas y Autoridades Portuarias requeridas en el marco del test de mercado realizado, además de la existencia de pliegos que regulan la prestación de los servicios náuticos en cada puerto de forma independiente, así como el carácter de los contratos firmados de amarre a medio y largo plazo, ha considerado adecuado circunscribir el ámbito geográfico de los mercados de prestación de servicios de amarre y desamarre y de servicios auxiliares al mismo al Puerto de Barcelona, tomando en consideración, tal y como ha puesto de manifiesto el test de mercado en segunda fase, la existencia de posible presión competitiva por parte de otros Puertos. Asimismo, cabe destacar que esta definición de mercado geográfico es compartida por la Autoridad Catalana de Competencia (ACCO), que en su informe preceptivo de 26 de enero de 2021, considera tanto para el mercado de servicio de amarre, como de los servicios auxiliares, que el

<sup>3</sup> Informe de la Dirección de Competencia del 13 de julio de 2017, en el marco de la concentración *Maritime/Reyser*.

<sup>4</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de la UE de 18 de junio de 1998, *Corsica Ferries y otros*, asunto C-266/96; Decisión de la Comisión Europea de 10 de marzo de 2017, *Maersk Line/HSDG*, asunto M.8330.

<sup>5</sup> Las actividades relacionadas llevadas a cabo por CEMESA en el Puerto de Barcelona son las siguientes: (i) servicio técnico-náutico de remolque; (ii) servicios técnico – náuticos auxiliares (visados, asistencia médica, traslados, gestión de equipajes...); (iii) servicios de lanchas y (iv) servicios de buceo profesional.

<sup>6</sup> Decisión de la Comisión Europea de 29 de julio de 2005, *Maersk / PONL*, asunto COMP/M.3829; y Decisión de la Comisión Europea de 10 de marzo de 2017, *Maersk Line / HSDG*, asunto M.8330.

ámbito geográfico de la operación debe circunscribirse al del Puerto de Barcelona.

- (53) De esta forma, esta Dirección de Competencia confirma la definición de mercado contemplada en el Informe Propuesta de paso a segunda fase y el Pliego de Concreción de Hechos de la presente operación, no habiendo cambiado la misma como consecuencia de la instrucción en segunda fase.

## **VII. ANÁLISIS DE LOS MERCADOS**

### **VII.1. Estructura de la oferta y cuotas de mercado**

- (54) Tal como se recoge en el Informe de paso a segunda fase y en el Pliego de Concreción de Hechos de la presente operación, la oferta actualmente en el mercado de servicios de amarre y desamarre del Puerto de Barcelona se compone actualmente por dos únicos oferentes: MOORING y CEMESA, pasándose una vez completada la operación a contar con un solo oferente, siendo este la JV conformada por dichas empresas, alcanzándose una cuota conjunta del 100% en dicho mercado. que atienden la demanda de las diferentes navieras que deciden atracar en el Puerto de Barcelona.
- (55) Para la prestación de dicho servicio, debe haberse obtenido de manera previa y preceptiva por parte de las empresas portuarias que pretendan prestar el mismo una licencia administrativa concedida por la Autoridad Portuaria de Barcelona. En el Informe de paso a segunda fase y el Pliego de Concreción de Hechos se ha hecho constar que suele ser común que en los puertos españoles exista una única licenciataria encargada de prestar el servicio de amarre y desamarre, debido sobre todo a que la actividad en los puertos es insuficiente para la coexistencia de dos licenciatarias<sup>7</sup>.
- (56) Por otra parte, se ha valorado posibilidad de auto prestación del servicio como una alternativa viable por la que pueden optar las navieras para prestarse a si mismas el servicio de amarre y desamarre, sin necesidad de acudir a las licenciatarias generales designadas por la Autoridad Portuaria. Sin embargo, a la luz de las respuestas obtenidas en el test de mercado reflejadas en el Pliego de Concreción de Hechos de la presente operación, no parece que el régimen de auto prestación sea en la práctica una opción viable para utilizar por las navieras en el Puerto de Barcelona<sup>8</sup>.

#### **Mercados auxiliares al de amarre y desamarre.**

- (57) Únicamente CEMESA opera en los mercados auxiliares al de amarre y desamarre. A pesar de que no existen solapamientos con MOORING en este tipo de actividades, se ha considerado oportuno analizar los mismos con el objetivo de

<sup>7</sup> Análisis y Conclusiones del Informe del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios, sobre el Estado del Mercado de los Servicios Portuarios, 2014, página 106.

<sup>8</sup> Sin embargo, a la luz de las noticias de que la compañía Mediterranean Shipping Company (MSC) se encuentra inmersa en un proceso de integración vertical en varios puertos europeos, como en el caso del puerto de Las Palmas (<https://www.laprovincia.es/las-palmas/2021/06/04/naviera-msc-crea-empresa-remolque-52591269.html>), parece abrirse una posibilidad de que el régimen de auto prestación, o más bien de integración vertical de operaciones, comienza a ser una opción real para determinadas navieras en los puertos europeos. Si bien esta noticia debe tomarse con cautela, en el sentido de que no acredita una entrada en el Puerto de Barcelona, sí que resulta indicativa de la posible tendencia a la integración vertical de grandes navieras como MSC en el futuro y constituiría, al menos, una cierta competencia potencial para las empresas amarradoras existentes.

descartar potenciales problemas para la competencia surgidos de la relación entre éstos y los servicios de amarre objeto de la operación.

- (58) En el caso de los servicios de remolque, se trata de un servicio regulado de forma estricta en lo que se refiere a las tarifas repercutidas a los clientes y en la calidad y forma de las prestaciones (por contar con carácter de SPU). En la actualidad existe una única licenciataria que presta el servicio de remolque en el Puerto de Barcelona: la UTE Remolcadores de Barcelona, conformada por la empresa SAR Remolcadores (empresa del grupo P&O Reyser, matriz de CEMESA) y el Grupo REBARSA, y en la que CEMESA también participa.
- (59) Con respecto al resto de servicios analizados<sup>9</sup>, CEMESA cuenta con unas cuotas estimadas en todos los casos de alrededor del [30-40]%, considerándose por parte de las empresas cuestionadas en el test de mercado, que existe suficiente competencia y se trata de un mercado con distintos oferentes en el que variables como la solvencia técnica resultan fundamentales para la contratación por parte de los clientes de dichos servicios.

## **VII.2. Estructura de la demanda, canales de distribución y precios**

- (60) De acuerdo con la información recogida en el Informe de paso a segunda fase y el Pliego de Concreción de Hechos de la presente operación, la demanda en el mercado de prestación de servicios de amarre y desamarre en el Puerto de Barcelona se compone por diferentes navieras y compañías de cruceros que demandan dichos servicios en cada escala en el puerto, puesto que, a diferencia de los servicios auxiliares, el amarre es un servicio que debe contratarse de forma obligatoria a la entrada a puerto. En lo que se refiere a la demanda en el mercado, debe tenerse en cuenta, según las notificantes, las importantes caídas de tráfico que están produciéndose derivadas de la crisis del COVID – 19, que han sido especialmente acusadas sobre el tráfico de cruceros.
- (61) En lo que se refiere a la fijación de precios, las tarifas máximas a percibir se encuentran recogidas en los Pliegos de Prescripciones Particulares (PPP) para la prestación del servicio de amarre de cada autoridad portuaria, que se fija teniendo en cuenta diferentes variables significativas como pueden ser la estimación de demanda futura y la demanda pasada o los costes de la prestación del servicio (coste de personal, de material, etc.) entre otros. Las tarifas se suelen aplicar en función del arqueo bruto (Gross Tonnage) de cada buque, y algunos puertos fijan tarifas distintas teniendo en cuenta los tipos de buques (p.ej. cruceros o buques de mercancías) o la complejidad de las operaciones. Destaca también la práctica habitual de concesión de descuentos por volumen de operaciones contratado, los cuales se han visto reducidos en los últimos años en el Puerto de Barcelona, de manera más intensa a partir de la crisis sanitaria del COVID – 19, aunque no siendo dicha bajada una consecuencia directa de la misma.
- (62) Por otro lado, en lo que se refiere a los canales de distribución, habitualmente se realiza la contratación a través de consignatarios locales, o bien de forma directa en el caso de grandes clientes. Según la información contenida en el Informe de

<sup>9</sup> Servicios técnico – náuticos auxiliares; servicios de lanchas y servicios de buceo profesional.

paso a segunda fase y en el Pliego de Concreción de Hechos de la presente operación, habría que diferenciar la forma de negociación de los servicios de amarre (a medio y largo plazo, por ser servicios estables en el tiempo y de carácter obligatorio para los buques) y de los servicios auxiliares (servicios puntuales y contratados bajo demanda cuando son necesarios). Dicho carácter diferenciado ha sido además remarcado por los clientes de CEMESA en las contestaciones recibidas al test de mercado y reflejadas en el Pliego de Concreción de Hechos del presente expediente.

