

## **ACUERDO DE NO INCOACIÓN Y ARCHIVO DE LAS ACTUACIONES**

**FRED OLSEN**

**S/0638/18**

### **CONSEJO. SALA DE COMPETENCIA**

#### **Presidenta**

D<sup>a</sup>. Cani Fernández Vicién

#### **Consejeros**

D. Carlos Aguilar Paredes

D<sup>a</sup>. María Jesús Martín Martínez

D. Bernardo Lorenzo Almendros

#### **Secretario del Consejo**

D. Miguel Bordiu García-Ovies

En Madrid, a 13 de septiembre de 2023

La Sala de Competencia del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (**CNMC**) con la composición expresada, ha dictado la siguiente resolución en el expediente de referencia a raíz de la denuncia presentada por FRED OLSEN S.A. (**FRED OLSEN**) contra BAHÍA DE LAS ISLETAS, S.L., matriz del grupo NAVIERA ARMAS (**ARMAS**) por supuesto abuso de la posición de dominio adquirida tras la toma de control de COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A. (**TRASMEDITERRÁNEA**) en el mercado del transporte marítimo regular de carga rodada en la ruta Península-Canarias.

## ÍNDICE DE CONTENIDO

<b>1. ANTECEDENTES.....</b>	<b>3</b>
<b>2. LAS PARTES .....</b>	<b>4</b>
<b>2.1. FRED OLSEN S.A. (denunciante).....</b>	<b>4</b>
<b>2.2. ARMAS (denunciado).....</b>	<b>5</b>
<b>3. MERCADO AFECTADO.....</b>	<b>5</b>
<b>3.1. Definición de mercado.....</b>	<b>5</b>
3.1.1. Mercado de producto.....	6
3.1.2. Mercado geográfico .....	6
<b>3.2. Cuotas de mercado.....</b>	<b>7</b>
<b>3.3. Barreras a la entrada.....</b>	<b>8</b>
<b>4. CONTENIDO DE LA DENUNCIA.....</b>	<b>9</b>
<b>5. FUNDAMENTOS DE DERECHO .....</b>	<b>10</b>
<b>5.1. Competencia para resolver .....</b>	<b>10</b>
<b>5.2. Objeto de la resolución y propuesta del órgano instructor .....</b>	<b>10</b>
<b>5.3. Valoración de la Sala de Competencia .....</b>	<b>11</b>
5.3.1. Sobre la posición de dominio .....	12
5.3.2. Sobre la conducta abusiva .....	15
5.3.2.1. Sobre los contratos de larga duración en exclusiva.....	15
5.3.2.2. Sobre la vinculación de rutas .....	17
<b>6. ACUERDA .....</b>	<b>19</b>

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Requerimientos de información .....	3
Tabla 2. Mercado de transporte marítimo regular de carga Península-Canarias (volumen).....	7
Tabla 3. Mercado de transporte marítimo regular de carga rodada tráfico interinsular canario (volumen).....	7

## 1. ANTECEDENTES

- (1) El 22 de mayo de 2018, la CNMC resolvió, en aplicación del art. 57.2.b) de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (**LDC**), autorizar la operación de concentración consistente en la toma de control exclusivo de TRASMEDITERRÁNEA por parte de ARMAS<sup>1</sup> sujeta al cumplimiento de los compromisos finales presentados por ARMAS con fecha 16 de mayo de 2018<sup>2</sup>.
- (2) El 26 de julio de 2018 tuvo entrada en la CNMC escrito de FRED OLSEN en el que formulaba denuncia contra ARMAS por supuesto abuso de la posición de dominio en el mercado del transporte marítimo regular de carga rodada en la ruta Península-Canarias consistente en ofrecer a los principales clientes de dicha ruta contratos exclusivos de duración mayor de la habitual en el sector para la contratación de la totalidad o gran parte de sus necesidades de transporte en las rutas Península-Canarias e interinsular canario y, aprovechándose de la posición de dominio tras haber adquirido TRASMEDITERRÁNEA, realización de ofertas a los principales clientes en esa ruta, de las rutas interinsulares canarias y otras rutas a territorios extrapeninsulares para vender conjuntamente esos servicios.
- (3) Asimismo, al amparo del artículo 54 de la LDC, FRED OLSEN solicitaba la adopción de medidas cautelares para evitar el daño que ARMAS podía causar sobre sus competidores.
- (4) Al objeto de determinar con carácter preliminar si existían indicios de infracción de conformidad con lo dispuesto en el artículo 49.2 de la LDC, la Dirección de Competencia (**DC**) acordó llevar a cabo una información reservada.
- (5) La DC ha llevado a cabo los siguientes requerimientos de información:

**Tabla 1. Requerimientos de información**

Operador	Fecha del requerimiento	Folios	Fecha de contestación	Folios
FRED OLSEN	20/08/2018	108-109	03/09/2018	352-368
ARMAS	20/08/2018	113-115	11/09/2018	438-441

<sup>1</sup> Expediente [C-0922/18](#) NAVIERA ARMAS/TRASMEDITERRÁNEA.

<sup>2</sup> Dichos compromisos partían de un acuerdo global suscrito entre ARMAS y FÖRDE REEDEREI SEETOURISTIK IBERIA S.L.U. (**FRS**) por el que la última comenzaría a prestar servicios de transporte marítimo de carga, pasajeros y vehículos bajo su propia marca en las líneas Motril-Melilla y Huelva-Canarias, hasta ese momento operadas por ARMAS. Para ello, ARMAS y FRS suscribieron sendos contratos de fletamento a tiempo o *time charter*, de 3 años de duración prorrogables por 1 año adicional a solicitud de FRS, a contar desde la fecha de inicio del servicio por parte de dicha entidad. Además, entre otras obligaciones, ARMAS se comprometió a facilitar a FRS el uso no exclusivo de las instalaciones e infraestructuras portuarias que tiene bajo concesión en los puertos de Huelva, Las Palmas de Gran Canaria y Motril durante la duración de los contratos de fletamento.

