

RESOLUCIÓN

NAVIERA ARMAS/TRASMEDITERRANEA

SNC/DC/083/23

CONSEJO. SALA DE COMPETENCIA

Presidenta

D.^a Cani Fernández Vicién

Consejeros

D.^a. María Jesús Martín Martínez

D. Bernardo Lorenzo Almendros

D. Xabier Ormaetxea Garai

Secretario del Consejo

D. Miguel Bordiu García-Ovies

En Madrid, a 20 de marzo de 2024

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 incoado por la Dirección de Competencia (**DC**) contra BAHÍA DE LAS ISLETAS, S.L., matriz del GRUPO NAVIERA ARMAS (**ARMAS**), por el incumplimiento de la Resolución del Consejo de 22 de mayo de 2018.

TABLA DE CONTENIDO

1. Antecedentes	3
2. Las partes	4
3. HECHOS ACREDITADOS	4
3.1. Apartado 2.1 de los compromisos: Península-Canarias.....	4
3.2. Apartado 2.2 de los compromisos: Sur Península-Melilla.....	7
4. FUNDAMENTOS DE DERECHO	11
4.1. Competencia para resolver y normativa aplicable	11
4.2. Tipificación de la conducta.....	11
4.3. Culpabilidad e individualización	13
4.4. Determinación de la sanción	13
4.5. Terminación del procedimiento y reducción de la sanción.....	15
5. RESUELVE.....	15

1. ANTECEDENTES

- (1) Mediante Resolución de 22 de mayo de 2018, el Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) autorizó la operación de concentración C-0922/18 NAVIERA ARMAS/TRASMEDITERRÁNEA, consistente en la toma de control exclusivo de la COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA (TRASMEDITERRÁNEA) por parte de BAHÍA D LAS ISLETAS, S.L., matriz del GRUPO NAVIERA ARMAS, (en adelante, ARMAS), condicionándola al cumplimiento de los compromisos finales presentados por ARMAS con fecha 16 de mayo de 2018.
- (2) Los compromisos presentados partían de un acuerdo global suscrito entre ARMAS y FÖRDE REEDEREI SEETOURISTIK IBERIA S.L.U. (FRS), por el que esta 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 de manera inmediata (con el tiempo mínimo de adaptación necesario para prestar el servicio) una vez obtenida la autorización en primera fase de la operación.
- (3) En el marco de la vigilancia de los compromisos a los que quedó subordinada la aprobación de la citada operación, con fecha 24 de julio de 2023 la Dirección de Competencia elevó Informe parcial de vigilancia al Consejo de la CNMC, proponiéndole que declarara el incumplimiento por ARMAS de parte de los compromisos establecidos en la Resolución del Consejo de la CNMC de 22 de mayo de 2018.
- (4) En base al mencionado Informe, el Consejo de la CNMC mediante Resolución de 13 de septiembre de 2023 consideró acreditado el incumplimiento de la resolución de 22 de mayo de 2018 e instó a la DC a incoar expediente sancionador.
- (5) El 16 de enero de 2024, la DC incoó expediente sancionador contra ARMAS, de conformidad con lo establecido en el artículo 70.2 de la LDC y en el artículo 64 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas¹.
- (6) El 20 de febrero de 2024 la Dirección de Competencia formuló propuesta de sanción a ARMAS, con un importe de 750.000 euros, como responsable de una infracción muy grave del artículo 64.2 de la LDC consistente en el incumplimiento de lo establecido en una resolución en materia de concentraciones².

¹ Folios 1 a 13.

² Folios 1090 a 1100.

- (7) El 21 de febrero de 2024, ARMAS presentó un escrito por el que, en virtud del artículo 85 de la Ley 39/2015: i) reconoce su responsabilidad por la comisión de la infracción imputada, ii) se compromete al pago de la sanción propuesta antes de que recaiga resolución sancionadora, y iii) renuncia a cualquier acción o recurso en vía administrativa.

Por ello, solicita que se resuelva el procedimiento de referencia con la imposición de la sanción propuesta tras haber aplicado las reducciones correspondientes del 20% por reconocimiento de la responsabilidad y del 20% adicional por proceder al pago voluntario antes de la resolución³.

- (8) El 5 de marzo de 2014, se ha recibido en la CNMC el justificante de pago de la sanción por importe de 450.000 euros, equivalente al 60% de la multa propuesta por la DC⁴.
- (9) La Sala de Competencia del Consejo de la CNMC ha deliberado y fallado el asunto en su reunión de 20 de marzo de 2024.