### **VII.3. Barreras a la entrada y competencia potencial.**

- (63) De acuerdo con la información recogida en el Informe de paso a segunda fase y en el Pliego de Concreción de Hechos de la presente operación, y teniendo en cuenta las respuesta recibidas al test de mercado, así como las opiniones de la Autoridad Catalana de Competencia (ACCO) y la Autoridad Portuaria de Barcelona, a pesar de que parece que no existen grandes barreras relativas a los requisitos técnico – económicos exigidos en el Pliego del servicio de amarre, resulta indudable que el gasto de personal supone el mayor coste que deben afrontar las licenciatarias de este tipo de servicio para poder prestar el mismo en las condiciones de seguridad y calidad fijadas en los Pliegos de Prescripciones Particulares (PPP).
- (64) Por otro lado, a pesar de las contestaciones de las autoridades portuarias, los diferentes requisitos de medios humanos y materiales podrían ser, según manifiestan otros agentes del mercado y la propia ACCO, un factor relevante en cuanto a la prestación del servicio de amarre y desamarre en los Puertos del Estado, que podría representar una barrera a la entrada que dificulte la entrada de nuevos competidores en el mercado. La existencia de menores requisitos no garantiza la presencia de más de un licenciatario pero, desde luego, requisitos más exigentes no favorecen la entrada de nuevos prestadores o la pervivencia de más de uno.
- (65) En lo que respecta al caso particular del Puerto de Barcelona, se observa que los requisitos exigidos varían con respecto a otros puertos que prestan el servicio de amarre y desamarre en España y que los requisitos fijados en el caso concreto del Puerto de Barcelona son superiores a los que se exigen en otros puertos de referencia analizados; así, de hecho, determinados agentes, sí consideran que puede existir una barrera de entrada para potenciales entrantes en este Puerto. Este hecho podría influir además en la sostenibilidad de la presencia de más de una licenciataria en puertos como el de Algeciras<sup>10</sup>, al resultar más sencillo para cualquier empresa contar con los medios humanos para realizar la operación unitaria habitual. Incluso puertos como el de Las Palmas de Gran Canaria dan libertad a las prestadoras de organizar la prestación como deseen, siempre y cuando cumplan con las obligaciones inherentes a la prestación del servicio contempladas en el propio pliego.

---

<sup>10</sup> Según se recoge en el Informe de Competitividad 2018 del Observatorio Permanente de Puertos del Estado. Algeciras cuenta en la actualidad con dos licencias de prestación convencionales y tres licencias de auto prestación. Otros puertos que cuentan con más de una licencia de prestación para este servicio son los de Ceuta, Barcelona (aunque se pretende el paso de 2 a 1), Ferrol, Carboneras, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Santa Cruz de la Palma, Sagunto, San Sebastián y de la Gomera.

#### **VII.4. Eficiencias.**

- (66) De acuerdo con la información recogida en el Informe de paso a segunda fase y en el Pliego de Concreción de Hechos del presente expediente, la operación podría generar eficiencias a nivel de gestión operativa y económica, centrada especialmente en el ahorro de costes de personal y en la mejora de la calidad del servicio prestado, que permitiría a la JV reducir los llamados “periodos de subactividad”, cuya existencia puntual ha reconocido la propia Autoridad Portuaria de Barcelona.
- (67) Dicho ahorro de costes y posibilidad en la mejora de la eficiencia en la prestación del servicio de amarre fue reconocido por la APB en su informe de 24 de julio de 2020 en el marco del Informe sobre la solicitud de licencia de amarre y desamarre por parte de las empresas que conformarían la JV (suspendida hasta obtener la preceptiva autorización de la CNMC). Así, se recogía que: *“Cabe apuntar que, a nivel operativo, la agrupación de estas dos empresas implica una mejora en la organización del servicio para la prestación de esta actividad. En este sentido, es frecuente la llegada simultánea de diferentes buques que operan con una de estas dos empresas, lo que ocasiona que algún buque deba de esperarse a la finalización de las operaciones del buque precedente, aun cuando una de las dos empresas de amarre no tenga trabajo en ese momento esté ociosa. Con la agrupación de las plantillas en una misma licencia, se permitirá que estos momentos de subactividad se reduzcan al poder disponerse de una mayor plantilla incorporada dentro de una misma licencia”*.

#### **VIII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN SIN COMPROMISOS.**

- (68) La operación supone el paso de 2 operadores a 1 en el mercado de prestación de servicios de amarre y desamarre en el Puerto de Barcelona, lo que confiere a la JV una cuota del 100% de dicho mercado. En este sentido, los efectos horizontales de la presente operación se concentran en este mercado, mientras que los potenciales efectos cartera afectarían principalmente a los mercados de servicios auxiliares al de amarre en el Puerto de Barcelona.
- (69) En particular, en el informe y propuesta de paso a segunda fase se identificaron los siguientes riesgos de competencia: (i) incentivos y capacidad de la empresa resultante para eliminar los descuentos aplicados a sus clientes en la prestación del servicio de amarre en el Puerto de Barcelona; (ii) incentivos y capacidad de la empresa resultante para reducir la calidad de los servicios de amarre prestados y (iii) extensión de la posición de dominio de la resultante en el mercado de amarre a los mercados auxiliares donde tiene presencia CEMESA, a través de ofertas paquetizadas y descuentos exclusionarios. Estos potenciales riesgos han sido estudiados en profundidad en el Pliego de Concreción de Hechos del presente expediente, a la luz de las respuestas al test de mercado y los diferentes requerimientos de información realizados durante la instrucción en segunda fase.
- (70) A continuación, se recogerá brevemente la posición de la Dirección de Competencia con respecto a los distintos potenciales problemas detectados, una vez que no se han recibido alegaciones por parte de las notificantes al respecto.

### **VIII.1. Efectos horizontales**

- (71) En cuanto a los efectos negativos del reforzamiento de la posición de la JV de tipo horizontal, según corroboran las partes consultadas a lo largo del procedimiento, los posibles efectos restrictivos de la competencia derivarían de la capacidad y los incentivos de la JV para reducir la calidad de los servicios prestados y, especialmente, de reducir o eliminar los descuentos aplicados a los clientes antes de la creación de la nueva empresa en participación.

