

RESOLUCIÓN (Expt. A 354/05, Acuerdo Interlinea Algeciras–Ceuta)

Pleno

Excmos. Sres.:

D. Luis Berenguer Fuster, Presidente
D. Antonio del Cacho Frago, Vicepresidente
D. Antonio Castañeda Boniche, Vocal
D. Francisco Javier Huerta Trolèz, Vocal
D. Fernando Torremocha y García-Sáenz, Vocal
D. Emilio Conde Fernández-Oliva, Vocal
D. Miguel Cuervo Mir, Vocal
D. Pilar Sánchez Núñez, Vocal
D. Julio Costas Comesaña, Vocal

En Madrid, a 30 de mayo de 2006

El Pleno del Tribunal de Defensa de la Competencia (en adelante, el Tribunal, TDC), con la composición expresada al margen y siendo Ponente el Vocal D. Miguel.Cuervo.Mir., ha dictado la siguiente Resolución en el Expediente A 354/05 (2616/05 del Servicio de Defensa de la Competencia, en adelante, el Servicio, SDC), iniciado como consecuencia de la solicitud de autorización singular para un Acuerdo de Interlínea entre TRASMEDITERRÁNEA, SA, BUQUEBUS ESPAÑA, S.A.U. y EUROFERRYS, S.A. en la línea marítima Algeciras-Ceuta.

ANTECEDENTES DE HECHO

1. El 25 de mayo de 2005 tuvieron entrada en la Dirección General de Defensa de la Competencia varios escritos de las empresas Trasmediterránea, Buquebus y Euroferrys, solicitando autorización singular para un acuerdo de interlínea en la línea marítima Algeciras-Ceuta.
2. Mediante Providencia de la Directora General de Defensa de la Competencia, de fecha 31 de mayo de 2005, se acordó la admisión a trámite de la solicitud y la incoación del Expediente que quedó registrado con el número 2616/05, nombrando, a su vez, Instructora y Secretaria.
3. El 31 de mayo de 2005, la Instructora dispuso que se formalizase una nota-extracto a los efectos del trámite de información pública, siendo publicado el anuncio en el BOE de 13 de junio de 2005, sin que, como consecuencia de ese trámite, se hayan producido comparecencias o

alegaciones por parte de terceros.

4. Por Providencia de 7 de junio de 2005 se suspendió el plazo para la instrucción y se requirió a los solicitantes para que aportaran información considerada necesaria para la calificación de la solicitud. Asimismo, se comunicó a Acutrans y a la Ciudad Autónoma de Ceuta la incoación del expediente.
5. Con fecha 27 de julio de 2005 la Directora General de Defensa de la Competencia emitió el correspondiente informe sobre la solicitud de autorización. En dicho informe se concluye que el Servicio de Defensa de la Competencia estima que la solicitud de autorización singular sólo podría ser considerada como una cooperación lícita desde el punto de la libre competencia, al amparo del artículo 3.1 de la Ley 16/1989, si se modifican una serie de condiciones del contenido del acuerdo, por un plazo no superior a cinco años para su aplicación. En los folios 19 a 22 de este Expediente en el Tribunal se describen las objeciones que considera el Servicio:
 - Se requiere un sistema de compensación “claro, definido y completo, en el que se contemplen las diferentes situaciones y la especificidad de cada circunstancia (OPE, residentes, bonificaciones, ida y vuelta, etc.) y que no entorpezca la libre competencia”.
 - “Articulación de un sistema operativo de consulta a usuarios y/o autoridades, con objeto de resolver los problemas que puedan surgir referidos a condiciones de transporte, calidad del mismo, etc.”
 - “Publicidad en cuanto a las normas, tarifas, descuentos y condiciones de transporte”.
 - “No imposición a las empresas interesadas de restricciones que no sean indispensables para la consecución de sus objetivos”. Más concretamente, el Servicio en su Informe observa que determinadas exigencias para el acceso de nuevos entrantes en el acuerdo no han sido justificadas como indispensables en razón de sus objetivos. Ni una capacidad mínima en relación con la del de menor tamaño, ni los 18 meses de experiencia en buques de alta velocidad, ni la necesidad de permanecer en el Sistema durante 3 años como mínimo con garantía de aval bancario para el período.
 - “La indefinición en la ordenación de horarios y rotaciones no debería

convertirse en una vía de discriminación para los entrantes y, por tanto, en una barrera a la entrada”.