2. LAS PARTES

- (10) Es parte interesada la entidad BAHÍA DE LAS ISLETAS, S.L. (ARMAS)

3. HECHOS ACREDITADOS

3.1. Apartado 2.1 de los compromisos: Península-Canarias

- (11) Según lo establecido en el apartado 2.1.1⁵ de los compromisos a los que quedó supeditada la operación de concentración C-0922/18, ARMAS suscribió con FRS el 1 de junio de 2018 un contrato de fletamento a tiempo o time charter del buque Volcán del Teide, para la prestación de servicios de transporte marítimo de carga, pasajeros y vehículos bajo su propia marca en la línea Huelva-Canarias. Así, ARMAS debía dejar de operar dicha línea⁶ desde el momento en que FRS tomó posesión del buque Volcán del Teide.
- (12) En suma, desde la entrada en vigor del contrato de fletamento del buque Volcán del Teide el 1 de julio de 2018 y hasta la finalización de la vigencia de los

³ Folios 1104 a 1112.

⁴ Folios 1128 a 1134.

⁵ El compromiso establece lo siguiente: “GRUPO NAVIERA ARMAS y FRS suscribirán un contrato de fletamento a tiempo o time charter del buque Volcán del Teide, a fin de que FRS opere desde Huelva conectando con las islas Canarias y adquiriendo el fondo de comercio asociado a la línea que actualmente opera GRUPO NAVIERA ARMAS”.

⁶ Sigue utilizando la marca TRASMEDITERRANEA en la línea Cádiz-Canarias.

compromisos, FRS debía prestar servicios de transporte marítimo de pasajeros, vehículos y carga bajo su propia marca en la línea Huelva-Canarias, efectuando una ruta circular con origen y destino en Huelva⁷. En concreto, FRS prestaría desde entonces la ruta circular semanal Huelva-Arrecife-Las Palmas-Tenerife-Las Palmas-Arrecife-Huelva.

- (13) En cumplimiento del apartado 2.3.1 de los compromisos sobre obligaciones de información y dentro del plazo otorgado al efecto, el 6 de junio de 2018, ARMAS envió a la CNMC copia del contrato de fletamento suscrito con FRS, así como el modelo de carta a remitir a sus clientes de carga para comunicarles el cambio de operador en la línea Huelva-Canarias y un listado de los destinatarios de dicha carta, de conformidad con las previsiones del apartado 2.1.6 de los compromisos, que preveía que ARMAS informaría a sus clientes, en el plazo de 15 días hábiles desde la autorización de la operación, de que la línea Huelva-Canarias había sido cedida a FRS, al objeto de asegurar el traspaso del fondo de comercio a FRS y su entrada efectiva en esa línea.
- (14) Adicionalmente, en cumplimiento del apartado 2.1.3 de los compromisos, ARMAS informó a la CNMC de que había cedido a FRS el uso de las instalaciones e infraestructuras portuarias que tiene bajo concesión en los puertos de Huelva y Las Palmas de Gran Canarias, confirmando respecto a los puertos públicos, que FRS estaba haciendo uso de los atraques existentes.
- (15) Por otro lado, ARMAS informó a la CNMC de que había desarrollado las aplicaciones necesarias para que FRS pudiera vender billetes de pasaje y fletes de carga en la línea Huelva-Canarias y para que ARMAS dejara de emitir billetes de pasaje.
- (16) Lo anterior difería de lo establecido en el apartado 2.1.4 de los compromisos, que preveía que ARMAS desarrollaría las aplicaciones necesarias que permitieran a FRS la utilización de su propio sistema de venta de billetes de pasaje, durante un año a contar desde la fecha de inicio del servicio por parte de dicha entidad, asegurando en todo caso la independencia y autonomía comercial de FRS y la estanqueidad de los datos de cada una de las partes.
- (17) En el caso de los fletes de carga, de la información recibida se deducía que ARMAS habría desarrollado las aplicaciones necesarias para que FRS también pudiera vender fletes de carga en la línea Huelva-Canarias, lo que no estaba previsto en el apartado 2.1.4 de los compromisos, que limitaba la obligación de ARMAS al desarrollo del sistema de expedición de billetes de pasaje.

⁷ Una ruta circular es aquella que tiene su origen en la Península efectuando paradas en al menos dos islas distintas para finalizar la ruta nuevamente en la Península.