#### **Incentivo y capacidad para reducir la calidad del servicio prestado.**

- (72) En lo que se refiere a la capacidad y los potenciales incentivos para reducir la calidad en la prestación del servicio de amarre y desamarre que tendría el único operador del mercado como consecuencia de la operación, no existen evidencias claras de que la empresa resultante cuente con una capacidad tal como para reducir la calidad en la prestación de dicho servicio, puesto que la propia Autoridad Portuaria de Barcelona, a través del PPP del servicio de amarre, establece los siguientes requisitos de calidad, que, en caso de incumplirse, podrían derivar en la retirada de la licencia de prestación concedida: (i) plan de mantenimiento del servicio; (ii) las innovaciones operativas que afecten al servicio de amarre y desamarre deberán ser aprobadas por la APB; (iii) observación de las buenas prácticas del oficio; (iv) las entidades deberán contar con determinadas certificaciones de calidad<sup>11</sup> en el plazo de un año desde la concesión de la licencia y (v) obligación de los prestadores de colaborar con la APB en la mejora continua del servicio de amarre y desamarre.
- (73) Por otra parte, las respuestas por parte de los clientes han sido diversas, ya que 4 empresas consideran que se podría producir una merma en la calidad del servicio prestado, mientras que las 6 restantes consideran que la calidad del servicio no se vería afectada o que incluso la misma podría mejorar después de llevarse a cabo la operación. Es más, algunos clientes como MARÍTIMA DEL MEDITERRÁNEO o la propia APB destacan que la presencia de dos prestadores no sólo no ha supuesto una mejora en la calidad de la prestación del servicio de amarre y desamarre, sino que en la práctica se han venido produciendo retrasos puntuales y acumulaciones de buques esperando para recibir el servicio, con el consiguiente perjuicio económico y reputacional que ello puede conllevar. Así lo manifiesta la APB en su respuesta al requerimiento de información realizado por esta Dirección de Competencia el 4 de febrero de 2021:

*(No confidencial, Folios 1240 – 1243, APB) “Esta APB considera que en el caso de autorizarse esta operación de concentración en el servicio de amarre desamarre y por consiguiente, desaparecer la actual competencia generaría por un lado, una desincentivación en la aplicación de bonificaciones a las tarifas y por consiguiente una subida de precios, pero por otro lado significaría una mejora en la prestación del servicio, dado que en el caso de existir una sola empresa, ésta podría gestionar mejor el número de amarradores por guardia y por tanto realizar una gestión más eficiente y optimizada de las plantillas que permitiría*

<sup>11</sup> Certificación de calidad conforme al referencial genérico establecido en el sistema portuario en general o en particular que haya podido establecerse en el Puerto de Barcelona de acuerdo con lo dispuesto en la LRPES, así como una certificación de calidad de conformidad con la norma ISO 9001.

*evitar las actuales demoras que se producen en ciertas maniobras y que generan esperas indeseadas a los clientes del Puerto de Barcelona”.*

(No confidencial, Folios 1114 – 1122, MARÍTIMA DEL MEDITERRÁNEO, S.A.)  
*“(ii) La potencial ventaja sería la mejor coordinación de los servicios, y la consiguiente evitación de los perjuicios causados en el Puerto de Barcelona en el pasado por la falta de coordinación en servicios de amarre, que da lugar a que en momentos de acumulación de barcos (clientes de uno u otro operador) se haya excedido la capacidad de su personal y se hayan producido retrasos que han provocado perjuicios a los armadores, e incluso a otros servicios portuarios y potencialmente al usuario del transporte/interesado en la carga.*

*[...] Respecto a la reducción de la calidad del servicio de amarres, entendemos que es potencialmente más probable, ya que serían prestador único y existen ciertos intangibles para los que podría darse que no exista suficientes indicadores de control por parte de la Autoridad Portuaria, o que no sea razonablemente posible llevar a cabo un control preventivo de tal efecto”.*

- (74) Cabe asimismo destacar la opinión que arrojan otras Autoridades Portuarias a las que se ha realizado una solicitud de información relativa a la calidad percibida en sus respectivos puertos de influencia en la prestación del servicio de amarre y desamarre. En sus respuestas, la mayoría de APs han manifestado que la calidad se encuentra asegurada gracias a los requisitos que fijan los propios PPP del servicio de amarre, y con independencia del número de prestadores presentes en el mercado, los niveles de calidad se mantienen en el tiempo.

(No confidencial, Folios 1385 – 1420, Autoridad Portuaria de Algeciras) *“Como se ha indicado, la calidad en la prestación de servicio se expresa en los términos de indicadores de previstos en el pliego. Estos indicadores miden individualmente la gestión de cada uno de los prestadores, sin que la actividad de uno pueda afectar a la evaluación de otro prestador. De acuerdo con lo anterior, puede afirmarse que la calidad del mismo es satisfactoria en relación a los estándares de calidad recogidos en el Pliego de Prescripciones Particulares”.*

(No confidencial, Folios 1356 – 1359, Autoridad Portuaria de Bilbao) *“La prestación del servicio de amarre y desamarre es valorado por la Autoridad Portuaria de Bilbao y en general por la comunidad portuaria como excelente, tanto a nivel tarifario como de ejecución del propio servicio. Esta evaluación se debe a un dimensionamiento eficiente del prestador, adaptado al volumen de mercado y un retorno de negocio razonable que sustenta la viabilidad del servicio”.*

(No confidencial, Folios 1316 – 1321, Autoridad Portuaria de Ceuta) *“En cuanto al fondo de la cuestión, sobre la calidad del servicio podemos decir que ésta se garantiza a través del Pliego de Prescripciones Particulares y que los beneficiarios de la situación de competencia han sido los clientes a través de la rebaja del precio, pues este es el factor más relevante ya que la calidad del servicio no se ve afectada por un mayor o menor número de prestadores. [...] La calidad está garantizada por el Pliego y el número de licenciatarios no influye en*

*la calidad del servicio prestado más que en el precio del servicio en el sentido expuesto anteriormente”.*

*(No confidencial, Folios 1274 – 1311, Autoridad Portuaria de Las Palmas) “En términos de calidad el hecho de que exista uno o varios prestadores no tiene, o no debe tener ninguna influencia. [...]. La realidad es que la calidad de los servicios prestadores se controla y se mide con las exigencias contempladas en los pliegos de prescripciones particulares. Estas exigencias deben ser cumplidas por todos los prestadores y controladas por la Autoridad Portuaria. Las exigencias de obtención y mantenimiento de certificaciones de calidad y de gestión medioambiental, así como de los indicadores de calidad establecidos en los propios pliegos de prescripciones particulares y el régimen de penalizaciones y sanciones asociados al incumplimiento de estas condiciones e incluso la propia extinción de la licencia, hacen que la calidad de la prestación de los servicios sea muy elevada. Todo lo anterior es de aplicación independientemente del número de prestadores que haya, por lo que consideramos que no tiene influencia alguna la cantidad de prestadores del servicio en un puerto”.*

*(No confidencial, Folios 1260 – 1263, Autoridad Portuaria de Valencia) “En términos de calidad, la prestación del servicio de amarre y desamarre en los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Valencia se ha prestado conforme a los criterios establecidos en los Pliegos de Prescripciones Particulares y en las propias licencias, no considerando que el número de licenciarios que realiza la prestación del servicio tiene alguna influencia decisiva sobre la calidad del servicio prestado. Hay que tener en cuenta que en este servicio de amarre y desamarre, la calidad de su prestación está íntimamente relacionada con la realización del mismo, esto es, que el buque quede amarrado o libre de amarras según el caso, siguiendo las instrucciones del Capitán del buque, asesorado por el Práctico. En esta Autoridad Portuaria nunca se ha recibido una queja o reclamación de ningún Capitán o Armador o Naviero en relación con el servicio de amarre o desamarre realizado a su buque”.*

- (75) A la vista de los requisitos fijados por la Autoridad Portuaria de Barcelona en el Pliego de Prescripciones Particulares del servicio de amarre y desamarre, y de las distintas respuestas recibidas sobre la cuestión de la calidad en la prestación de este servicio, se puede concluir que **no existen evidencias claras de que la empresa resultante de la operación cuente con incentivos suficientes como para reducir la calidad del servicio prestado como consecuencia de la operación.** Por otra parte, la **capacidad para llevar a cabo dicha reducción de calidad en caso de que existiera dicho incentivo se vería mermada por las exigencias del PPP del servicio de amarre,** que obliga a las licenciatarias a mantener unos estándares de calidad controlados por la propia AP en el curso de su actividad.