- Las exigencias a los nuevos entrantes “son, en gran medida, reiterativas con respecto a las condiciones de autorización de la DGMM, por lo que no se explica la razón de que una Comisión Paritaria decida sobre la idoneidad en esas cuestiones de una naviera que ha sido autorizada por la DGMM”.
6. El Pleno del Tribunal en su sesión del día 21 de septiembre de 2005 deliberó y decidió, mediante Auto, la admisión a trámite y suspensión provisional de autorización. Asimismo, interesaba al SDC para que informara sobre la situación en que se encontraban las tarifas, el intercambio de billetes y la ordenación de horarios, tanto durante la Operación Paso del Estrecho como fuera del mismo.
 7. Con fecha 22 de noviembre de 2005 se recibe en el Tribunal escrito del Servicio en el que se transmite toda la información recabada por el mismo en relación con las tarifas, así como los criterios de ordenación de horarios y una descripción de esos horarios. Además, se adjunta información solicitada a la Dirección General de la Marina Mercante relativa a autorizaciones para el tráfico objeto del Acuerdo, las condiciones o negociaciones en relación con la ordenación de horarios, el plan de flota aprobado, las obligaciones de servicio público, acuerdos en relación con la intercambiabilidad de billetes, informe sobre el desarrollo de la OPE 2005, además de los cuadros de tarifas.
 8. Con fecha 22 de noviembre de 2005 se recibe en el Tribunal escrito de ACUTRANS en el que se adjunta una “lista de precios que la compañía Buquebus aplica en Marruecos y que es sensiblemente inferior a las vigentes para los españoles. Igualmente se unen cuadrantes comparativos. Estos ventajosos precios han sido aceptados para todas las compañías este verano a través del intercambio de billetes.”
 9. Con fecha 16 de diciembre de 2005 y de acuerdo con el artículo 7 del Real Decreto 378/2003 se da audiencia conjunta a los solicitantes del Acuerdo, con presencia del Servicio. El Tribunal, a través del Ponente pone de manifiesto a los solicitantes los problemas que desde el punto de vista de la defensa de la competencia ha detectado el Servicio y que ha manifestado en su informe. Los solicitantes aportan una Proposición no de Ley, a iniciativa del Grupo Socialista en el Congreso, tramitada, lógicamente, en el Congreso de los Diputados, en la que se aprueba por unanimidad la necesidad de restituir el sistema de intercambiabilidad de

billetes durante todo el año.

10. Con fecha 13 de enero de 2006 y de acuerdo con el artículo 7 del Real Decreto 378/2003, se da audiencia a ACUTRANS en la que ratifican las alegaciones ya aportadas al Expediente.

11. Con fecha 3 de marzo de 2006 se recibe en el Tribunal escrito de ACUTRANS en el que alega que el intercambio de billetes entre navieras se realice a través de una cámara de compensación, es decir, “se produzca en el seno de una entidad independiente que se sostenga con fondos propios y garantice una intervención solvente en el intercambio de billetes canjeados.” Asimismo, señala la formulación de una consulta al Excelentísimo Sr. Presidente de la Ciudad Autónoma de Ceuta, D. J.J. V.L.. Adjuntan fotocopia de la carta de contestación en la que se puede leer, entre otras cosas, que “para este Gobierno- refiriéndose lógicamente al de la Ciudad Autónoma de Ceuta- la recuperación de la antes mencionada intercambiabilidad de billetes es muy deseable y asunto prioritario para el buen funcionamiento de un servicio vital, por muchas razones, para Ceuta”.

12. Con fecha 16 de marzo de 2006 se recibe escrito en el Tribunal de los solicitantes por el que comunican que “las compañías navieras han convenido introducir todas las condiciones exigidas por ambos órganos – se refiere al TDC y al SDC- para que el Acuerdo inicialmente notificado pueda resultar singularmente autorizado.” Además, “han decidido *motu proprio* introducir otras modificaciones con el ánimo de facilitar en la medida de lo posible la autorización del Acuerdo.” Asimismo, se adjunta documento de Acuerdo con todas las modificaciones introducidas.

13. Con fecha 10 de mayo de 2006 el Pleno del Tribunal deliberó y falló la presente Resolución.

14. Son interesados:

- TRASMEDITERRÁNEA, SA
- BUQUEBUS
- EUROFERRYS
- ACUTRANS

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. En el expediente que nos ocupa se solicita una autorización singular por parte de las tres empresas navieras TRASMEDITERRÁNEA, BUQUEBUS Y EUROFERRYS- que actualmente realizan los servicios de transporte marítimo de pasajeros y vehículos acompañados entre Algeciras y Ceuta. La solicitud tiene por objeto poner en marcha un sistema de interlineado en la línea Algeciras-Ceuta. En este sistema de intercambio de billetes, generalizado para todo el año, la solicitud propone una versión de mayor alcance para la llamada Operación Paso del Estrecho y una versión más restrictiva para 'el resto del año'. El objetivo fundamental, según los solicitantes, es permitir que cualquier usuario que haya comprado un billete con una compañía pueda utilizar el servicio de transporte marítimo de cualquiera de las otras navieras.