- (18) Con fecha 26 de julio de 2018, la DC recibió escrito de FRED OLSEN en que denunciaba que ARMAS estaría comercializando los tramos estrictamente insulares que integraban la ruta Huelva–Canarias prestada por FRS con el buque Volcán de Teide, mientras que FRS únicamente comercializaría las rutas que tenían origen o destino final Huelva⁸.
- (19) A la vista de lo anterior, en el marco del expediente de vigilancia, la DC solicitó a ARMAS y a FRS el 26 y el 27 de febrero de 2019, respectivamente, información sobre la comercialización de los tramos estrictamente insulares que integraban la ruta de transporte marítimo de carga Huelva–Canarias prestadas por FRS con el buque Volcán de Teide. En su escrito de contestación, de fecha 12 de marzo de 2019 FRS señaló que **[CONFIDENCIAL]**.
- (20) ARMAS, por su parte, en su escrito de 19 de marzo de 2019 señaló que los tramos estrictamente insulares de la ruta de carga Huelva–Canarias eran comercializados por FRS a través de sus propios canales de venta, precisando que **[CONFIDENCIAL]**.
- (21) Resulta necesario recordar que el compromiso relativo a la zona Península-Canarias preveía expresamente la realización de una ruta circular con origen y destino Huelva, efectuando paradas en al menos dos islas distintas para así operar tráfico interinsular⁹, lo que suponía que dicho servicio sería prestado y comercializado por FRS en las mismas condiciones que las de la ruta entre la Península y Canarias. En este sentido, el informe propuesta de la operación señaló que la realización por FRS de una ruta circular Península-Canarias con paradas en al menos dos islas distintas permitiría a FRS operar tráfico interinsular. Asimismo, al valorar la prestación de dicho tráfico por FRS, el

⁸ A estos efectos FRED OLSEN aportó documentación (copias de pantallas de las páginas web de dichas empresas) que acreditaba que, desde la página web de FRS únicamente se podían contratar servicios de transporte que partieran de cualquiera de los tres puertos canarios de la ruta Huelva-Canarias (Arrecife, Las Palmas, Tenerife) si el servicio terminaba en Huelva, pero no si terminaba en cualquiera de los otros puertos canarios (tráfico interinsular), servicios que eran vendidos por ARMAS. Por otro lado, la web de ARMAS redirigía a la de FRS si se deseaba comprar servicios con origen o destino Huelva.

Adicionalmente FRED OLSEN aportó prueba adicional en la que un cliente de ARMAS le pide información de la tarifa de la línea Huelva-Canarias y ésta naviera, en vez de remitirle a FRS que, según los compromisos adquiridos por ARMAS tras la adquisición de TRASMEDITERRANEA es el prestador dicha línea en competencia con ARMAS en la ruta Cádiz-Canarias, le contesta enviándole directamente la tarifa solicitada.

⁹ La propuesta de compromisos presentada por ARMAS a la CNMC el 16 de marzo de 2018 establecía expresamente (apartado 2.1.2) “*el contrato de fletamento a tiempo o time charter se extiende a la totalidad del buque, como es habitual en contratos de esta naturaleza, de manera que FRS prestará servicios de transporte de pasajeros, vehículos y carga bajo su propia marca en la ruta Huelva-Canarias, efectuando una ruta circular con origen y destino en Huelva*”, entendiéndose como tal “...aquella que tiene origen en la Península efectuando paradas en al menos dos islas distintas para finalizar la ruta nuevamente en la Península”.

informe indicó que lo realizaría mediante línea circular, al igual que los restantes operadores de transporte marítimo Península-Canarias, teniendo libertad para definir las escalas que considerara convenientes, incluyendo en su caso las líneas de transporte de pasajeros y carga rodada Gran Canaria-Lanzarote y Tenerife-Lanzarote, donde las cuotas de mercado de la entidad resultante eran superiores.

- (22) La DC también comprobó el 22 de abril de 2020 la página web de ARMAS identificando que, en la ruta Huelva-Canarias, dicha naviera comercializaba las rutas interinsulares Las Palmas-Tenerife, Tenerife-Las Palmas, Las Palmas-Arrecife, Arrecife-Las Palmas, Tenerife-Arrecife y Arrecife-Tenerife, prestadas, entre otros, con los buques Volcán de Teide, que según el apartado 2.1 de los compromisos debía ser operado por FRS, y Volcán de Tamadaba, que, según se señala en el párrafo siguiente, habría operado temporalmente dichas rutas en sustitución del Volcán de Teide. En ambos casos, la web de ARMAS señalaba que se trataba de buques propios, sin mencionar en ningún caso que habían sido fletados a FRS.
- (23) FRS sólo habría comercializado los servicios de transporte marítimo de pasajeros y carga prestados entre los tres puertos canarios (Arrecife (Lanzarote), Las Palmas de Gran Canaria y Tenerife) y Huelva pero no los prestados entre dichos puertos canarios (tráfico interinsular), **[CONFIDENCIAL]**. Por otro lado, según información recogida en la propia página web de FRS, dichos servicios habrían sido prestados temporalmente por el Volcán de Tamadaba (y no por el Volcán del Teide, según lo previsto en los compromisos), circunstancia que no fue puesta en conocimiento de la DC y que ARMAS confirmó en contestación al requerimiento de información formulado por la DC el 27 de noviembre de 2020, aunque sin precisar durante cuánto tiempo¹⁰.