#### **Incentivo y capacidad para reducir o eliminar los descuentos aplicados.**

- (76) Por otro lado, en lo que respecta a los potenciales incentivos y capacidad para reducir o incluso eliminar los descuentos aplicados en la prestación del servicio de amarre y desamarre que tendría el único operador como consecuencia de la operación, esta Dirección de Competencia ha detectado que la mayoría de las

respuestas recibidas tanto por las entidades consultadas en el test de mercado realizado, como a través de los distintos requerimientos de información llevados a cabo, apuntan en la dirección de que **es probable que existan fuertes incentivos por parte de la entidad resultante de reducir los descuentos aplicados en la prestación del servicio de amarre y desamarre en el Puerto de Barcelona.**

- (77) Así lo han manifestado tanto los clientes y los competidores de MOORING y CEMESA, como la ACCO en su Informe Preceptivo. La presión competitiva ejercida por MOORING desde 2012 desaparecería, y por tanto sería mucho más sencillo para la entidad resultante poder recortar los descuentos efectivos sobre las tarifas máximas reguladas en el PPP del servicio de amarre del Puerto de Barcelona.
- (78) Del total de diez clientes a los que se solicitó información a través del test de mercado, 7 empresas consideran que los precios del servicio de amarre se verán afectados, y que la capacidad para negociar descuentos con la entidad resultante se vería afectada negativamente una vez completada la operación. Asimismo, del total de 6 empresas competidoras a las que se planteó el test de mercado, dos de ellas consideraron en esta misma línea que los precios se verían afectados una vez completada la operación, resultando más complicado para los clientes de la entidad resultante negociar descuentos a aplicar.
- (79) En este sentido se han realizado, entre otras, las siguientes alegaciones:

(No confidencial, Folios 1008 – 1012, BALEARIA EUROLINEAS MARÍTIMAS,S.A.) *“La operación de concentración sobre los mercados de servicios auxiliares/amarre en el puerto de Barcelona provocaría una posición de dominio de dicha sociedad y resultaría tremendamente dificultoso para Baleària realizar negociaciones de descuento en base a las tarifas máximas, provocando la disminución de descuento o incluso la desaparición. Actualmente, Cemesa y Mooring tienen concertados descuentos con todos los operadores en su lucha comercial por captar cuota de mercado”.*

(No confidencial, Folios 937 – 975, BERGÉ MARÍTIMA, S.L.) *“En caso de materializarse la operación de concentración descrita, y si únicamente hubiese un proveedor de servicios de amarre y desamarre en el Puerto de Barcelona y sin la posibilidad de recurrir a otros proveedores en el propio puerto de Barcelona o en los puertos cercanos, podría producirse un incremento de las tarifas aplicables a la prestación de los servicios. Convendría, de acuerdo con la normativa portuaria vigente, que la Autoridad Portuaria de Barcelona estableciera y ajustara criterios claros en materia de tarifas máximas, alineadas con las actuales condiciones de mercado”.*

(No confidencial, Folios 1106 – 1110, CMA – CGM) *“Cualquier maniobra que favorezca una concentración de medios en manos de una empresa única se traduce invariablemente en un empeoramiento de servicio y un aumento de precio a medio plazo”.*

(No confidencial, Folios 1130 – 1131, GRIMALDI LOGÍSTICA ESPAÑA, S.A.) *“Es evidente que cualquier concentración disminuye la competencia por definición. En cuanto a los efectos que esta concreta concentración pueda suponer, no tenemos el conocimiento del sector, estado de las empresas,*

*requisitos de los pliegos, para dar una opinión sobre ello. Dependerá del espíritu con que se unan las empresas. Si las dos empresas pierden dinero, difícilmente podrán mantener los descuentos. Si se unen y pueden optimizar su estructura costes y aumentar facturación, entonces pueden no sólo mantener sino incluso aumentar los descuentos”.*

(No confidencial, Folios 1114 – 1122, MARÍTIMA DEL MEDITERRÁNEO, S.A.) *“Respecto de los servicios de amarre: (i) El potencial efecto negativo podría ser que el coste de los servicios aumentara debido a la eliminación de competencia, ya sea debido a la desaparición de descuentos y/o a una menor transparencia en la estructura de costes que acabe conllevando el sucesivo encarecimiento de la tarifa máxima fijada por la Autoridad Portuaria. Sin embargo, un nivel de vigilancia y escrutinio suficiente debiera evitar este efecto típicamente natural, o limitarlo”.*

(No confidencial, Folios 1098 – 1102, MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY ESPAÑA, S.L.) *“MSC opina que la concentración conducirá inevitablemente a un aumento de precios, ya que la nueva entidad tendrá menos incentivos para ofrecer descuentos, y la calidad del servicio y la ocupación laboral disminuirán. Actualmente, las dos empresas compiten en precio (por ejemplo, su respectiva política de descuentos) para captar clientes (líneas navieras, líneas de cruceros, etc.). Como naviera, MSC puede negociar con dos proveedores de servicios que deberían, en principio, ofrecer tarifas competitivas para asegurar un cierto volumen de los servicios que MSC representa en el puerto de Barcelona. Si solo una empresa permanece en el mercado, MSC pierde la posibilidad de que los dos proveedores de servicios compitan entre sí”.*

(No confidencial, Folios 1124 – 1126, PEREZ Y CÍA) *“En el caso de puertos como Barcelona, disponer de competencia en dicho servicio puede favorecer la obtención de precios más competitivos, o descuentos por determinados volúmenes, sin la aplicación per se de las tarifas máximas”.*

(No confidencial, Folios 1023 – 1029, SOCIEDAD ANÓNIMA DE TRABAJOS Y OBRAS (SATO)) *“Disminuirá la posibilidad de negociación y obtención de descuentos frente a las tarifas oficiales de máximos”.*

(No confidencial, Folios 1135 – 1139, TUI ESPAÑA TURISMO S.L.U) *“Esta Parte entiende que la operación analizada podría afectar a los precios en el mercado de amarre y desamarre, que dejarán de ser tan competitivos como hasta la fecha, en cualquiera de los servicios ofertados por ambas empresas, pero no en el mercado de los servicios auxiliares.*

*En nuestra opinión, podría suceder que la JV elevara los precios de los servicios prestados al darse una limitación o ausencia de competencia en el mercado, sobre todo en lo que respecta a los servicios de amarre. En cuanto a los servicios auxiliares, no deberían verse alterados, ya que existen otras empresas que ofrecen esos servicios además de CEMESA y/o MOORING”.*

- (80) Por su parte, la Autoridad Portuaria de Barcelona valora de la siguiente forma los posibles efectos que podría producir la consecución de la operación en su ámbito de actuación:

(No confidencial, Folios 1240 – 1243, APB) *“Esta APB considera que en el caso de autorizarse esta operación de concentración en el servicio de amarre desamarre y por consiguiente, desaparecer la actual competencia generaría por un lado, una desincentivación en la aplicación de bonificaciones a las tarifas y por consiguiente una subida de precios, pero por otro lado significaría una mejora en la prestación del servicio, dado que en el caso de existir una sola empresa, ésta podría gestionar mejor el número de amarradores por guardia y por tanto realizar una gestión más eficiente y optimizada de las plantillas que permitiría evitar las actuales demoras que se producen en ciertas maniobras y que generan esperas indeseadas a los clientes del Puerto de Barcelona”.*

- (81) Asimismo, la Autoridad Catalana de la Competencia (ACCO), recoge en su informe preceptivo lo siguiente con respecto al potencial riesgo de que los precios aplicados por la entidad resultante sean superiores al disminuirse o incluso desaparecer los descuentos aplicados en la prestación del servicio respecto a las tarifas máximas:

(No confidencial, Folios 1174 – 1189, ACCO) *“En cualquier caso, los efectos horizontales de la concentración, al agrupar a los dos únicos prestadores del servicio y, por lo tanto, el 100% de la cuota de mercado, suponen un riesgo muy elevado de que la JV, de ser autorizada, aplique las tarifas máximas reguladas.*