SEGUNDO. El Tribunal considera que el sistema propuesto se considera como un acuerdo de los prohibidos en el artículo 1 de la Ley de Defensa de la Competencia. Este tipo de acuerdos solamente podría ser autorizado si se ajustara a lo prescrito por el artículo 3 LDC en el que se establece que “se podrán autorizar los acuerdos, decisiones, recomendaciones y prácticas a que se refiere el artículo 1, o categorías de los mismos, que contribuyan a mejorar la producción o la comercialización de bienes y servicios, o a promover el progreso tecnológico”, siempre que participen de sus ventajas los usuarios o consumidores, no se impongan, por *mor* del acuerdo, condiciones restrictivas no indispensables para la consecución de los objetivos y no se consienta eliminar competencia a las empresas partícipes.

TERCERO. En principio, la introducción de un sistema de intercambio de billetes restringiría la competencia al introducir mayor transparencia en los precios, facilitando la coordinación de políticas comerciales y propiciando un alineamiento de precios todavía mayor del que se percibe actualmente en este itinerario marítimo. El alineamiento sería uno de los resultados previsibles de la puesta en marcha del sistema, tanto más cuanto se generalizara para todos o para la mayoría de los precios, ofertas o condiciones les que cada naviera *per se* pudiera diseñar y comercializar. No obstante, el Tribunal considera oportuno evaluar otro tipo de elementos que aparecen con un acuerdo de estas características y que pueden compensar esos efectos restrictivos de la competencia, en el caso tan especial de la única conexión de transporte de la Ciudad Autónoma de Ceuta con la Península.

CUARTO. El Servicio consideró en su Informe (folios 1 al 22 del Expediente del Tribunal) que, si bien no había que poner en cuestión la posibilidad de intercambiar billetes entre navieras, el sistema propuesto se resentía de manera notable en algunas cuestiones relevantes que afectaban a la competencia

efectiva, tal y como quedaron reflejadas en su Informe y reproducidos en el Antecedente de Hecho 5 de esta Resolución. De su lectura se desprende que el Servicio consideraba que si desaparecieran todas estas innecesarias restricciones a la competencia, derivadas de la puesta en marcha del acuerdo, y se completara el sistema de interlineado en la dirección más propicia para la competencia real y potencial, entonces se podría autorizar el acuerdo.

QUINTO. El Tribunal ya se había pronunciado sobre una solicitud de autorización singular de parecidas características en su Resolución de 11 de diciembre de 1991, en aquel momento entre las empresas navieras TRASMEDITERRÁNEA e ISLEÑA DE NAVEGACIÓN, S.A. La razón económica que señaló el Tribunal fue que “si el Acuerdo no funciona, se produce un exceso de capacidad de transporte, claramente antieconómico –letra b) del artículo 3.2 LDC- que podría terminar en una falta de cobertura del servicio que afectaría gravemente al normal desarrollo social y económico de la zona –letra c) del artículo 3.2 LDC”.

Posteriormente, con fecha 7 de marzo de 2002, las mismas tres empresas navieras solicitantes en el presente Expediente presentaron una nueva solicitud de autorización singular para un sistema de intercambio de billetes que fue denegada por el TDC, a partir de un informe del SDC en el que se consideraba que no se daban las condiciones exigidas por el artículo 3.1 LDC. El Tribunal ratificó los argumentos esgrimidos por el SDC y consideró que, tal y como se había presentado la autorización y evidenciado un comportamiento colusorio por parte de estas tres navieras en los servicios de transporte marítimo Algeciras-Ceuta, no cabía sino denegar la autorización, puesto que “no hace abrigar esperanza alguna en que mejorase la competencia entre ellas, pues similitud en precios y sistema de intercambiabilidad de billetes se alimentan mutuamente”. El Tribunal en ese mismo Fundamento también señaló otros aspectos relevantes que hicieron que se denegara la autorización. Por un lado, la inexistencia de una previsión horaria, con lo que “no permite descartar su reparto y la imposibilidad de competir”. Por otro lado, el Tribunal asume que “se podría producir un ahorro de costes”, pero señala a continuación que no se concreta y tampoco aparece en la solicitud una “clara repercusión a los usuarios”. Por lo tanto, concluye el Tribunal “los requisitos del artículo 3.1 LDC para poder conceder la autorización solicitada” no se cumplen. Finalmente, en ese mismo Fundamento de Derecho, el Tribunal separa claramente la temporada OPE del resto del año y señala que la autorización “no se encuentra justificada la extensión de la aceptación de billetes fuera de los meses en que se desarrolla la OPE”.