3.2. Apartado 2.2 de los compromisos: Sur Península-Melilla

- (24) Según lo establecido en el apartado 2.2.1¹¹ de los compromisos, ARMAS suscribió con FRS el 1 de junio de 2018 un contrato de fletamento a tiempo o time charter del buque Volcán del Tauce, según borrador presentado a la CNMC

¹⁰ En su contestación, ARMAS señala que el buque Volcán de Tamadaba sustituyó al Volcán del Teide en la prestación del servicio en la línea Huelva- Canarias durante parte del periodo en que estuvo vigente el estado de alarma, volviendo el Volcán del Teide a operar dicha línea el 21 de junio de 2020, tras la finalización del estado de alarma.

¹¹ El compromiso señala lo siguiente: “GRUPO NAVIERA ARMAS y FRS suscribirán un contrato de fletamento a tiempo o time charter del buque Volcán del Tauce, a fin de que FRS opere desde Motril, conectando con la Ciudad Autónoma de Melilla, adquiriendo de esta manera el fondo de comercio asociado a la línea que actualmente opera GRUPO NAVIERA ARMAS”.

junto con los compromisos, para prestar servicios de transporte marítimo de carga, pasajeros y vehículos bajo su propia marca en la línea Motril-Melilla.

- (25) En cumplimiento del apartado 2.3.1 de los compromisos y dentro del plazo otorgado al efecto, el 6 de junio de 2018, ARMAS envió a la CNMC copia del contrato de fletamento suscrito con FRS, así como el modelo de carta a remitir a sus clientes de carga para comunicarles el cambio de operador en la línea Motril-Melilla y un listado de los destinatarios de dicha carta, de conformidad con las previsiones del apartado 2.1.6 de los compromisos, que preveía que ARMAS informaría a sus clientes, en el plazo de 15 días hábiles desde la autorización de la operación, que la línea Motril-Melilla había sido cedida a FRS, al objeto de asegurar el traspaso del fondo de comercio a FRS y su entrada efectiva en esa línea.
- (26) En relación con las previsiones del apartado 2.2.3 de los compromisos, relativas a la cesión por ARMAS a FRS del uso no exclusivo de las infraestructuras portuarias que dicha naviera tiene concesionadas en Motril, la Autoridad Portuaria de Motril (APM), envió varios escritos a la CNMC en los que dudaba de la capacidad de ARMAS de darle cumplimiento, por cuanto necesitaría contar con la autorización expresa de esa autoridad portuaria¹². A estos efectos, la APM señaló su intención de denegar dicha autorización por entender que el buque Volcán del Tauce no resultaba idóneo para garantizar la competencia y hacer frente a la demanda de pasajeros de la línea Motril-Melilla, lo que desincentivaría el uso de dicha ruta en beneficio de las rutas Almería-Melilla y Málaga-Melilla.
- (27) A la vista de la situación y con el fin de garantizar el normal desarrollo del servicio en la línea Motril-Melilla en fechas de elevada afluencia de tráfico (OPE), ARMAS solicitó una prórroga para el cumplimiento de los compromisos en lo relativo a la entrega a FRS del buque Volcán del Tauce y la entrada en vigor del contrato de fletamento hasta el 9 de julio, que fue concedida mediante resolución del Consejo de la CNMC de 5 de julio de 2018.
- (28) Adicionalmente, ante las dudas que el Volcán de Tauce planteaba a la APM, ARMAS presentó el 6 de julio de 2018 una propuesta de ejecución del apartado 2.2.1 de los compromisos, que fue autorizada mediante Acuerdo de la DC de 9 de julio de 2018, por el que se comprometía a sustituir el Volcán del Tauce por otro buque con mayor capacidad de pasaje y más rápido en un plazo de 5 meses, prorrogable por 2, en caso de que ARMAS no encontrara un buque con dichas características. ARMAS se obligaba asimismo a subfletar a FRS el nuevo buque, de acuerdo con los términos del contrato de fletamento suscrito anteriormente.

¹² Ya que, al tratarse de una concesión para uso particular, su uso por un tercero distinto al concesionario requeriría la preceptiva autorización por parte de la APM.