FORDE REEDEREI SEETOURISTIK IBERIA, S.L. (FRS)	20/08/2018	97-99	11/09/2018	479-487
TRANSPORTES MAZO HERMANOS, S.A.	20/08/2018	103-104	12/09/2018	491-555
COBEGA, S.A. <sup>3</sup>	22/08/2018	124-125	13/09/2018	585-595
DINOSOL SUPERMERCADOS, S.L.	22/08/2018	124-125	07/09/2018	426-430
EL CORTE INGLES, S.A.	22/08/2018	124-125	05/09/2018	403-411
LIDL SUPERMERCADOS, S.A.U.	22/08/2018	124-125	05/09/2018	371-376
MERCADONA, S.A.	22/08/2018	124-125	31/08/2018	346-348
COOPERATIVA PLATANERA CANARIA	22/08/2018	138-139	30/08/2018	337-342
FEDERACIÓN PROVINCIAL DE ASOCIACIONES DE EXPORTADORES DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS DE LAS PALMAS	23/08/2018	160-162	07/09/2018	434
ASOCIACION PROVINCIAL DE COSECHEROS EXPORTADORES DE TOMATES DE TENERIFE	22/08/2018	138-139	-	-
GRUPO SOUSA	23/08/2018	149-151	08/10/2018	598-601
FRED OLSEN	17/02/2021	606-607	08/03/2021	622-641

- (6) Con fecha 8 de noviembre de 2022, la Dirección de Competencia, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 49.3 de la LDC y el artículo 27 del Reglamento de Defensa de la Competencia, aprobado por el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero (**RDC**), dictó propuesta de no incoación de expediente sancionador y de archivo de las actuaciones, al considerar que en los hechos denunciados no se apreciaban indicios de infracción de la LDC, y elevó la propuesta a la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC.

## 2. LAS PARTES

### 2.1. FRED OLSEN S.A. (denunciante)

- (7) FRED OLSEN, S.A. es una empresa española cuyo capital social está en manos de varios miembros de la familia noruega Olsen,<sup>4</sup> que está principalmente activa

<sup>3</sup> El requerimiento de información fue remitido a COBEGA, S.A., matriz de COCA-COLA EUROPEAN PARTNERS IBERIA, S.L.U. (previamente COCA-COLA IBERIAN PARTNERS, S.A.), empresa que desarrolla la actividad embotelladora de dicho grupo.

<sup>4</sup> El 80% del capital de FRED OLSEN, S.A. está en manos de una sociedad holandesa, que controla a través de un trust el patrimonio familiar no dividido, que incluye la propia FRED OLSEN, S.A. y TIMEX, fabricante norteamericano de relojes, estando el 20% restante repartido entre varios miembros de la familia Olsen.

en la prestación de servicios de transporte marítimo regular de carga rodada y de pasajeros, incluyendo vehículos en régimen de equipaje en el ámbito interinsular canario.

- (8) Poco después de presentar la denuncia, FRED OLSEN firmó con BALEARIA un acuerdo de colaboración para operar conjuntamente una línea de transporte marítimo regular de carga rodada y de pasajeros entre la Península (Huelva) y Canarias. Dicha línea, operativa desde el 9 de noviembre de 2018 y que se mantiene en la actualidad, une los puertos de Huelva, Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife con dos buques (un Ro-Ro y un Ro-Pax) a través de tres rotaciones semanales<sup>5</sup>.

## 2.2. ARMAS (denunciado)

- (9) ARMAS es un grupo naviero español cuya matriz BAHÍA DE LAS ISLETAS, S.L está controlada de forma exclusiva por una persona física.
- (10) El grupo ARMAS esta principalmente activo en la prestación de servicios de transporte marítimo regular de carga rodada y de pasajeros, incluyendo vehículos en régimen de equipaje en las zonas Sur Península-Norte de África, Península-Canarias e interinsular canario y, desde la toma de control de TRASMEDITERRÁNEA, en Península-Baleares e interinsular balear, siendo en ese momento la única naviera que operaba líneas de cabotaje en todas las zonas geográficas nacionales<sup>6</sup>.

## 3. MERCADO AFECTADO

### 3.1. Definición de mercado

- (11) El mercado principal considerado es el de transporte marítimo de carga rodada en la ruta Península-Canarias. No obstante, cabe señalar que, por el contenido de parte de la denuncia y por los trayectos realizados por las navieras, también se encontraría afectado el tráfico interinsular canario que se realiza mayoritariamente mediante carga rodada.

---

<sup>5</sup> Desde mayo de 2020, la línea se presta con un Ro-Pax a través de dos rotaciones semanales.

<sup>6</sup> ARMAS se desprendió de sus activos vinculados al negocio de transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros entre la Península y las Islas Baleares e interinsular balear, que han sido adquiridos por el grupo GRIMALDI. Dicha operación fue notificada a la CNMC el 2 de junio de 2021 (expediente [C/1203/21](#) GRIMALDI/ACTIVOS GRUPO ARMAS), siendo autorizada el 29 de junio de 2021.