Con fecha 30 de junio de 2005, la Audiencia Nacional dictó sentencia por la que ratificó la Resolución del Tribunal de 13 de junio de 2003 en todos sus extremos y, por ello, también en lo referido a la autorización singular. La Audiencia Nacional, sin embargo, dejó claro que “cuando concurren determinadas

circunstancias puede ser aconsejable asumir un límite a la libre competencia, precisamente como medio idóneo para obtener esos mismos resultados que la libre competencia tiende a producir”. Para señalar a continuación que “es aquí donde encuentra sentido el artículo 3.1 de la Ley 16/1989”. En consecuencia, señaló que la autorización sería posible si “la práctica limitadora de la libre competencia se justifique bien en una mejora, en la producción o comercialización de bienes y servicios, o en la promoción del progreso técnico o económico” y que esto se cumpla ‘conjuntamente’ con las tres letras que la LDC señala en su artículo 3 apartado 1. Concluyó la Audiencia Nacional que en esa solicitud de autorización “tampoco la Sala considera acreditados los requisitos del artículo 3.1 LDC para poder conceder la autorización solicitada”.

SEXTO. En la solicitud inicial que se sometía a autorización singular y que dio origen al presente Expediente, el Tribunal constató que la posición del Servicio, expresada en su Informe, era la de autorizar si se producía un conjunto de cambios en los términos del acuerdo propuesto. Efectivamente, el Tribunal coincide con el Servicio en que el acuerdo que se presentó inicialmente por parte de las empresas navieras solicitantes contiene un conjunto de restricciones de entrada, innecesarias para el buen funcionamiento del sistema de interlineado, que no hacen sino reiterar la posición del Tribunal en la Resolución aludida de 13 de junio de 2003 y su negativa a autorizar un acuerdo como éste y que quedó ratificada por la Audiencia Nacional. En general, las restricciones introducidas en la solicitud inicial de autorización del acuerdo de interlineado tienen relación con cierta voluntad de perpetuar las condiciones legales de entrada en la línea marítima Algeciras-Ceuta que se concretan y desarrollan en el Real Decreto 1466/1997, de 19 de septiembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público. Siendo el marco legal vigente la referencia más importante, desde el punto de vista de las barreras existentes para obtener una autorización administrativa y poder operar en esta línea Algeciras-Ceuta, no es menos cierto que de llevar al acuerdo estas condiciones, quedarían fijadas *ad infinitum* y al margen de una potencial evolución de la legislación sobre cabotaje marítimo y de navegaciones de interés público.

De igual modo, el Tribunal coincidió con el Servicio en que el sistema propuesto no establecía medida alguna para paliar el incremento de transparencia en precios que producía el sistema y que limitaba, sin lugar a dudas, la política comercial independiente de cada una de las empresas operadoras. En este sentido, las empresas navieras no hacían sino mantener en lo fundamental la voluntad de poner en marcha el acuerdo en las condiciones en las que en un expediente anterior se le había denegado.

SÉPTIMO. A pesar de todo lo anterior, en el especial caso que nos ocupa, el Tribunal considera que el intercambio de billetes podría contribuir a mejorar un servicio sin sustitutivos y podría revertir directa y positivamente en los usuarios, puesto que, con un sistema de estas características, se podrían flexibilizar los planes de viaje por el único medio de transporte que comunica Ceuta con Algeciras. En este sentido, se podría decir que la intercambiabilidad de billetes favorece la libertad de elección de los consumidores. A mayor abundamiento de ideas, propuestas y reforzamiento del carácter contradictorio del expediente, el Tribunal admitió como interesado a ACUTRANS como asociación de consumidores y usuarios de estos servicios de transporte en el especial caso de Ceuta. Se consideró que la concreción de sus objetivos como asociación respecto del asunto tratado en el Expediente podría incorporar un conjunto de alegaciones relevantes en relación con los efectos que la intercambiabilidad de billetes tuviera para los propios usuarios. En este sentido, hay que señalar que la intercambiabilidad se ve por parte de los usuarios no solamente como no restrictiva de la competencia sino como algo necesario en el tráfico marítimo de personas entre Ceuta y Algeciras. Ahora bien, ACUTRANS también entiende que el acuerdo no puede ser un instrumento para facilitar la coordinación de políticas comerciales por parte de las navieras. Al igual que ACUTRANS, el Consejo de Consumidores y Usuarios se expresó ante el SDC (folios 121 y 122 del Expediente del Servicio) en parecidos términos, señalando que el Acuerdo para el que se solicita autorización “contribuye a mejorar la prestación de los servicios, en beneficio de los usuarios” y “se permite a los usuarios participar de forma adecuada de las ventajas derivadas de una mejor gestión y racionalización del servicio que prestan estas Empresas”.