- (29) A la vista de este último compromiso, la APM autorizó la cesión de uso parcial de la terminal de pasajeros y mercancías que ARMAS tiene concesionada en el puerto de Motril a FRS por un plazo de 3 años prorrogables un año más.
- (30) Por otro lado, ARMAS informó a la CNMC de que había desarrollado las aplicaciones necesarias para que FRS pudiera vender billetes de pasaje y también fletes de carga en la línea Motril-Melilla y para que ARMAS dejara de emitir billetes de pasaje. Al igual que lo señalado en el caso de la línea Huelva-Canarias, la actuación de ARMAS difiere de lo establecido en el apartado 2.2.4 de los compromisos, que preveía el desarrollo de aplicaciones que permitieran a FRS la utilización del sistema de ARMAS de venta de billetes de pasaje, pero no de carga, billetes que, por otro lado, también serían emitidos por ARMAS, por lo que la DC da por reiteradas las afirmaciones realizadas anteriormente.
- (31) De lo anterior se desprende que desde el 9 de julio de 2018 FRS habría prestado servicios de transporte marítimo de pasajeros, vehículos y carga bajo su propia marca en la línea Motril-Melilla con el buque Volcán del Tauce.
- (32) En cuanto a la sustitución de dicho buque, según compromiso de ejecución del apartado 2.2.1 de los compromisos presentado por ARMAS el 6 de julio de 2018 autorizado por Acuerdo de la DC de 9 de julio de 2018, una vez transcurrido el plazo máximo establecido para hacerlo efectivo (5 de febrero de 2019, inclusive) y sin que ARMAS hubiera realizado comunicación alguna a la CNMC, la DC le envió un requerimiento de información, en cuya contestación ARMAS señaló que no había encontrado un buque con las características requeridas por falta de disponibilidad en el mercado, indicando asimismo que FRS había encontrado un buque que reunía dichas características, como ya previamente había notificado FRS a la DC.
- (33) En este sentido, el 7 de marzo de 2019, fuera del plazo concedido para la sustitución del buque y sin haberse comprometido al respecto, FRS informó **[CONFIDENCIAL]**¹³.
- (34) **[CONFIDENCIAL]**
- (35) Posteriormente, el 27 de diciembre de 2019, ARMAS comunicó a la CNMC que, ante la intención de FRS de sustituir el Golden Bridge, había localizado un buque más apropiado para operar la línea Motril-Melilla. Se trataba del buque de bandera chipriota Vronskiy, que previamente había operado entre el sur de España y el norte de África y con cuyo armador ARMAS suscribiría un contrato de fletamento a tiempo o time charter, para posteriormente subfletarlo a FRS para su operación en la línea Motril-Melilla. Finalmente, FRS presentó un escrito en la CNMC, **[CONFIDENCIAL]**.

¹³ **[CONFIDENCIAL]**.

- (36) En septiembre de 2020, la APM informó a la CNMC de que, tras la finalización el 21 de junio de 2020 del estado de alarma decretado por el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, no se había restablecido el servicio de transporte marítimo entre los puertos de Motril y Melilla. Preguntada al respecto, ARMAS confirmó la suspensión de dicho servicio tras la decisión de FRS de suspender temporalmente el contrato de fletamento suscrito el 1 de junio de 2018, al amparo de la cláusula 56 (vii) del mismo, por causas de fuerza mayor derivadas del COVID-19, que estarían impidiendo la operación de la línea Motril–Melilla en condiciones económicamente viables.
- (37) La referencia de ARMAS al contrato de fletamento suscrito el 1 de junio de 2018 del Volcán del Tauce, debe entenderse realizada al contrato de fletamento del buque operativo en esa línea desde el 9 de enero de 2020, el buque Vronskiy, suscrito entre ARMAS y su armador (posteriormente subfletado a FRS). Asimismo, se asume que las cláusulas del contrato a las que se refiere ARMAS al contestar a los requerimientos de información son cláusulas reproducidas también en este contrato.
- (38) En particular, la cláusula 56 (vii) del contrato de fletamento del Volcán del Tauce invocada por ARMAS, prevé que el fletador (FRS) tendría derecho a resolver dicho contrato en caso de que se produjese un “cambio adverso significativo”, entendiéndose como tal cualquier modificación notablemente adversa que afecte a las previsiones de mercado o las condiciones del negocio, a la situación financiera o a los resultados de las operaciones de la ruta del buque. Es decir, la cláusula 56 (vii) del contrato de fletamento describe una causa de rescisión del contrato y no de suspensión temporal del mismo, según señala ARMAS¹⁴.
- (39) Sin embargo, según señala la cláusula 57 del contrato de fletamento del Volcán del Tauce, cualquier acuerdo entre las partes para, entre otros, ejercer el derecho a resolver el contrato contenido en la cláusula 56 (vii) debía estar sujeto al previo informe o decisión favorable de la CNMC, notificándose por cualquiera de las partes con carácter previo a la fecha prevista de dicha terminación, no pudiendo llevarse a cabo si la CNMC no diera su conformidad. Sin embargo, esta circunstancia ni siquiera fue comunicada a la CNMC.
- (40) Fue de nuevo la APM quien informó a la CNMC de la reanudación el 5 de marzo de 2021 de la conexión marítima entre los puertos de Melilla y Motril por parte de FRS, pero con un buque distinto al utilizado previamente (Tarifa Jet) con dos rotaciones a la semana y operando desde su propia terminal. La sustitución del Vronskiy por el Tarifa Jet tampoco fue puesta en conocimiento de la Dirección de Competencia ni por ARMAS ni por FRS.