### 3.1.1. Mercado de producto

- (12) Respecto a la sustituibilidad entre el transporte marítimo en contenedores y el transporte marítimo de carga rodada, el informe propuesta de la operación C-0922/18 señaló respecto al tráfico Península-Canarias (párrafos 55 a 59):

*“... la DGMM señala que el tráfico de portacontenedores es muy importante, pudiéndose considerar dicha modalidad de transporte sustitutiva del transporte de carga rodada. En este mismo sentido, la Autoridad Portuaria de la Palmas señala que el mayor coste de operativa de los contenedores frente a la carga rodada (costes de estiba y escala del buque en puerto) no es tan relevante en este tráfico, dado el mayor tiempo de navegación y la mayor concentración de carga en origen, siendo más importante la capacidad de carga y disponibilidad de espacio que ofrecen los contenedores.*

*No obstante, la mayoría de las empresas consultadas, incluidas las navieras que transportan contenedores, no están de acuerdo con dicha sustituibilidad en las líneas Península-Canarias, ya que las ventajas económicas que podría suponer el transporte marítimo de carga mediante contenedores con respecto a la carga rodada se ven muy limitadas dadas las características del mercado. Así, las navieras especializadas en transporte de mercancías a Canarias mediante contenedores, así como la mayoría de operadores en estas rutas destacan las importantes ventajas competitivas que el transporte de carga rodada presenta sobre el transporte en contenedor por el tipo de producto mayoritariamente transportado en esta zona (mercancía perecedera refrigerada y mercancía sensible al tiempo) en términos de flexibilidad, frecuencias, rapidez de tránsito y precio.*

*Por otro lado, alguna entidad consultada señala que la sustituibilidad entre el transporte en contenedores y carga rodada se podría dar exclusivamente en la zona Sur Península-Canarias, pero no en el resto de zonas peninsulares más lejanas desde las que existe tráfico marítimo regular de contenedores con Canarias (Levante, Cataluña, Norte).*

*En este contexto, la Dirección de Competencia considera que, en el caso de los mercados definidos entre la Península y Canarias, de mayor tiempo de navegación, cabría considerar la sustituibilidad entre el transporte de carga rodada y contenedor respecto a determinada mercancía no sensible al tiempo, pero no respecto a la mercancía perecedera refrigerada o con breves plazos de entrega, mayoritariamente transportada en esta zona.”*

### 3.1.2. Mercado geográfico

- (13) El informe propuesta señaló (párrafos 102 a 104):

*“Los precedentes han considerado que todos los puertos peninsulares que conectan la Península con cada isla del archipiélago canario son sustitutivos entre sí, tomando en consideración los sistemas intermodales de transporte utilizados habitualmente por la demanda de estos servicios a la hora de enviar o recibir mercancías en esta zona.*

*Asimismo, los precedentes consideraron las rutas de la Península a los archipiélagos así como la posibilidad de plantearse la definición del ámbito geográfico del mercado en función de la isla de origen o de destino, ya que al tratarse de rutas que comunican la Península con islas o islas entre sí, cada una de ellas presta un servicio individualizado e insustituible para el usuario”*

### 3.2. Cuotas de mercado

- (14) En el mercado de carga Península-Canarias, de acuerdo con el Informe Propuesta de la C-0922/18, las cuotas en volumen en carga general y carga rodada serían:

**Tabla 2. Mercado de transporte marítimo regular de carga Península-Canarias (volumen<sup>7</sup>)**

Operador	CARGA GENERAL		CARGA RODADA	
	2016	nov-17	2016	nov-17
ARMAS	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
TRASMEDITERRÁNEA	[10-20%]	[10-20%]	[60-70%]	[60-70%]
<b>ARMAS+ TRASMEDITERRANEA</b>	<b>[10-20%]</b>	<b>[10-20%]</b>	<b>[60-70%]</b>	<b>[70-80%]</b>
OPDR	[0-10%]	[0-10%]	[10-20%]	[0-10%]
SUARDIAZ	[0-10%]	[0-10%]	[10-20%]	[10-20%]
Contenedores	[70-80%]	[70-80%]	----	----
TOTAL	100%	100%	100%	100%

- (15) Según dichos datos, tras la cesión a FRS de la línea Huelva-Canarias, ARMAS tendría una cuota del [10-20%] en carga general (incluyendo contenedores) y del [60-70%] en carga rodada, vinculada a las operaciones de TRASMEDITERREA desde Cádiz. Sus competidores serían SUARDIAZ ([10-20%]), OPDR ([0-10%]) y FRS (que en principio tendría la cuota de ARMAS en ese momento [0-10%]).
- (16) Según los datos aportados por FRED OLSEN en su escrito de 8 de marzo de 2021, la cuota de ARMAS en 2020 ascendería al [60-70%] del mercado de transporte marítimo de carga rodada en la ruta Península-Canarias, siendo la de FRS del [10-20%] y la de CBS, empresa conjunta de FRED OLSEN y BALEARIA del [20-30%].
- (17) Por otro lado, en el área interinsular canario, donde también opera la denunciante, las cuotas serían:

**Tabla 3. Mercado de transporte marítimo regular de carga rodada tráfico interinsular canario (volumen)**

Operador	2015		2016		2017	
	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor

<sup>7</sup> Para mayor comparabilidad de las cuotas de carga general y carga rodada se recogen solo las cuotas en volumen, no en valor, si bien se indica el total del mercado en valor.

ARMAS	[60-70%]	[60-70%]	[60-70%]	[60-70%]	[60-70%]	[60-70%]
TRASMEDITERRÁNEA	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
<b>ARMAS+ TRASMEDITERRÁNEA</b>	<b>[70-80%]</b>	<b>[60-70%]</b>	<b>[70-80%]</b>	<b>[70-80%]</b>	<b>[70-80%]</b>	<b>[70-80%]</b>
FRED OLSEN	[20-30%]	[30-40%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%