*En este sentido, como indican las propias notificantes y ha comprobado la ACCO en las respuestas a su requerimiento de información, el reducido peso de los servicios de amarre y desamarre sobre los costes de un buque atracado en puerto, supone que en la práctica el precio de dichos servicios no sea determinante para un buque a la hora de escoger en qué puerto arriban. Esta circunstancia facilitaría un potencial incremento de los precios por parte de la JV hasta la tarifa máxima regulada, puesto que el servicio de amarre y desamarre es indispensable para los buques y un potencial aumento del precio, en tanto que no implicaría la sustitución por otros puertos cercanos, no mermaría la demanda de este servicio en el Puerto de Barcelona.*

*Por último, debe tenerse presente que en el caso de no autorizarse la JV, la desaparición de alguno de los dos prestadores actuales daría lugar a un monopolio que, con mucha probabilidad, también llevaría a un incremento de los precios hasta las tarifas máximas reguladas”.*

- (82) Cabe destacar, por otra parte, que el aumento de los precios aplicados o la reducción de los descuentos otorgados por las prestatarias del servicio de amarre en el Puerto de Barcelona no es un fenómeno que se esperaría que se produjera una vez completada la presente operación, sino que en los últimos años ya se ha observado una evolución a la baja en las etapas más próximas a la creación de la Joint Venture, especialmente para los clientes de menor dimensión. En concreto, según los datos aportados por las notificantes, los descuentos medios de CEMESA fueron del [...] en 2016, del [...] en 2017, del [...] en 2018, del [...] en 2019 y del [...] en 2020 (datos parciales); y los descuentos medios de MOORING fueron del [...] en 2016, del [...] en 2017, del [...] en 2018, del [...] en 2019 y del [...] en 2020 (datos parciales).

- (83) Parte de esta reducción se podría explicar por el descenso de la actividad en el Puerto de Barcelona como consecuencia de la pandemia de la Covid-19 durante el año 2020. Sin embargo, como se observa en estos datos, ya con anterioridad a la reducción de la actividad en el Puerto de Barcelona como consecuencia de la pandemia, se habían producido disminuciones significativas en los descuentos ofrecidos por las notificantes a algunos de sus clientes, especialmente en el año 2019. En ocasiones se trata de disminuciones abruptas, pasando de valores alrededor del [...]a valores entre el [...]y el [...]. Además, este tipo de disminuciones se observan tanto en el caso de MOORING como en el de CEMESA. Parece lógico, por otra parte, pensar que los agresivos descuentos con los que entró MOORING al mercado para ganar cuota rápidamente (en algunos casos hasta del [...]sobre la tarifa máxima regulada) no podían ser mantenidos a largo plazo sin incurrir en pérdidas, como, de hecho, ha sucedido a ambas empresas.
- (84) Se puede concluir que la concesión de descuentos depende en gran medida de la estrategia comercial que cada empresa decide aplicar en cada momento a su cartera de clientes, y de las circunstancias y el contexto en que presta el servicio en cada momento (p.ej. dependiendo el tráfico de buques que se da en cada momento).
- (85) En las respuestas obtenidas se observa una gran heterogeneidad en la aplicación de la política de descuentos por las distintas empresas de amarres: aquellas empresas que sí ofrecen descuentos, otorgan los mismos normalmente en función del volumen de contratación que realiza cada cliente, oscilando los descuentos aplicados entre el [...]y el [...]habitualmente. En otros casos, los descuentos se aplican de forma fija a determinados tráficos de buques (p.ej. a ferries o buques portacontenedores) como parte de una estrategia conjunta con la Autoridad Portuaria para atraer determinados tipos de tráfico al puerto. E incluso existen empresas que no otorgan ningún tipo de descuento en la prestación del servicio de amarre, aplicando directamente las tarifas máximas aplicables en el PPP de referencia, tarifas que, como se ha señalado, varían entre los distintos puertos, lo que hace que estos datos sean difícilmente comparables.
- (86) Por tanto, esta comparativa no ha permitido constatar que los descuentos aplicados por las partes de la operación sean sustancialmente mejores que los aplicados por otras empresas y, por tanto, minimizar o descartar el riesgo que se analiza en este apartado. Por su parte, el carácter de SPU con el que se presta el servicio de amarre y desamarre, garantiza unas tarifas máximas que en todo caso deben ser respetadas por las licenciatarias del servicio, bajo riesgo de poder ser sancionadas e incluso de perder su licencia en caso de que no se respeten, pero tampoco minimiza en modo alguno un posible empeoramiento de los precios, incluso manteniéndose por debajo de esos precios máximos.
- (87) A ello se une el hecho, ya manifestado, de que la exigencia de medios personales en el Puerto de Barcelona pueda constituir una barrera de entrada que no incentive la aparición de nuevos entrantes que puedan ejercer presión competitiva alguna sobre la entidad resultante, así como la baja probabilidad de que los clientes de las notificantes pasen a régimen de auto prestarse el servicio de amarre, por lo que no

constituye, en la actualidad, una amenaza real que permita disciplinar la política de descuentos que pueda adoptar la entidad resultante.

- (88) No obstante, de acuerdo con la información facilitada por la Autoridad Portuaria de Barcelona, se valora muy positivamente su pretensión de modificar a corto plazo el PPP del servicio de amarre del Puerto de Barcelona, en concreto, reduciendo el personal mínimo exigido por turno de 11 amarradores a 9, aportando mayor flexibilidad a los prestadores y favoreciendo (o, al menos, desincentivando en menor medida) la llegada de potenciales entrantes en mercado.
- (89) A la vista de todo lo expuesto, puede concluirse que **el análisis en segunda fase no ha permitido descartar el riesgo de que la operación agudice o acelere la reducción de descuentos o incluso la desaparición de los mismos** en la prestación del servicio de amarre, tendencia que por otra parte ya venía dándose en los últimos años en el ámbito del Puerto de Barcelona. Se identifica por tanto el riesgo de reducción y/o desaparición de descuentos como el principal problema que se mantiene tras el análisis de segunda fase, por lo que se refuerza la necesidad de identificar posibles soluciones al problema de los precios y descuentos de cara a una posible aprobación de la operación.

## **VIII.2. Efectos cartera**

### **Extensión de posición de dominio en amarres a mercados auxiliares.**

- (90) Los riesgos para la competencia efectiva que se podrían producir en este mercado están relacionados con la posibilidad de que la entidad resultante tenga incentivos a extender su posición de dominio en el mercado de amarres a los mercados conexos de servicios auxiliares, mediante la utilización de ofertas paquetizadas y de descuentos vinculados.
- (91) La presencia de CEMESA en dichas actividades podría suponer un riesgo en términos de ofertas empaquetadas a los clientes de las diferentes actividades, favoreciendo a la entidad resultante por presentarse como un único interlocutor para los clientes de sus distintas actividades, y por tanto promoviendo la contratación de dicha compañía de forma conjunta en todos los servicios, en detrimento de empresas que no cuenten con toda la oferta de servicios técnico – náuticos.
- (92) Debe tenerse en cuenta, sin embargo, que este riesgo no se produce en relación con todos los servicios auxiliares considerados en la presente operación, pues los servicios de remolque cuentan con un carácter regulado con obligaciones de SPU, como en el caso del servicio de amarre, y se prestan en la actualidad por una UTE que ostenta ya la totalidad de este mercado y en la que participa CEMESA; por otro lado, los servicios de lanchas prestados por CEMESA son servicios que presta de manera interna a las empresas de su grupo, y no se ofertan a terceros.
- (93) La notificante alega que la prestación de otros tipos de servicios auxiliares distintos de los de amarre por parte de CEMESA no influye de manera decisiva para que sus clientes contraten de forma conjunta todos los servicios a la misma empresa, por lo

que, hasta la fecha, no se habría producido un efecto cartera que obligue o incentive a las empresas a contratar todos los servicios de forma conjunta con CEMESA.