¹⁴ El contrato de fletamento del Volcán del Tauce prevé en su cláusula 15 la suspensión temporal del fletamento **[CONFIDENCIAL]**.

- (41) Finalmente, en mayo de 2023, FRS comunicó **[CONFIDENCIAL]**.

4. FUNDAMENTOS DE DERECHO

4.1. Competencia para resolver y normativa aplicable

- (42) De acuerdo con el artículo 5.1.c) de la Ley de creación de la CNMC compete a este organismo aplicar la LDC “*en materia de conductas que supongan impedir, restringir y falsear la competencia*”¹⁵. El artículo 20.2 de la misma ley atribuye al Consejo la función de resolver los procedimientos sancionadores previstos en la LDC.
- (43) De conformidad con el artículo 41 de la LDC, la CNMC vigilará la ejecución y el cumplimiento de las obligaciones impuestas en aplicación de la misma, tanto en materia de conductas restrictivas como de medidas cautelares y de control de concentraciones. Esta previsión, con respecto a las operaciones de concentración, incluye la vigilancia del cumplimiento de los compromisos propuestos por los notificantes y recogidos en la resolución del Consejo que pone fin al procedimiento, como se dispone en los artículos 57 y 58 de la LDC. El artículo 71.3 del RDC precisa que el Consejo de la CNMC “*resolverá las cuestiones que puedan suscitarse durante la vigilancia*”, previa propuesta de la Dirección de Competencia.
- (44) En consecuencia, la competencia para resolver este procedimiento corresponde al Consejo de la CNMC.
- (45) La tramitación del expediente sancionador se regirá, en lo no previsto en la LDC y en el Reglamento de Defensa de la Competencia, aprobado por el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero (RDC), por lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre. Asimismo, los principios de la potestad sancionadora aparecen contemplados en los artículos 25 a 31 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP).

4.2. Tipificación de la conducta

- (46) El artículo 62.4.c) de la LDC tipifica como infracción muy grave “*(l) incumplir o contravenir lo establecido en una resolución, acuerdo o compromiso adoptado en aplicación de la presente ley, tanto en materia de conductas restrictivas como de control de concentraciones*”.

¹⁵ Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (LCNMC), BOE núm. 134, de 5 de junio de 2013.

- (47) Tal como se desprende de los hechos acreditados en esta resolución, ARMAS no habría dado cumplimiento a algunos de los compromisos incluidos en la resolución del Consejo de la CNMC de 22 de mayo de 2018, a los que quedó subordinada la aprobación de la operación C/0922/18.
- (48) En lo que a la **línea Huelva-Canarias** se refiere, ARMAS habría seguido emitiendo fletes de carga y pasaje en los dos tramos estrictamente interinsulares que integran la ruta Huelva–Canarias prestada por su competidor FRS con el Volcán del Teide, comprometiendo así la independencia de dichas entidades y su capacidad para competir en el mercado interinsular canario, lo que supone un incumplimiento del apartado 2.1.de los compromisos. Dicha actuación se ha mantenido durante toda la vigencia de los compromisos.
- (49) Por otro lado, ARMAS habría desarrollado las aplicaciones para la expedición de billetes de carga de FRS, al tiempo que seguía emitiendo dichos billetes, con el consiguiente riesgo de intercambio de información sensible entre ellas, lo que no estaba previsto en el apartado 2.1.4 de los compromisos.
- (50) Adicionalmente, ARMAS habría incumplido las obligaciones de información a la CNMC asumidas en el apartado 2.3.1 de los compromisos al no comunicar la sustitución temporal del buque previsto expresamente en el apartado 2.1.1 de los compromisos (Volcán de Teide) para la prestación de los servicios de transporte marítimo en la ruta Huelva–Canarias por otro buque, lo que también supone un incumplimiento de dicho compromiso.
- (51) En cuanto a la **línea Motril-Melilla**, ARMAS no habría sustituido el Volcán del Tauce por otro buque con mayor capacidad de pasaje y más rápido en un plazo de 5 meses prorrogable por 2, según propuesta de ejecución del apartado 2.2.1 de los compromisos, propuesta por la propia ARMAS el 6 de julio de 2018 y autorizada por la DC el 9 de julio de 2018, siendo finalmente FRS el que encontró dicho buque con una demora de 4 meses sobre lo establecido en el compromiso.
- (52) Además, la sustitución del Volcán del Tauce por un buque fletado directamente a FRS por una naviera ajena a ARMAS, supuso una alteración de las condiciones establecidas en el apartado 2.2.1 de los compromisos, al faltar el vínculo contractual establecido entre ARMAS y FRS y en base al cual se establecían los restantes compromisos asumidos por ARMAS.
- (53) Por otro lado, ARMAS habría incumplido las previsiones de información a la CNMC asumidas en el apartado 2.3.1 de los compromisos, al no comunicar la suspensión del contrato de fletamento del Vronskiy, que se habría producido *de facto* cuando FRS dejó de prestar el servicio de transporte marítimo regular en la línea Motril y Melilla entre el 21 de junio de 2020 y el 5 de marzo de 2021, información de la que la DC tuvo conocimiento a través de la APM. Lo mismo se puede señalar de la reanudación por FRS de dicha línea el 5 de marzo de 2021