### 3.3. Barreras a la entrada

- (18) El informe propuesta de la operación C-0922/18 señala que, en términos generales, no existen obstáculos de acceso y expansión en los mercados del transporte marítimo regular de carga y pasajeros.
- (19) En el caso de las líneas que unen la Península con Canarias, el informe señala su falta de saturación y la ausencia de problemas de acceso a los puertos, según información procedente de la Autoridades Portuarias de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, lo que representa una oportunidad para el establecimiento de nuevos operadores o la ampliación de los ya existentes.
- (20) En cuanto a los puertos peninsulares, éstos serían sustitutivos para el tráfico de mercancías, por lo que cabría la posibilidad de que se iniciaran otras líneas de conexión con Canarias desde otros puertos (como la línea Barcelona-Canarias que TRASMEDITERRÁNEA inició en 2006 y posteriormente cerró en 2011), pero es que, incluso aunque se considerara que no todos los puertos peninsulares son sustitutivos y ciñendo el análisis al sur peninsular, cabría la entrada de nuevos operadores, ya que si bien en el puerto de Huelva, ARMAS tiene una concesión en exclusiva, la Autoridad Portuaria le puede obligar a ceder su uso a terceros cuando éstos lo soliciten<sup>8</sup>, mientras que en el puerto de Cádiz, donde ARMAS (TRASMEDITERRÁNEA) tiene la concesión de una terminal, al tener carácter público, debe permitir el acceso a terceros, existiendo adicionalmente otras tres rampas móviles donde pueden operar buques tipo ferry y RO-RO en espacio público de la Autoridad Portuaria.
- (21) No obstante, la supuesta suscripción por ARMAS de contratos a largo plazo con sus clientes, denunciada por FRED OLSEN, en el caso de confirmarse podría crear obstáculos a la entrada de nuevos operadores al mercado.

<sup>8</sup> Según dicha concesión que expiraría en 2034, ARMAS goza de preferencia en la utilización de las rampas que permiten el acceso y salida de vehículos y carga a los dos buques que pueden atracar allí, si bien la Autoridad Portuaria le obliga ceder su uso a terceros cuando estos lo soliciten, para lo cual deberá presentar a la Autoridad Portuaria de Huelva, para su aprobación, el listado de tarifas a aplicar por el uso a otras empresas que lo soliciten.



## 4. CONTENIDO DE LA DENUNCIA

- (22) FRED OLSEN señala que ARMAS presenta una posición de dominio, al menos, en el mercado de transporte marítimo regular de carga rodada en la ruta Península-Canarias. ARMAS se trataría de un proveedor indispensable para aquellos grandes clientes que, como los grupos de distribución de productos de gran consumo, demandan servicios de transporte de carga rodada entre la Península y Canarias y entre las diferentes islas de forma sistemática. ARMAS, con cuatro rotaciones semanales, sería la única naviera que puede prestar servicios en esta ruta a los clientes que necesiten más de una rotación semanal.
- (23) Adicionalmente, ARMAS era la única naviera que en el momento de la denuncia prestaba servicios de transporte marítimo Península-Canarias y entre todas las islas, lo que la convertía en la única con capacidad para realizar ofertas conjuntas de transporte marítimo regular de carga rodada que combinaran ambos tráficos. FRED OLSEN, única naviera competidora en el tráfico interinsular canario<sup>9</sup>, no ofrecía servicios entre la Península y Canarias al momento de la denuncia lo que le impedía replicar dicha oferta. Otras navieras con transporte regular Península-Canarias no ejercerían presión competitiva alguna sobre ARMAS.
- (24) Según el denunciante, estas prácticas pueden dar lugar a un cierre anticompetitivo del mercado por su marcado carácter excluyente, además de suponer una discriminación entre los clientes según compren a ARMAS los dos servicios paquetizados u opten por contratar el servicio de transporte marítimo regular de carga rodada interinsular con FRED OLSEN. Estos efectos se verían además reforzados por el hecho de que ARMAS estaría intentando concluir acuerdos a 3 o 4 años.
- (25) FRED OLSEN no dispone de pruebas documentales directas de las prácticas de paquetización denunciadas, habiendo tenido conocimiento de las prácticas de ARMAS a través de sus principales clientes<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> Las actividades de transporte marítimo regular de carga rodada interinsular de FRED OLSEN dependían aproximadamente en un 80-90% de la carga vinculada al transporte marítimo de carga rodada de la ruta Península- Canarias, según datos aportados por la empresa.

<sup>10</sup> FRED OLSEN se limita a exponer el caso de algunos de sus principales clientes de carga rodada como **[confidencial]** que habrían recibido ofertas de ARMAS, habiéndolas aceptado en algunos casos. Adicionalmente, FRED OLSEN señala que si finalmente todos sus clientes dependientes de la línea Península-Canarias dejaran de contratar con ellos el transporte interinsular, la pérdida de ingresos anuales de esa empresa ascendería a **[confidencial]**, lo que representa el 50-60% del valor de la carga transportada y el 30% del resultado neto de explotación de FRED OLSEN durante 2017. Los efectos de esta práctica se verían aún más reforzados si ARMAS consiguiese establecer una vinculación con dichos clientes mediante acuerdos de larga duración, siendo en la práctica imposible para FRED OLSEN recuperar

- (26) La denuncia, por tanto, expone que la alegada posición de dominio de ARMAS provocaría una conducta exclusionaria que resultaría en un cierre de mercado mediante la vinculación de la ruta Península-Canarias y las rutas interinsulares y la capacidad para concluir contratos de larga duración con grandes clientes con cláusulas de exclusividad.

## 5. FUNDAMENTOS DE DERECHO

### 5.1. Competencia para resolver

- (27) De acuerdo con el artículo 5.1.c) de la Ley de creación de la CNMC compete a este Organismo *“aplicar lo dispuesto en la Ley 15/2007, de 3 de julio, en materia de conductas que supongan impedir, restringir y falsear la competencia”*<sup>11</sup>. El artículo 20.2 de la misma ley atribuye al Consejo la función de *“resolver los procedimientos sancionadores previstos en la Ley 15/2007, de 3 de julio”* y, según el artículo 14.1.a) del Estatuto Orgánico de la CNMC *“la Sala de Competencia conocerá de los asuntos relacionados con la aplicación de la Ley 15/2007, de 3 de julio”*<sup>12</sup>.
- (28) En consecuencia, la competencia para resolver este procedimiento corresponde a la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC.