Se añade también aquello que el Tribunal ha podido constatar a lo largo del expediente: la existencia de una práctica unanimidad entre autoridades, representantes políticos y usuarios ceutíes en relación con la cuestión de la intercambiabilidad de billetes y que aparece como algo directamente relacionado con el incremento del bienestar de los usuarios; especialmente de aquella parte de la demanda, muy mayoritaria fuera de la temporada OPE, que está constituida por los residentes ceutíes, en su habitual ir y venir a la Península, y por los turistas nacionales o extranjeros que, por razones culturales o comerciales o las dos, desean pasar una parte de su tiempo en esta ciudad española. De igual modo, el Tribunal ha observado un conjunto de iniciativas que ponen de manifiesto de forma meridiana la preferencia por algún tipo de sistema de interlineado. De hecho, la aprobación reciente de una proposición no de ley por unanimidad en el Congreso de los Diputados, instando a agotar todas las posibilidades de negociación para restablecer el intercambio de billetes en esta línea, evidencia hasta qué punto la cuestión es importante, no ya para las navieras sino para buena parte de la demanda más sensible y dependiente de las condiciones de la misma. Por lo tanto, la introducción de mayor flexibilidad en

el uso de un medio de transporte sin sustitutivos, a través de un sistema de intercambio de billetes, en las especiales condiciones de conexión de transporte de Ceuta con el resto de España, es una razón de peso para que la solicitud sea considerada por parte del Tribunal como uno de los elementos más relevantes y compensatorios de los evidentes efectos negativos que sobre la competencia pudiera tener el nuevo sistema.

OCTAVO. De acuerdo con el artículo 4.2 LDC y con el artículo 9.2 del Real Decreto 378/2003, de 28 de marzo, por el que se desarrolla la LDC en materia de exenciones por categorías, autorización singular y registro de defensa de la competencia, el Tribunal consideró que la intercambiabilidad de billetes solamente se podría realizar bajo ciertas condiciones que aseguren que no se deteriora la competencia existente y que, de acuerdo con el Informe del Servicio y los propios antecedentes, estas empresas estaban lejos de cumplir. Por ello, el Tribunal convocó en audiencia a las partes interesadas y al SDC para transmitirles todos los antecedentes citados que constaban en el expediente. El Tribunal señaló a las partes los graves inconvenientes –barreras- que planteaban las condiciones de entrada y salida propuestas en la solicitud inicial de autorización del acuerdo, que habían sido subrayadas por el Servicio, y que, en lo fundamental, se trataba de una forma de entender la intercambiabilidad que ya había supuesto la denegación de la solicitud anterior referida en el Fundamento de Derecho quinto.

NOVENO. Los antecedentes de hecho y doctrinales han puesto de manifiesto que la intercambiabilidad en época de OPE debe tratarse de forma diferenciada desde el punto de vista de la aplicación de la Ley de Defensa de la Competencia. No puede pasar por alto a este Tribunal un cúmulo de sólidas razones que van desde la seguridad marítima hasta los problemas de índole social y orden público, en un entorno de altas temperaturas de verano en el Sur de España, hacinamiento en las dársenas portuarias que no están preparadas para dar servicio a una población en espera durante mucho tiempo y, por supuesto, ingentes pérdidas de tiempo para los usuarios, en una situación de exceso de demanda que sin intercambiabilidad no hace sino agudizarse.

DÉCIMO. Más allá del presente Expediente, el Tribunal subraya un hecho elemental como es que la intercambiabilidad permite que el usuario pueda coger un medio de transporte determinado con un destino determinado a cualquier hora con independencia de la compañía suministradora del servicio. Esto exige que la contraprestación tenga que ser el precio que cada operador exija por ello al usuario o a otra naviera a la que se presenta el billete del usuario que ha utilizado su barco- en caso de intercambiabilidad. Siendo lo anterior rayano en la obviedad, el Tribunal quiere explicitarlo para poder enfatizar que la puesta en marcha de un sistema de intercambiabilidad que favorezca la libertad de elección

de los usuarios de un transporte marítimo sin sustitutivos, no justifica en modo alguno un alineamiento general de precios entre competidores, es decir, un alineamiento para todos los servicios posibles que se puedan derivar del servicio básico de transporte de línea. La excepción por las circunstancias ya señaladas de la Operación Paso del Estrecho, no haría sino confirmar esa idea. En este sentido, el sistema de interlineado debe evitar el alineamiento de precios de todos los servicios y debe llegar, como mucho, a pivotar sobre un precio o tarifa general que represente el servicio más básico de transporte marítimo, dentro del abanico comercial ofertado por cada naviera. Por lo tanto, si la intercambiabilidad pivota sobre un precio básico, es importante que no sea el más alto y que no se extienda al resto de opciones comerciales ofertadas por cada operador.