con el buque Tarifa Jet, sin comunicarlo a la DC y sin informarle de sus características y el tipo de contrato suscrito con su armador.

- (54) En todo caso, la paralización del servicio de transporte marítimo regular en la línea Motril y Melilla entre el 21 de junio de 2020 y el 5 de marzo de 2021, no comunicada por ARMAS, supone un incumplimiento del apartado 2.2 de los compromisos por cuanto dicha línea no fue operada durante más de 8 meses.
- (55) Adicionalmente, la inactividad durante dicho período supondría el incumplimiento de la duración de 3 años del compromiso también establecida en el apartado 2.2.
- (56) Estos incumplimientos constituyen una infracción muy grave tipificada en el artículo 62.4.c) de la LDC.

4.3. Culpabilidad e individualización

- (57) En el ámbito del derecho administrativo sancionador español no tiene cabida la responsabilidad objetiva en la comisión de una infracción y resulta imprescindible el elemento volitivo. Ello supone que la imposición de la sanción exige que la conducta típica y antijurídica sea imputable, al menos a título de culpa, al autor¹⁶. Por ello, el artículo 63.1 de la LDC condiciona el ejercicio de la potestad sancionadora por parte de la autoridad de competencia a la concurrencia en el sujeto infractor de dolo o negligencia en la realización de la conducta imputada.
- (58) En su escrito de 20 de febrero de 2024, ARMAS ha reconocido su responsabilidad en la comisión de la infracción objeto de esta resolución y ha renunciado a cualquier acción o recurso en vía administrativa contra la sanción.
- (59) En este sentido el 1 de marzo de 2024, ARMAS procedió voluntariamente a realizar el pago de la sanción propuesta por la DC tras haber aplicado las reducciones correspondientes del 20% por reconocimiento de la responsabilidad y del 20% adicional por proceder al pago voluntario antes de la resolución.

4.4. Determinación de la sanción

- (60) Conforme al artículo 63.1.c) de la LDC en el caso de infracciones muy graves, la sanción a imponer será una multa de hasta el 10% del volumen de negocios total mundial de la empresa infractora en el ejercicio inmediatamente anterior al de imposición de la multa.

¹⁶ Por todas, la Sentencia del TS de 22 de noviembre de 2004 y artículo 130.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LRJPAC) y 28 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen Jurídico del Sector Público.

- (61) La facturación consolidada de ARMAS en el año 2022, último año para el que existen cuentas auditadas de la compañía, ascendió a 502,8 millones de euros, según información aportada por esa empresa en respuesta al requerimiento formulado en el presente expediente.
- (62) La sanción en el presente expediente debe determinarse partiendo de los criterios de graduación del artículo 64.1 de la LDC, siguiendo los criterios de la jurisprudencia del Tribunal Supremo relativa a la determinación de sanciones por infracciones de defensa de la competencia.
- (63) En cuanto a las características del mercado afectado (art. 64.1.a), la conducta ha tenido lugar en el mercado de prestación de servicios de transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros en las rutas Sur Península-Melilla, Península-Canarias e interinsular canario.
- (64) Según la información aportada por ARMAS, el tamaño de los mercados afectados (art. 64.1.a y c) en valor (millones euros) y la cuota (art. 64.1.b) que ARMAS habría tenido en ellos durante los 3 años de duración de los compromisos (julio 2018 a julio 2021) es la recogida en los cuadros siguientes.