- (94) Así, según la información aportada por CEMESA, relativa a su cartera de clientes en los diferentes servicios que oferta en el Puerto de Barcelona, no parece observarse en la actualidad una correlación entre la prestación de servicios de amarre y la prestación del resto de servicios que ofrece CEMESA en el Puerto de Barcelona.
- (95) De acuerdo con dicha información, muchos de los clientes con los que cuenta CEMESA para la actividad de amarre en el Puerto de Barcelona no tienen contratados otros servicios con CEMESA, o en caso de tenerlos no suponen unos porcentajes muy elevados dentro de la facturación total de cada actividad.
- (96) Al ser preguntados los clientes sobre la existencia de descuentos vinculados, ninguno de los clientes refirió que se aplicaran u ofrecieran este tipo de descuentos por parte de CEMESA. De hecho, 7 de las 10 empresas consultadas no contrataban servicios auxiliares con CEMESA en los últimos 5 años, a pesar de contratar algunas de ellas el servicio de amarre con dicha empresa. Asimismo, sobre esta cuestión, se recibieron respuestas muy variadas al ser preguntados los clientes sobre el atractivo de la cartera de CEMESA y el incentivo que esta podría generar para la contratación conjunta de servicios: 3 empresas contestaron que podría suponer un incentivo, 5 consideraron que no existe incentivo y valoran factores como precios o calidad sobre la amplitud de la cartera y 2 no respondieron a esta cuestión.
- (97) Asimismo, tal y como ya se expuso, entre las respuestas de competidores en el mercado de prestación de servicios auxiliares recibidas en el test de mercado, cabe igualmente destacar el procedimiento de concesión de descuentos seguido en general por todas las empresas competidoras, en el que se tienen en cuenta criterios objetivos, como pueden ser el volumen de operaciones contratado o la forma de pago, distintos a los criterios que rigen la contratación de servicios auxiliares, debido, justamente, a las distintas características de unos y otros servicios: en ningún caso dando lugar a la presencia de descuentos vinculados entre diferentes actividades.

(No confidencial, Folio 936, BURRIEL NAVARRO) *“La política de descuentos de la empresa se aplica en función de diferentes criterios, tales como volumen de flota de un mismo cliente, volumen de servicios anuales de un mismo cliente, o solicitud de diversos servicios al mismo tiempo, entre otros.*

[...]

*Ventajas para CEMESA: Evidentemente es una ventaja para captar clientes el contar con los servicios de amarre y desamarre. No obstante, tanto Cemesa como Mooring ya disponían de esa ventaja con anterioridad a la concentración”.*

(No confidencial, Folios 968 – 969, RUDDER LOGISTICS) *“Todos los servicios solicitados por nuestros clientes en los diferentes puertos donde operamos se tratan de manera independiente en cada delegación”.*

(No confidencial, Folios 954 – 960, CIOMAR S.L.) *“Se ofrecen descuentos en relación de volumen contratado y la forma de pago”.*

(No confidencial, Folios 1124 – 1126, PEREZ Y CIA) *“Habitualmente con los clientes que tienen un volumen relevante, se llega a acuerdos de remuneración más competitivos en términos de coste unitarios de las operaciones. En otro caso, siendo operaciones en spot se negocia individualmente ya que suele ser práctica habitual que los clientes pidan varios presupuestos antes de tomar una decisión de asignación del servicio, pudiendo inclinarse por factores de coste u otros tales como confianza, relaciones previas, calidad en el servicio etc.”*

- (98) Asimismo, ninguna de las empresas cuestionadas en el test de mercado de clientes (10 empresas) acerca de la posibilidad de que la resultante extienda su posición de dominio en amarres al mercado de servicios auxiliares, ha manifestado preocupación por este asunto al considerar que existen suficientes alternativas competitivas en el mercado para proveer dichos servicios. Hay que destacar también que, en las respuestas de los competidores de servicios auxiliares al test de mercado, sólo 2 de las 6 competidoras en este tipo de servicios, argumentan que existe un posible incentivo para los clientes de contratar todos sus servicios con CEMESA debido a la amplia cartera que dicha empresa oferta, aunque también argumenta una de ellas que en todo caso dicha potencial ventaja ya existía con carácter previo a la presente operación.
- (99) Sin embargo, tras la operación, la JV pasará a ser el único operador de servicios de amarre y desamarre, lo que podría hacer más viable una estrategia de vinculación de los servicios auxiliares de CEMESA con la actividad de la JV. Ahora bien, a la vista de la información recabada en el test de mercado, parece existir otro tipo de factores que permiten descartar este riesgo. Por un lado, se trata de actividades muy diferentes cuyos procesos de negociación con los proveedores se producen de manera separada (entre otras cosas, dado el carácter esencial de la actividad de amarre y desamarre frente al carácter más puntual de las actividades auxiliares). Por otra parte, los servicios de amarre constituyen un SPU cuyas obligaciones impedirían a la JV negar la prestación del servicio a un cliente por el simple hecho de no contratar los servicios auxiliares con CEMESA. Todo ello parece venir refrendado por la situación actual en el mercado, en el que se observa una ausencia de vinculación de las actividades de amarre y de servicios auxiliares de CEMESA con sus clientes.
- (100) Así lo ha reflejado la APB en su respuesta a la solicitud de información del 4 de febrero de 2021, confirmando la versión de las notificantes, acerca de los distintos procesos de negociación con que se acuerda la prestación por un lado de los servicios de amarre (servicios obligatorios en cada escala y en los que se suelen firmar contratos a medio y largo plazo) y los servicios auxiliares por otro lado (servicios que se prestan puntual y esporádicamente, con contratos ad hoc para la realización de cada uno de los servicios).

(No confidencial, Folios 1240 – 1243, APB) *“A diferencia de los servicios portuarios, son servicios que se acostumbran a prestar de forma puntual y esporádica. [...] Como se ha indicado los servicios auxiliares se prestan de forma*

*puntual y esporádica a las empresas, por lo que no se prevé que la concentración afecte a los precios de estos servicios”.*

(101) En este mismo sentido se pronuncia la Autoridad Catalana de la Competencia (ACCO) que tampoco detecta riesgos significativos en relación con este potencial problema:

*(No confidencial, folios 1174 – 1189, ACCO) “De hecho, cuando la Dirección General de la ACCO ha preguntado por estos servicios técnico-náuticos auxiliares a los consignatarios y a los clientes directos de las notificantes, solamente una empresa ha manifestado que los contrata a CEMESA o a empresas pertenecientes a su mismo grupo y que considera que puede darse un empaquetamiento entre los servicios auxiliares que presta CEMESA y el servicio de amarre y desamarre.*

[...]

*También debe considerarse que el prestador del servicio de amarre y desamarre tiene obligaciones de servicio público universal y, por lo tanto, la JV no podría negar la prestación del servicio a un cliente que no estuviese dispuesto a contratar otros servicios auxiliares. Este hecho, junto con la existencia de una tarifa máxima regulada, limita la capacidad de que un prestador del servicio de amarre y desamarre que ostente una posición de monopolio, pueda extender su posición a los mercados conexos de servicios auxiliares.*

*En resumen, no se aprecian riesgos significativos como consecuencia de un efecto conglomerado, puesto que no parece existir una fuerte vinculación entre la demanda del servicio de amarre y desamarre y la demanda de los servicios auxiliares y por la regulación existente en la prestación del servicio de amarre y desamarre. Así pues, el riesgo de que se produzcan empaquetamientos o descuentos vinculados entre estos servicios, restrictivos de la competencia, no parece especialmente elevado”.*

(102) A la vista de las distintas respuestas recibidas sobre la cuestión del riesgo de que la entidad resultante pudiera extender su posición de dominio del mercado de servicio de amarre a los mercados conexos, se puede concluir que **no existen evidencias claras de que la empresa resultante de la operación cuente con incentivos y capacidad suficientes como para extender dicha posición de dominio mediante estrategias de vinculación de servicios como consecuencia de la operación.**

### **VIII.3. Valoración conjunta.**

(103) Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas anteriormente en este informe propuesta, la Dirección de Competencia considera que la operación notificada afecta negativamente y de forma significativa a la competencia efectiva en el mercado de prestación de servicios de amarre y desamarre en el Puerto de Barcelona. Asimismo, esta Dirección de Competencia considera que las eficiencias alegadas por la notificante no compensarían los efectos restrictivos sobre la competencia efectiva de la operación de concentración notificada.