DÉCIMO PRIMERO. Dado un sistema predecible de servicios y horarios establecidos a priori, el sistema con intercambiabilidad gana en eficiencia al autoasignarse los usuarios al barco y hora que mejor le convenga, evitando con ello pérdidas de tiempo cuya suma al cabo de un año puede resultar muy importante, teniendo en cuenta que no hay un servicio alternativo o sustitutivo. Las razones básicamente serían:

- mayor flexibilidad de los planes de transporte de los usuarios de la línea.
- mayores posibilidades de desarrollar comercialmente algunos productos como los trayectos ida y vuelta o los abonos en tarifa general.
- ajuste más eficiente entre oferta y demanda, al decidir el demandante con su libre acceso cuál es el mejor oferente en el momento de subirse al barco y, por lo tanto, poner de manifiesto cuál debería ser la estructura de oferta de servicios también más eficiente.
- flexibilizar la oferta, adaptándola a la demanda y no condicionando esta demanda a un tipo de servicio de un único competidor.
- enriquecimiento de la política comercial para poder captar una demanda con mayores posibilidades de elección bajo el sistema de intercambio de billetes.

Es decir, existen también razones de eficiencia en la intercambiabilidad que empujan, bajo ciertas condiciones, a una consideración positiva de este especial acuerdo en la también especial línea Ceuta-Algeciras. Estas condiciones, en todo caso, se deben ajustar a las razones del artículo 3 LDC, lo que solamente es posible si la solicitud fuera más autocontenida en relación con el deterioro de la competencia y más transparente en cuanto a los beneficios sobre los usuarios finales del servicio.

DÉCIMO SEGUNDO. Finalmente, el Tribunal ha podido constatar que las empresas navieras solicitantes han modificado el sistema de interlineado que proponían inicialmente, según consta en el Expediente del Tribunal en las páginas 227 a 233. En la última redacción que se somete a autorización, el acuerdo queda definido como “Reglamento por el que se establece un Acuerdo de Interlineado en la línea marítima Algeciras-Ceuta”. En el mismo intervienen las tres compañías navieras solicitantes. El Reglamento sometido a autorización comienza con un manifiesto en el que se dice explícitamente que el Acuerdo de Interlínea se realiza en la perspectiva de “conciliar los planteamientos de las autoridades de defensa de la competencia, las necesidades y exigencias de las autoridades locales y los consumidores y usuarios”. El Reglamento propuesto tiene una cláusula previa y once cláusulas. En esa cláusula previa se definen Operación Paso del Estrecho (OPE), ‘Resto del año’, ‘Billete(s) emitido(s) a Tarifa General’ ‘Billete (s) emitido (s) a Tarifa Reducida’ y ‘Billetes sometidos al Acuerdo de Interlineado o Billetes Intercambiables’. En la definición de estos últimos, se diferencian los billetes intercambiables OPE, que serán todos los emitidos durante ese periodo de verano establecido administrativamente y los billetes intercambiables ‘resto del año’, solamente los emitidos a tarifa general. La cláusula primera define el objeto del Acuerdo, la segunda lo separa en OPE y ‘Resto del Año’, en función del alcance que tienen los billetes intercambiables. La tercera crea un mecanismo de compensación sobre la base de libertad de precios, también para el establecimiento de tarifa de cada naviera aplicable al concepto de ‘billetes intercambiables’. La cláusula cuarta establece una Cámara de Compensación que será gestionada por “un tercero independiente”, de acuerdo con lo establecido en la cláusula tercera. Esta cláusula da preferencia como gestor independiente a la Dirección General de Marina Mercante o, en su defecto, “alguna compañía de auditoria de reconocido prestigio en el mercado español”. La cláusula quinta describe el sistema de liquidación, la sexta establece los mecanismos de participación en el acuerdo, no solamente de otras navieras que pudieran prestar servicios de transporte marítimo en la línea Algeciras-Ceuta, sino también la participación a título de consulta de otros agentes sociales. Las cláusulas séptima, octava, novena y décima, se refieren a las condiciones de funcionamiento del Acuerdo de Interlineado en lo referente a las condiciones de participación y salida, las garantías y penalización por incumplimiento en el sistema de liquidación, así como la creación de un órgano de representación paritaria de las propias empresas partícipes para la aplicación y desarrollo del Acuerdo de Interlineado. La cláusula décimo primera hace referencia a la obligación de publicidad de tarifas, descuentos y demás condiciones de servicio.