[CONFIDENCIAL]

- (65) La presunta infracción se extendió durante todo el periodo de duración de los compromisos (3 años), sin perjuicio de que algunos de los incumplimientos se produjeran en una fecha determinada (art. 64.1.d).
- (66) En cuanto a los efectos de la conducta (art. 64.1.e), si bien no es posible cuantificar el perjuicio generado por la infracción a los intereses de los consumidores, se considera que dicho perjuicio se produjo, al menos, durante los 8 meses durante los que la línea Motril-Melilla estuvo inactiva¹⁷. También los intereses de otros operadores económicos se pudieron ver perjudicados por cuanto algunos de los incumplimientos señalados¹⁸ podrían haber supuesto un riesgo de intercambio de información sensible entre ARMAS y FRS, comprometiendo su independencia y su capacidad para competir, lo que resulta especialmente relevante en el mercado interinsular canario.
- (67) Esta Sala considera que no concurren ninguna de las circunstancias agravantes contempladas en el artículo 64.2 de la LDC ni atenuantes contempladas en el artículo 64.3 de la LDC.
- (68) Por estas razones, y de acuerdo con las estimaciones realizadas, esta Sala estima suficientemente proporcionado y disuasorio imponer a ARMAS una

¹⁷ Entre el 21 de junio de 2020 y el 5 de marzo de 2021.

¹⁸ Desarrollo por ARMAS del sistema de venta de billetes de carga de FRS, venta por ARMAS de los tramos interinsulares de la línea Huelva-Canarias prestada por FRS.

sanción de 750.000 euros, equivalente al 0,15% del volumen de negocios total de la empresa en el año 2022.

- (69) Este importe coincide con el propuesto por la Dirección de Competencia.

4.5. Terminación del procedimiento y reducción de la sanción

- (70) En la Propuesta de la DC se indicaba que ARMAS, como presunta infractora, podía reconocer voluntariamente su responsabilidad, lo que debía hacerse en los términos establecidos en el artículo 64.2.d) de la Ley 39/2015, con los efectos previstos en el artículo 85.
- (71) De conformidad con el artículo 85, apartado primero, de la Ley 39/2015, que regula la terminación de los procedimientos sancionadores, el reconocimiento de la responsabilidad permite resolver el presente procedimiento con la imposición de la sanción procedente. Asimismo, de acuerdo con el segundo apartado de este precepto, dado que la sanción tiene en este caso únicamente carácter pecuniario, el pago voluntario por el presunto responsable, en cualquier momento anterior a la Resolución, implicará la terminación del presente procedimiento.
- (72) A este respecto, el artículo 85.3 de la citada Ley prevé que, tanto en el caso de reconocimiento de responsabilidad como en el de pago voluntario de la multa con anterioridad a la Resolución del procedimiento, y cuando la sanción tenga únicamente carácter pecuniario, el órgano competente para resolver el procedimiento aplicará reducciones de al menos el 20% sobre el importe de la sanción propuesta, siendo estas acumulables entre sí.
- (73) Mediante ingreso efectuado a través del modelo 069, consta que ARMAS ha realizado el pago de la sanción determinada en la Propuesta de la DC, conforme a las reducciones aplicables.
- (74) De este modo, al haberse realizado un reconocimiento expreso de responsabilidad por parte de ARMAS y al haberse producido el pago voluntario de la multa a través del medio indicado por la Propuesta de la DC, procede aplicar la reducción del 40% al importe de la sanción propuesta.
- (75) ARMAS se ha acogido a ambas reducciones y ha realizado el pago de la sanción por una total que asciende a 450.000 euros.

5. RESUELVE

Primero. Declarar que BAHÍA DE LAS ISLETAS, S.L. es responsable de una infracción muy grave tipificada en el artículo 62.4.c) de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, consistente en el incumplimiento de los

compromisos a los que quedó subordinada la operación de concentración C-0922/18 NAVIERA ARMAS/TRASMEDITERRÁNEA.

Segundo. Imponer a BAHÍA DE LAS ISLETAS, S.L. una sanción por importe de **750.000 de euros**.

Segundo. Aprobar las dos reducciones del 20%, establecidas en el artículo 85, apartado 3, en relación con los apartados 1 y 2, de la Ley 39/2015; minorándose la sanción impuesta en el apartado anterior en un 40% a la cuantía de **450.000 euros**, que ya ha sido abonada por BAHÍA DE LAS ISLETAS, S.L.

Tercero. Declarar que la efectividad de las reducciones de la sanción queda condicionada en todo caso al desistimiento o renuncia de cualquier acción o recurso en vía administrativa.

Comuníquese esta resolución a la Dirección de Competencia y notifíquese a BAHÍA DE LAS ISLETAS, S.L., haciéndole 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, de conformidad con lo establecido en la Ley 29/1998, de 13 de julio.