### 5.2. Objeto de la resolución y propuesta del órgano instructor

- (29) Esta Sala debe valorar en la presente resolución si concurren los requisitos para la aplicación del artículo 49.3 de la LDC, esto es, la ausencia de indicios de infracción, para, tal como propone la DC, acordar la no incoación del procedimiento sancionador y el archivo de las actuaciones realizadas hasta el momento.
- (30) El artículo 49.1 de la LDC dispone que la DC incoará expediente sancionador cuando observe indicios racionales de existencia de conductas prohibidas en los artículos 1, 2 y 3 de la misma Ley. Sin embargo, en el número 3 del citado artículo 49 se añade que el Consejo, a propuesta de la DC, acordará no incoar procedimiento sancionador y, en consecuencia, el archivo de las actuaciones realizadas, cuando considere que no hay indicios de infracción.

---

esos clientes, haciendo muy probablemente inviable su proyecto de nueva línea Península-Canarias.

<sup>11</sup> Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (LCNMC).

<sup>12</sup> Aprobado por Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto.

- (31) Por otro lado, el artículo 27.1 del RDC estipula que: “1. Con el fin de que el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia [actual CNMC] pueda acordar no incoar procedimiento y archivar las actuaciones en los términos establecidos en los artículos 44 y 49.3 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, la Dirección de Investigación [actual Dirección de Competencia] le dará traslado a la denuncia recibida, de las actuaciones previas practicadas, en su caso, y de una propuesta de archivo”.
- (32) En su informe de 8 de noviembre de 2022, la DC propuso a esta Sala la no incoación del procedimiento sancionador y el archivo de las actuaciones, conforme a lo dispuesto en el artículo 49.3 de la LDC, por cuanto considera que, en relación con los hechos denunciados, no se aprecian indicios de infracción del artículo 2 de la LDC.

### 5.3. Valoración de la Sala de Competencia

- (33) El objeto del presente expediente es determinar si ARMAS estaría abusando de la supuesta posición de dominio que habría adquirido tras la toma de control de TRASMEDITERRÁNEA en el mercado de transporte marítimo regular de carga rodada Península-Canarias y del poder de mercado que le daría el hecho de ser en ese momento el único operador con presencia significativa en las principales cinco áreas geográficas de tráfico entre la Península y los territorios extra-peninsulares al (i) vender conjuntamente esos servicios con los servicios de transporte marítimo regular de carga rodada en las rutas interinsulares canarias (“venta por paquetes” o “descuento multiproducto”) y (ii) ofrecer a los principales clientes contratos con plazos más largos de los habituales en el sector a cambio de condiciones más favorables (“compra exclusiva, de iure o de facto”).
- (34) La denunciante señala que estas prácticas tendrían carácter excluyente y tendrían capacidad para producir un cierre anticompetitivo del mercado por lo que podrían constituir una infracción del artículo 2 LDC.
- (35) El artículo 2 LDC prohíbe “la explotación abusiva por una o varias empresas de su posición de dominio en todo o en parte del mercado nacional”. Sin embargo, ni el artículo 2 de la LDC ni el 102 del TFUE contienen una enumeración cerrada de tipologías de abuso.
- (36) El análisis sobre la base del artículo 2 de la LDC implica, por tanto, identificar, en primer lugar, si la empresa en cuestión detenta una posición de dominio en el mercado y, en segundo lugar, examinar si la empresa está abusando de esa posición.

### 5.3.1. Sobre la posición de dominio

- (37) Se define la posición de dominio como la situación de poder económico en que se encuentra una empresa y que le permite impedir la existencia de una competencia efectiva en el mercado de referencia, confiriéndole la posibilidad de actuar en buena medida independientemente de sus competidores, de sus clientes y, en última instancia, de los consumidores<sup>13</sup>.
- (38) A estos efectos es preciso analizar la estructura competitiva del mercado y en especial, entre otros factores, las presiones ejercidas por la amenaza creíble de la expansión futura de los competidores existentes o de la entrada (o expansión) de competidores potenciales, y el poder negociador de la demanda.
- (39) En el presente caso, pese a la elevada cuota detentada por ARMAS en 2017 y 2018 en el mercado de transporte marítimo regular de carga rodada en la ruta Península-Canarias [60-70%], es preciso considerar que, de forma simultánea al cierre de la operación, otro operador además de FRS, SOUSA habría iniciado (aunque temporalmente) sus operaciones en la zona y que la propia denunciante, FRED OLSEN, entró en la ruta Península-Canarias mediante la prestación de tres rotaciones semanales, servicio que mantiene<sup>14</sup>.
- (40) Junto a ellos, operaban otros operadores alternativos a ARMAS en la ruta Península-Canarias, incluyendo OLDENBURG- PORTUGIESISCHE DAMPFSCIFFS- RHEDEREI (**OPDR**)<sup>15</sup>, GRUPO LOGISTICO SUARDIAZ, S.L. (**SUARDIAZ**) y las navieras que operan buques portacontenedores, según lo manifestado por las empresas consultadas, lo que refleja el multiaprovisionamiento que resulta mayoritario en esta ruta.
- (41) La denunciante señala que, pese a la existencia de los competidores mencionados, estos no ejercen una presión competitiva significativa por diversos motivos. En primer lugar, OPDR utilizaría barcos pequeños, de velocidad reducida y sin capacidad para mantener refrigerada la mercancía. En segundo lugar, SUARDIAZ prestaría únicamente una rotación semanal, esencialmente para el transporte de coches nuevos y reservaría el espacio en bodega restante a cumplir un alegado acuerdo con TRASMEDITERRÁNEA. En tercer lugar, FRS habría empezado a operar la ruta como consecuencia de los compromisos

<sup>13</sup> Sentencia del TJCE de 14 de febrero de 1978, asunto 27/76, *United Brands*.