(104) En virtud de lo anterior, esta Dirección de Competencia estima que la operación de concentración, en ausencia de compromisos o condiciones, encaminados a resolver los problemas identificados en el mercado de prestación de servicios de amarre y desamarre en el Puerto de Barcelona, obstaculizaría el mantenimiento de la competencia efectiva en dicho mercado.

### **IX. COMPROMISOS.**

(105) Las notificantes presentaron, con fecha 25 de junio de 2021, una propuesta de compromisos (No confidencial, folios 2211 – 2215), de conformidad con lo previsto en el artículo 59 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia y en el artículo 69 del Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia, al objeto de resolver los obstáculos para el mantenimiento de la competencia efectiva que se pudieran derivar de la operación de concentración notificada.

(106) Con fecha 28 de junio de 2021, la Dirección de Competencia lanzó un test de mercado a los clientes en el mercado de prestación de servicios de amarre y desamarre en el Puerto de Barcelona de las notificantes y la Autoridad Portuaria de Barcelona para que valorasen los compromisos presentados.

(107) Tras las respuestas del test de mercado, a la vista del expediente, la notificante presentó una nueva propuesta de compromisos (No confidencial, folios 2352 – 2355) con fecha 19 de julio de 2021, atendiendo a las preocupaciones de los operadores consultados en el test de mercado y de esta Dirección de Competencia. Estos definitivos compromisos son los que se analizarán en el presente Informe Propuesta.

(108) Los compromisos (cuya redacción original se anexa a este Informe) se presentan a continuación.

#### **Compromiso relacionado con los precios del servicio de amarre.**

(109) Las notificantes se comprometen, en relación con la actividad de prestación de servicios de amarre en el Puerto de Barcelona, a no empeorar las condiciones comerciales y a no incrementar los precios existentes con anterioridad a la concentración, actualizados anualmente de manera justificada en función del impacto en costes del porcentaje de incremento salarial que resulte del convenio sectorial de amarradores de ámbito nacional aplicable cada año, manteniéndose dicho compromiso durante cinco años a contar desde la notificación a las notificantes de la Resolución de la concentración.

(110) Se transcribe a continuación el compromiso presentado por las notificantes:

*(No confidencial, folios 2352 – 2355, CEMESA y MOORING) “Las partes en la concentración proyectada, Cemesa Amarres Barcelona, S.A. y Mooring & Port Services, S.L (las “Partes”), se comprometen, en relación con la actividad de prestación de servicios de amarre en el Puerto de Barcelona, a no empeorar las condiciones comerciales y a no incrementar los precios existentes con anterioridad a la concentración. Los precios podrán justificadamente actualizarse*

*anualmente en función del impacto en costes del porcentaje de incremento salarial que resulte del convenio sectorial de amarradores ámbito nacional aplicable cada año. Este compromiso en los términos descritos será de aplicación tanto a los contratos en curso como a sus renovaciones durante la vigencia del presente compromiso, manteniéndose dicho compromiso durante cinco años a contar desde la presente autorización”.*

### **Información y facilitación a la CNMC de sus tareas de vigilancia.**

(111) Las notificantes se comprometen a presentar a la CNMC un informe anual de los precios aplicados, así como copia de los contratos que se renueven para permitir la verificación periódica del compromiso relativo a los precios aplicados.

(112) Se transcribe a continuación el compromiso presentado por las notificantes:

*(No confidencial, folios 2352 – 2355, CEMESA y MOORING) “Para permitir la verificación periódica del compromiso, las Partes presentarán a la CNMC dentro de los primeros quince días de cada año natural, informe detallando los precios aplicados y copias confidenciales de los contratos renovados en el año inmediatamente anterior”.*

## **X. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN LOS COMPROMISOS.**

### **X.1 Consideraciones previas**

(113) Con carácter previo al análisis de la suficiencia o no de los compromisos presentados por MOORING & PORT SERVICES y CEMESA AMARRES DE BARCELONA, S.A., con fecha 19 de julio de 2021, para resolver los obstáculos para la competencia efectiva planteados por la presente operación de concentración, es necesario hacer determinadas consideraciones generales sobre los objetivos del control de concentraciones.

(114) De conformidad con el artículo 59 de la LDC, cuando de una concentración puedan derivarse obstáculos para el mantenimiento de la competencia efectiva, las partes notificantes, por propia iniciativa o a instancia de la CNMC, pueden proponer compromisos para resolverlos.

(115) La LDC atribuye a la Dirección de Competencia la competencia para valorar estos remedios y al Consejo de la CNMC, la competencia para resolver sobre los mismos, preservando la posibilidad de que la CNMC establezca condiciones si se considera que los compromisos presentados no son adecuados para resolver los problemas de competencia detectados.

(116) Este modelo permite conjugar la salvaguardia de las condiciones de competencia en el mercado con el máximo respeto a los principios de proporcionalidad y mínima intervención por parte de la autoridad a la hora de condicionar las operaciones de concentración.

(117) En relación con la proporcionalidad, es importante recordar que los posibles remedios no deberían ir más allá de los problemas ocasionados por la operación notificada, dado que su objetivo no es redefinir la estructura de las empresas o de los mercados con el fin de resolver problemas de competencia preexistentes o

ajenos a la operación. Si bien ello no significa que los problemas de competencia preexistentes no puedan ser objeto de remedios en la medida que la operación de concentración agrave los mismos.

- (118) Con carácter general, resulta preferible que la CNMC opte por los compromisos ofrecidos, siempre que sean adecuados, frente a la posibilidad legal de imponer condiciones porque, al haber sido ofrecidos de manera voluntaria, se facilita la ejecución y vigilancia de éstos.
- (119) De acuerdo con el apartado 9 de la Comunicación de la Comisión relativa a las soluciones admisibles en operaciones de concentración<sup>12</sup>, *“los compromisos deberán eliminar enteramente los problemas de competencia y deberán ser completos y efectivos desde todos los puntos de vista. Por otra parte, los compromisos deberán poder ser ejecutados de manera efectiva en un breve plazo, ya que las condiciones de competencia del mercado no se mantendrán hasta que se hayan cumplido los compromisos”*.
- (120) Adicionalmente, estos remedios necesariamente deben tener un carácter temporal, ya que, en otro caso, serían medidas regulatorias indefinidas que la CNMC no está habilitada para establecer a través del mecanismo de control de concentraciones.
- (121) Asimismo, estos remedios deben garantizar que se pueda introducir una dinámica competitiva suficiente como para que una vez expiren los mismos, se mantenga esa dinámica competitiva que compensa los efectos negativos derivados de la operación de concentración.

## **X.2 Problemas de competencia sobre los que se centran los compromisos.**

- (122) Los principales problemas de competencia derivados de la operación y confirmados durante la instrucción se encontrarían en el mercado de prestación del servicio de amarre y desamarre en el Puerto de Barcelona, concretamente en relación con la capacidad y los incentivos con los que contaría la entidad resultante para reducir o incluso eliminar los descuentos aplicados en la prestación de dicho servicio. El análisis en segunda fase no ha permitido descartar la existencia de dicho riesgo, tal como se reflejó en el Pliego de Concreción de Hechos, identificándose el mismo como el principal problema que se mantiene tras el análisis de segunda fase.
- (123) Con el fin de resolver los problemas apuntados en el Pliego de Concreción de Hechos, las notificantes han presentado los compromisos expuestos anteriormente.