DÉCIMO TERCERO. En general, la lectura atenta por parte de este Tribunal de los nuevos términos del Acuerdo para el que se solicita autorización permite afirmar que se reconoce por parte de los solicitantes que un mayor alineamiento

de precios por intercambiabilidad tendría que ser compensado de alguna forma por el propio sistema puesto en marcha. Por otro lado, las empresas solicitantes plantean un modelo de gestión del intercambio que elimina todas aquellas barreras que el Servicio consideró innecesarias para la intercambiabilidad y que alejaban el acuerdo del cumplimiento de las condiciones requeridas en el Artículo 3.1 en sus apartados b) y c). Es evidente que la señal del precio básico sobre la que descansa el sistema de interlineado va a ser transparente para todos, con independencia de que se trata de la misma tarifa general para todos. Sin embargo, esto no obsta para que se puedan desarrollar políticas comerciales diferentes que dificulten un efectivo reparto de cuotas o de rentas a partir de un precio básico de intercambio de billetes. Efectivamente, la cláusula previa establece la definición de billetes intercambiables y cómo se aplicarán las tarifas a compensar, fijando la tarifa a liquidar entre navieras por cada billete como el resultado de una operación aritmética de resta entre el 'precio de venta al público' y el 'coste promedio de comercialización' del billete. Esto significa que la tarifa neta podría llegar a ser diferente si los costes de comercialización son diferentes.

El Tribunal acepta este sistema en el bien entendido de que las dos magnitudes precio y coste de comercialización del billete son predecibles, estables y comunicadas con carácter previo a la venta de billetes y a su liquidación. En todo caso, el Tribunal considera que el párrafo final de la cláusula cuarta, en el que se dice que 'cada naviera partícipe deberá tener debidamente informada a la Cámara de Compensación de las tarifas correspondientes a los Billetes Intercambiables', se refiere a que la Cámara de Compensación esté debidamente informada con carácter previo de los dos componentes que constituyen la tarifa neta a liquidar entre navieras.

DÉCIMO CUARTO. Como ya se ha dicho sobradamente, el Tribunal considera que el sistema de compensación propuesto podría paliar en alguna medida el alineamiento de precios siempre que la gestión de liquidación y cobro, producto del intercambio, suponga una pérdida de información para cada una de las empresas navieras en relación con el resto y evite una coordinación para el reparto de cuotas o mecanismos compensatorios de rentas extraordinarias entre empresas. En consecuencia, a juicio del Tribunal este sistema ganaría en eficacia en función del número de operadores, por lo que también se valora positivamente la eliminación de obstáculos innecesarios a la adhesión de nuevas compañías que pudieran aparecer *a posteriori* de esta autorización.

DÉCIMO QUINTO. Dados los antecedentes de comportamiento colusorio de las entidades navieras solicitantes, dado el carácter novedoso del sistema de interlineado propuesto y, por tanto y a pesar de todo, dadas las incertidumbres que, en términos de competencia efectiva, se han apuntado en Fundamentos

anteriores, el Tribunal considera que el Acuerdo de Interlineado para el que se solicita autorización en este Expediente debe ser autorizado, si bien el plazo de vigencia será de tres años, con carácter renovable y el SDC enviará al Tribunal un informe anual de vigilancia para la valoración periódica de la aplicación del Acuerdo y de los efectos producidos por el mismo.

Por todo ello, vistos los preceptos citados y demás de general aplicación, el Tribunal por mayoría, con el voto en contra del Vocal Sr. Castañeda.Boniche.

HA RESUELTO

PRIMERO. Autorizar el Sistema de Interlíneado entre las mercantiles TRASMEDITERRÁNEA, SA, BUQUEBUS, S.A.U. y EUROFERRYS, S.A. en la línea marítima Algeciras-Ceuta. Este Sistema se desarrolla como 'Reglamento por el que se establece un acuerdo de interlineado en la línea marítima Algeciras-Ceuta' entre las páginas 224 a 233 del Expediente del Tribunal y consta de un manifiesto, una cláusula previa y once cláusulas. El sistema autorizado se aplicará en consonancia con la letra y el espíritu de los Fundamentos de Derecho expresados por este Tribunal y muy especialmente en lo referido en los Fundamentos Décimo segundo, Décimo tercero y Décimo cuarto.

SEGUNDO. Otorgar la autorización por tres años desde la fecha de la presente Resolución, quedando sujeta la misma al régimen general del artículo 4 de la Ley 16/1989, de Defensa de la Competencia y de acuerdo con el artículo 14 del Real Decreto 378/2003, de 28 de marzo.

TERCERO. Dar traslado al Servicio de Defensa de la Competencia para su inscripción en el Registro de Defensa de la Competencia de copia del 'Reglamento por el que se establece un acuerdo de interlineado en la línea marítima Algeciras-Ceuta' que consta en las páginas 224 a 233 del Expediente de este Tribunal.