<sup>14</sup> En su escrito de 8 de marzo de 2021 FRED OLSEN confirma que sigue manteniendo la prestación del servicio en dicha línea, aunque las frecuencias han ido evolucionando a medida que la situación del mercado y la competencia lo requiera, señalando que desde mayo de 2020 la línea se presta a través de dos rotaciones semanales.

<sup>15</sup> OPDR (después MacAndrews) es una filial de la naviera francesa CMA-CGM S.A. que ofrece tanto servicios de carga rodada como de contenedores Península-Canarias partiendo desde Sevilla.

asumidos por ARMAS tras la adquisición de TRASMEDITERRÁNEA y, por ello, sería dependiente de ARMAS. La gestión técnica y el mantenimiento del barco con el que opera FRS continuarían siendo de ARMAS y FRS utilizaría los activos portuarios hasta entonces utilizados por ARMAS, lo que permitiría a ARMAS tener la llave de cualquier eventual expansión que quisiera acometer FRS<sup>16</sup>.

- (42) La Dirección de Competencia considera en la propuesta de archivo, sin embargo, que FRS es un grupo naviero consolidado presente en diversas regiones del mundo, incluidas las rutas del estrecho de Gibraltar, con una extensa red de agencias y una amplia cartera de clientes, de lo que se presume una capacidad para competir activamente con ARMAS en la ruta Península-Canarias. Asimismo, se extrae de los requerimientos de información que el contrato de fletamento *time charter* es habitual en el sector y permite una entrada más rápida al mercado. Por último, aunque el denunciante señala que FRS habría reservado a ARMAS parte del espacio destinado a la carga rodada en el buque que presta la línea Huelva-Canarias, FRS y ARMAS niegan tal reserva y señalan que ARMAS es un cliente más de sus servicios en la línea Huelva-Canarias. De todo ello, se extrae que los indicios alegados por FRED OLSEN en su denuncia sobre la presión competitiva de los competidores no se han confirmado.
- (43) Además de estos tres competidores, cabe añadir que el grupo portugués SOUSA también ha operado en las rutas Península-Canarias. Aunque de forma estacional (julio y septiembre de 2018<sup>17</sup>), ha prestado servicios de transporte marítimo regular en la zona considerada, a través de una ruta circular semanal que une Canarias, Madeira y el Sur de Portugal con el buque Volcán de Tijarafe fletado a ARMAS.
- (44) Existían también en el momento de la denuncia potenciales entrantes, como es el caso de FRED OLSEN que, en el momento de realizar la denuncia, estaba analizando la viabilidad de establecer un servicio de transporte marítimo entre la Península y Canarias que compitiera con ARMAS y que finalmente se confirmó. Asimismo, a medio plazo, puede haber nuevos entrantes dado que la línea

---

<sup>16</sup> FRED OLSEN también mencionaba en su denuncia que de las webs de FRS y de ARMAS se desprendía que FRS únicamente vendía las rutas que tienen origen o destino final en Huelva, pero no vendía el tráfico interinsular, que era vendido por ARMAS. FRS ha confirmado que en los dos tramos estrictamente interinsulares que integran la ruta Huelva-Canarias, la capacidad disponible del buque operado por esa entidad es comercializada por ARMAS. Estas informaciones son objeto de supervisión e investigación en el contexto de la vigilancia de la concentración (VC/0922/18 NAVIERA ARMAS/TRASMEDITERRÁNEA) por lo que no son objeto de pronunciamiento en este expediente.

<sup>17</sup> Entre el 1 de julio y el 19 de septiembre de 2018 (12 viajes semanales).

Cádiz-Canarias, se presta bajo contrato de servicio público que sale periódicamente a licitación<sup>18</sup>.

- (45) Por último, si bien no serían competidores estrictamente en el mercado de carga rodada, no hay que olvidar la presión competitiva que ejercen los portacontenedores en la ruta Península-Canarias<sup>19</sup>, por cuanto para la mercancía no sensible son sustitutivos, presentando ventajas sustanciales de coste, según lo señalado en el informe de la C-0922/18. Adicionalmente, los contenedores están empezando a satisfacer la demanda de transporte de mercancía perecedera, como lo ilustra el acuerdo alcanzado en 2017 entre las organizaciones productoras y exportadoras, FEDEX<sup>20</sup> y ACETO, y la naviera francesa CMA-CGM para transportar en contenedores refrigerados el tomate canario a Europa tras completar satisfactoriamente una prueba piloto<sup>21</sup>.
- (46) Desde la perspectiva de la demanda, de las respuestas de las empresas consultadas y referidas en el antecedente de hecho (5) se deduce que contratan indistintamente ambas modalidades de carga. En este sentido, al señalar las navieras con las que contratan la prestación de servicios de transporte marítimo en esta zona no hacen una distinción entre navieras que operan buques de carga rodada, portacontenedores o mixtos, limitándose a señalar que su elección depende de los servicios ofrecidos por éstas y de sus propias necesidades. Entre los operadores que operan buques portacontenedores en la ruta Península-Canarias y que, según las empresas consultadas, resultan alternativas a ARMAS en la prestación de servicios en esta zona se encuentran JSV (opera desde Barcelona y Alicante), BOLUDA (opera desde Barcelona, Valencia, Alicante, Sevilla, Villagarcía de Arosa y Bilbao), ALISEOS (desde Huelva), OPDR (desde Sevilla) y WEC (desde Valencia).
- (47) La práctica totalidad de las empresas consultadas, incluidos los principales clientes de FRED OLSEN mencionados en su denuncia, señalan que utilizan regularmente los servicios de las distintas navieras que prestan servicio en las rutas Península-Canarias e interinsular canario, en función de los servicios ofrecidos (líneas, frecuencias, horarios y días de transporte, disponibilidad de

---

<sup>18</sup> Adjudicado a TRASMEDITERRÁNEA el 27 de febrero de 2018, que entró en vigor el 1 de abril de 2018 y con vigencia hasta el 31 de marzo de 2020, prorrogable por otros dos años

<sup>19</sup> Es esta ruta, los buques portacontenedores operan aproximadamente el 80% del transporte marítimo regular de carga general (rodada más contenedores).