## **X.3 Capacidad e incentivos para reducir o eliminar los descuentos aplicados.**

- (124) El compromiso de mantenimiento de las condiciones comerciales a los clientes del servicio de amarre y desamarre en el Puerto de Barcelona, sumado al compromiso de no incrementar los precios existentes con anterioridad a la concentración, permitirá contrarrestar y la capacidad que tendría la entidad resultante de reducir o incluso de eliminar los descuentos aplicados a sus clientes en ausencia del mismo, lo que en la práctica se traduciría en la aplicación automática en muchos casos de la tarifa máxima estipulada en el Pliego de Prescripciones Particulares el servicio

<sup>12</sup> Comunicación de la Comisión relativa a las soluciones admisibles con arreglo al Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo y al Reglamento (CE) nº 802/2004 de la Comisión.

de amarre, no pudiendo disfrutar los clientes de los descuentos que se han venido manteniendo en los últimos años.

- (125) Además, el hecho de que las notificantes se comprometan a respetar las condiciones vigentes antes de la Resolución de la concentración, también para aquellos contratos que se renueven o se firmen por vez primera en el periodo de 5 años de vigencia de los compromisos, supone que no se discriminará a los nuevos clientes o a clientes cuyos contratos venzan próximamente y que podrán obtener unos descuentos razonables y equitativos respecto a los de los que ya fuesen clientes de las notificantes antes de la concentración. Asimismo, el compromiso presentado permite mantener aquellas condiciones comerciales previas si resultan más ventajosas que las resultantes de aplicar el citado compromiso, por lo que los clientes de la entidad resultante no verán sus condiciones empeoradas tras la ejecución de la presente operación de concentración durante un período de cinco años.
- (126) Debe aclararse, por otro lado, que el compromiso relativo al mantenimiento de las condiciones comerciales y precios presentado debe ser valorado en el contexto especial de la presente operación, en un mercado donde existen potenciales barreras de entrada relacionadas con los costes de personal asumidos por las prestatarias del servicio, y donde se podrían generar eficiencias operativas derivadas de la operación que compensarían, por una parte, los problemas financieros de las partes y, por otra, los problemas de calidad que se han producido en los últimos años con la presencia de dos licenciatarias, de acuerdo con la información recabada.
- (127) Si bien el paso de dos competidores a uno en el mercado de servicios de amarre en el Puerto de Barcelona y, por tanto, a una situación de monopolio, resulta poco deseable desde la óptica de competencia, en el contexto concreto de esta operación deben tenerse en cuenta todos estos factores (barreras de entrada baja rentabilidad del servicio de amarre y desamarre, reducido coste que supone para la facturación total por servicios técnico – náuticos de los buques) así como la evolución decreciente de los descuentos en los últimos años provocada por la situación financiera de las partes, especialmente de MOORING, lo que probablemente llevaría, en ausencia de la operación, a una desaparición de dicha sociedad<sup>13</sup>. Por tanto, si bien la estructura de mercado resultante no resulta óptima desde el punto de vista de la competencia en los mercados<sup>14</sup>, esta Dirección de Competencia valora positivamente los compromisos como solución adecuada para mantener la situación previa de precios y condiciones comerciales, todo ello teniendo en cuenta el contexto concreto en que se desarrolla la presente concentración y las alternativas a la misma.

---

<sup>13</sup> [...]

<sup>14</sup> En algunos precedentes comunitarios, como el del caso M.6796 AEGEAN / OLYMPIC II, se ha seguido este mismo criterio, a pesar de que existían mercados (en este caso concreto, rutas aéreas Origen – Destino) en los que una vez completada la operación, la entidad resultante adquiriría un 100% de la cuota de mercado y quedaba en situación de monopolio. Sin embargo, ante la posibilidad de desaparición en ausencia de la operación de una de las compañías parte de la concentración, la Comisión consideró aceptable dicha situación de monopolio, puesto que en caso de no llevarse a cabo la operación, la situación de deterioro de la competencia efectiva en el mercado sería, como mínimo, de la misma magnitud, y por lo tanto no puede considerarse que dicha situación de mercado fuera consecuencia de la operación de concentración (apartado 836 de la Decisión de la Comisión en 2ª Fase).

- (128) Con respecto a la duración del compromiso propuesto, de 5 años desde la obtención de autorización por parte de la CNMC, se considera dicho periodo como razonable y suficiente para que se pueda producir una recuperación del tráfico marítimo, especialmente en el caso del tráfico de cruceros, afectado notablemente por la crisis sanitaria del COVID – 19, y en consecuencia aumente el atractivo del mercado y por tanto aumenten las posibilidades de una potencial entrada de nuevos competidores al mercado de prestación de servicio de amarre y de desamarre en el Puerto de Barcelona. Actualmente, compañías como MSC han comenzado a implantar una estrategia de integración vertical de determinados servicios como el de amarre, en puertos europeos y en puertos españoles como el de Las Palmas<sup>15</sup>, lo cual resulta un indicador positivo de que en el futuro determinadas navieras podrían llevar a cabo una entrada efectiva como prestadoras del servicio de amarre en determinados puertos españoles, como en el Puerto de Barcelona.
- (129) Además, en este plazo de tiempo podría producirse la pretendida modificación del PPP a corto plazo por parte de la Autoridad Portuaria de Barcelona, que se valoró positivamente en el pliego de concreción de hechos, y que reduciría el personal mínimo exigido por turno de 11 amarradores a 9 en caso de existir más de una empresa amarradora autorizada, aportando mayor flexibilidad a los prestadores y favoreciendo (o, al menos, desincentivando en menor medida) la llegada de potenciales entrantes en mercado.

#### **X.4 Vigilancia de los compromisos propuestos.**

- (130) Por otra parte, el compromiso de suministrar la evolución de los precios a la CNMC de forma anual y copia de los contratos renovados permitirá la supervisión constante y detección de subidas de precios que pudieran ser consideradas abusivas, en aplicación del artículo 2 de la LDC, dada la posición de la entidad resultante como único operador en el mercado de prestación de servicios de amarre y desamarre en el Puerto de Barcelona.
- (131) Las medidas para facilitar la vigilancia previstas en los compromisos proporcionan a la CNMC suficientes instrumentos para hacer efectivo el cumplimiento de los remedios pudiendo así concluir, a juicio de esta Dirección de Competencia, que los compromisos presentados por MOORING y CEMESA son susceptibles de ser implementados y vigilados de cara a la resolución de los problemas de competencia derivados de la operación de concentración notificada.

#### **X.5 Valoración de la operación con los compromisos.**

- (132) A la vista de lo anterior, cabe concluir que el conjunto de los compromisos presentados por las notificantes, el 19 de julio de 2021, resulta, en opinión de la Dirección de Competencia suficiente y proporcionado para compensar los problemas de obstaculización de la competencia efectiva derivados de la operación de concentración MOORING PORT SERVICES, S.L./ CEMESA AMARRES DE BARCELONA, S.A.

---

<sup>15</sup> <https://www.laprovincia.es/las-palmas/2021/06/04/naviera-msc-crea-empresa-remolque-52591269.html>

(133) Por último, dada la cuota resultante de la operación en el mercado de prestación de servicios de amarre y desamarre en el Puerto de Barcelona, la entidad resultante ostentará una clara posición de dominio en dicho mercado, por lo que cualquier conducta que suponga incurrir en el abuso de dicha posición, mediante imposición de precios excesivos, la restricción de acceso injustificado a los servicios prestados, la aplicación de condiciones discriminatorias, o la concesión de descuentos con carácter exclusionario, entre otras, es susceptible de ser analizado en sede del artículo 2 de la LDC y, en su caso, 102 del TFUE.

## **XI. PROPUESTA.**

En atención a todo lo anterior y en virtud del artículo 58.4 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, se propone, en aplicación del artículo 58.4.b) de la Ley 15/2007, subordinar la concentración al cumplimiento de los compromisos presentados por MOORING y CEMESA con fecha 19 de julio de 2021.