<sup>20</sup> Consultada al respecto, FEDEX señala que no contratan servicios de transporte marítimo entre la Península y Canarias, por cuanto el destino de su producción es Europa (línea Canarias-Reino Unido-Rotterdam)

<sup>21</sup> Previamente dichas organizaciones fletaban buques frigoríficos, lo que resulta más costoso, no solo por el alquiler del barco sino por la necesidad de contratar más mano de obra portuaria por cuanto la estiba y desestiba se realiza en palés.

espacio, proximidad del puerto al lugar de destino de la mercancía, tarifas etc) y de sus propias necesidades, con independencia que puedan concentrar por motivos de eficiencia algunos de sus trayectos con alguna naviera.

- (48) En este sentido, clientes con un significativo poder negociador como **[confidencial]** optan por el multiaprovisionamiento, señalando que por lo general realizan pedidos puntuales en torno a condiciones previamente pactadas en función de sus necesidades.
- (49) En todo caso, considerando la escasa diferenciación del producto y el tamaño de los clientes señalados por FRED OLSEN en su denuncia **[confidencial]** cabe presumir que éstos tienen capacidad suficiente para cambiar rápidamente a proveedores competidores o incluso a promover nuevas entradas como podría ser FRS o la propia FRED OLSEN, lo que ha quedado confirmado por el hecho de que éste último operador entrara al mercado y siga prestando servicios en esta línea.
- (50) Esta Sala considera que del análisis de la información presente en el expediente a partir de la denuncia y los requerimientos de información realizados que se refieren al tamaño y estructura del mercado no se puede tomar una decisión definitiva que permita concluir sobre si ARMAS tiene la capacidad de comportarse de manera independiente en el mercado respecto a sus competidores y clientes. Si bien las elevadas cuotas de mercado de 2017 y 2018 indican una posible posición de dominio, también se ha constatado la entrada y crecimiento de nuevos operadores o un importante poder negociador de la demanda que podrían constreñir una alegada capacidad de ARMAS para comportarse de manera independiente en el mercado.

### **5.3.2. Sobre la conducta abusiva**

#### **5.3.2.1. Sobre los contratos de larga duración en exclusiva**

- (51) Respecto a la naturaleza de los contratos habitualmente suscritos en el sector, el informe propuesta de la operación C-0922/18 señaló que no era habitual que se firmen contratos a largo plazo con los clientes, apuntando no obstante, alguna de las empresas consultadas en el test de mercado que, en los últimos años, se estaba generalizando la práctica de contratos de plazo más largos de los habituales de un año de duración (3-4 años), precedidos en los casos de cargadores importantes de concursos entre las navieras u operadoras de transporte y logística que garantizan la obtención de mejores condiciones y precios más competitivos.

- (52) Por otro lado, el informe señaló (párrafo 44) que la inexistencia de contratos a largo plazo y, con carácter general, la negociación anual de las condiciones y tarifas aplicables otorga al cliente una gran flexibilidad a la hora de contratar con las distintas navieras y las distintas modalidades de transporte (carga rodada o vertical), dándose por tanto una situación de multiaprovisionamiento.
- (53) A la vista de la denuncia de FRED OLSEN, es preciso analizar en qué medida clientes acostumbrados al multiaprovisionamiento (de varias navieras) y a la contratación año a año, estarían dispuestos a aceptar contratos de larga duración a cambio de descuentos o incluso exclusividad de iure y que esto supusiera un cierre de mercado.
- (54) Como se ha señalado en el párrafo (47), la práctica totalidad de las empresas consultadas<sup>22</sup>, incluidos los principales clientes de FRED OLSEN mencionados por éste en su denuncia, señalan que utilizan regularmente los servicios de las distintas navieras en función de los servicios ofrecidos y de sus propias necesidades. No obstante, **[confidencial]** precisa que, dadas sus necesidades logísticas, la línea Cádiz-Canarias (operada por ARMAS) es la única óptima para transportar sus productos ultrafrescos, mientras que **[confidencial]** señala que las alternativas a ARMAS en la prestación de servicios rodados no ofrecen la capacidad necesaria (número de barcos y características) ni la velocidad que ofrece esta naviera desde Cádiz.
- (55) Solamente dos de las empresas consultadas **[confidencial]** señalan que han suscrito contratos de 3-4 años con algunas navieras para la prestación de servicios de transporte marítimo en estas zonas, en uno de los casos de carácter exclusivo respecto al tráfico marítimo Península-Canarias (no al interinsular). En el caso de **[confidencial]**, señala que tiene un contrato con TRASMEDITERRÁNEA por su necesidad de contar con un servicio semanal y lo lleva realizando desde 1997. Sin embargo, contrata las rutas interinsulares con FRED OLSEN (la línea Gomera-Tenerife) y con ARMAS (la Hierro-Tenerife). El **[confidencial]** realiza licitaciones para la contratación de servicios de transporte marítimo por 3 años, lo que generalmente implica la asignación del 100% de cada línea a una única naviera, pero sin exclusividad (para poder satisfacer picos de demanda).
- (56) ARMAS también afirma que no existen contratos a largo plazo, ni relaciones de exclusividad, excepcionando los casos de contratación pública como las licitaciones del Ministerio de Defensa y Correos.
- (57) Respecto a si estarían dispuestos a aceptar contratos de larga duración (3/4 años) para los tráficos Península-Canarias e interinsular con una única naviera,

---

<sup>22</sup> A excepción de **[confidencial]** (ver párrafo 89)



la totalidad de las empresas que contestan señalan que dicha contratación presentaría numerosas desventajas respecto a la contratación de servicios individualizados para cada ruta, dada la imposibilidad de hacer uso de las diferentes opciones de transporte ofrecidas por las distintas navieras (líneas desde puertos distintos de la geografía peninsular y con distintos horarios), limitando sus opciones de elección.

- (58) En este sentido, **[confidencial]**, por ejemplo, señala que no podría contratar con una única naviera el total de rutas de tráfico Península-Canarias e interinsular canario, puesto que no existe naviera alguna que pueda garantizar el 100% de las rutas de **[confidencial]** que sea la más competitiva en todas ellas, tanto en servicios como en precio. En los mismos términos se ha manifestado **[confidencial]**.
- (59) Además, según algunas de las empresas consultadas, la contratación exclusiva a largo plazo podría generar problemas en caso de avería o incidentes de los buques de la naviera con la que se tuviera formado el contrato, en la medida en que no tendrían acceso rápido a un servicio alternativo, pudiendo asimismo generar problemas de capacidad, por cuanto la oferta de espacio de una única naviera podría no ser suficiente para cubrir las necesidades de servicios de transporte de carga rodada en momentos puntuales.
- (60) De todo lo anterior, esta Sala concluye que la existencia de contratos de larga duración y la exclusividad no es generalizada en el sector, ni los demandantes parecen estar dispuestos a perder flexibilidad en su contratación a cambio de mejores condiciones. Por ello, no se han confirmado los indicios alegados por la denunciante en relación con la supuesta aceptación de estos contratos por determinados clientes que pudieran constituir un cierre del mercado.

### 5.3.2.2. Sobre la vinculación de rutas

- (61) Entre las distintas prácticas que pueden constituir un abuso exclusionario se encuentra, en particular, la consistente en la vinculación de productos o servicios desarrollada por una empresa en posición de dominio.
- (62) Algunos de los elementos que caracterizan una vinculación de productos de tipo exclusionaria son<sup>23</sup>: la existencia de productos pertenecientes a mercados

---

<sup>23</sup> Entre otros asuntos, cabe destacar: Sentencia del TJCE de 13 de febrero de 1979, asunto 85/76, Hoffmann – La Roche contra Comisión; Sentencia del TJCE, asunto 322/81, NV Nederlandsche Banden Industrie Michelin contra Comisión; Decisión de la Comisión de 22 diciembre de 1987, Eurofix – Bauco contra Hilti; Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 6 de octubre de 1994, asunto T-83/91, Tetra Pak contra Comisión; Decisión de la Comisión de 24 de marzo de 2004, asunto COMP/C-3/37.792, Microsoft.

separados (producto vinculante y vinculado), la existencia de una coerción al consumidor (desde prohibición directa de venta a fuertes incentivos de precios por compra conjunta), o la ausencia de justificación objetiva para la realización de dichas ofertas, así como por supuesto la existencia previa de una posición de dominio.

- (63) Según el denunciante, ARMAS estaría en condiciones de realizar ventas empaquetadas de los tráficos Península-Canarias e interinsular canario en el marco de acuerdos de larga duración, lo que podría generar una importante barrera de acceso al mercado, en la medida que dificultara la efectiva entrada de FRS y/o hacer inviable cualquier intento de FRED OLSEN u otro potencial competidor de establecer un servicio de transporte marítimo entre la Península y Canarias.
- (64) ARMAS indica que, en el caso de que un cliente contrate el transporte marítimo de una carga con origen en la Península y destino en una isla canaria distinta de aquellas en las que recala la ruta circular, o viceversa<sup>24</sup>, dicha naviera trata internamente esa solicitud de servicios a todos los efectos como si se tratara de dos servicios independientes, emitiendo dos “billetes” distintos con sus correspondientes balizadores de seguimiento, aplicándose las condiciones comerciales que resulten vigentes en cada tramo.
- (65) Las afirmaciones anteriores han sido confirmadas por la totalidad de las empresas consultadas que señalan que no han recibido ofertas empaquetadas de servicios de transporte marítimo Península-Canarias e interinsular canario. Uno de los distribuidores minoristas consultados **[confidencial]** precisó no obstante que, aun no habiendo recibido ofertas empaquetadas de servicios, sí habían recibido hace dos meses ofertas para la prestación de tráfico interinsular (en el que operan con FRED OLSEN) que suponen (sin negociar) una reducción del 6-9% de los costes actuales, oferta que no aceptaron, valorando si podía suponer una afectación del servicio que actualmente reciben.
- (66) De lo anterior, se extrae que la realidad es que no sólo no hay indicios racionales de la conducta denunciada sino más bien todo lo contrario, ya que FRED OLSEN empezó a operar un servicio de transporte marítimo entre la Península y Canarias pocos meses después de denunciar la supuesta conducta de ARMAS (que aún mantiene), estando por tanto en condiciones de replicar las ventas empaquetadas de servicios de transporte marítimo regular de carga rodada que combinen los tráficos Península-Canarias e interinsular canario ofrecidas por ARMAS. Asimismo, la totalidad de las empresas consultadas señalan que no

---

<sup>24</sup> ARMAS señala que esos casos apenas representan el 5% del volumen de carga transportada en Península-Canarias.

han recibido ofertas empaquetadas de servicios de transporte marítimo Península-Canarias e interinsular canario.

- (67) Por todo lo anterior, esta Sala no considera que existan indicios de un cierre anticompetitivo del mercado contrario al artículo 2 de la LDC.

## **6. ACUERDA**

**Único.** La no incoación de un procedimiento sancionador y el archivo de las actuaciones seguidas contra ARMAS como consecuencia de la denuncia presentada por FRED OLSEN por considerar que en este expediente no hay indicios de infracción del artículo 2 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.

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

Presidenta  
D<sup>a</sup>. Cani Fernández Vicién

Secretario del Consejo  
D. Miguel Bordiu García-Ovies