CUARTO. Encargar al Servicio de Defensa de la Competencia que envíe al Tribunal, para su valoración, un informe anual sobre la aplicación y efectos del acuerdo autorizado.

Comuníquese esta Resolución al Servicio de Defensa de la Competencia y notifíquese a los interesados haciéndoles saber que contra aquélla no cabe recurso alguno en vía administrativa, pudiendo interponer recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional en el plazo de dos meses contados desde la notificación de esta Resolución.

**VOTO PARTICULAR DISCREPANTE QUE FORMULA EL VOCAL SR.
CASTAÑEDA BONICHE A LA RESOLUCIÓN DEL EXPTE. A 354/05,
ACUERDO INTERLÍNEA ALGECIRAS-CEUTA.**

Lamento discrepar de la Resolución de la mayoría porque compartiendo que el Acuerdo para el que se ha solicitado autorización singular es una conducta incurso en la prohibición del art. 1 LDC, según ha sido sancionada por el Tribunal y contundentemente confirmada por la Audiencia Nacional, la consiguiente petición de autorización había sido igualmente denegada en ambas instancias al no concurrir en este caso los requisitos establecidos por el art. 3 LDC. Todo ello, con independencia de que entiendo que la Resolución de la que discrepo -y siento infinito decirlo- ha sobrepasado los límites exigidos por el Pleno del Tribunal en el sentido de que tenía que respetar en su integridad su consolidada doctrina existente al respecto, como seguidamente explicaré.

La fundamentación de la Resolución de la mayoría no resiste un detenido análisis y ello tanto por lo que se refiere a los antecedentes de que parte, como por la errónea valoración de los elementos colusorios que concurren en el caso y el análisis económico con el que concluye.

En cuanto a los antecedentes, el razonamiento de la mayoría cita parcialmente las Resoluciones del Tribunal y las Sentencias de la Audiencia Nacional que desestiman los recursos sobre las anteriores por lo que, al omitir aspectos muy significativos de las mismas, confunden al lector que no profundice en el análisis.

Así, la mayoría, en el Fundamento de Derecho quinto, se refiere a la Resolución del Tribunal de 11 de diciembre de 1991 por la que autorizó un Acuerdo para la regulación del servicio marítimo en la línea Algeciras-Ceuta a Trasmediterránea e ISNASA, en virtud de lo dispuesto en el art. 3.2 LDC, pero con la condición de mantener abierto el ingreso y la salida de sus miembros, dar publicidad a sus normas, especialmente en materia de tarifas, descuentos por condiciones de transporte y no abusar de la situación de dependencia creada respecto de cargadores y usuarios. Dicha autorización caducó en 1996.

Nada dice la presente Resolución mayoritaria de que tan sólo nueve meses después de que aquélla se dictase, en septiembre de 1992, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Ceuta, la Confederación de Empresarios de Ceuta y el Consejo de Usuarios de Transporte Marítimo de Ceuta solicitaron del Tribunal la revocación de la mencionada autorización por incumplimiento de sus condiciones, expediente que concluyó con la Resolución de 22 de febrero de 1994 que profundizaba en la necesidad de hacer más transparentes los precios

practicados por las navieras, precisamente cuando la regulación de estos servicios se iba liberalizando.

También debería haber sido más precisa la cita de la Resolución del Tribunal de 13 de junio de 2003 que hace la mayoría en el mismo Fundamento quinto, porque lo importante es que ponía fin a un expediente que sancionaba a las tres navieras del caso que ahora nos ocupa. Asimismo, debo añadir que tampoco menciona la mayoría que la autorización singular solicitada el 7 de marzo de 2002 se producía precisamente en la misma fecha en la que el Servicio en dicho expediente dictó el Pliego de Concreción de Hechos, posteriormente sancionado por el Tribunal, y que ambas cosas, sanción y denegación de tal solicitud, fueron contundentemente confirmadas por las Sentencias de la Audiencia Nacional de 30 de junio de 2005 y la tan reciente de 7 de abril de 2006, ante sendos recursos de dos de las navieras condenadas, pese a que en ellos se solicitaba que se declarara la nulidad o anulabilidad de la Resolución, la exoneración de la sanción y la concesión de la autorización singular denegada por el Tribunal, todo ello invocando una supuesta larga serie de vicios fundamentales e insubsanables por vulneración de los derechos del art. 24 CE.

Por descontado, tampoco se dice por la mayoría que el Tribunal en su Resolución de 13 de junio de 2003 llegó a la siguiente conclusión:

*“La posibilidad más verosímil de tan idéntico comportamiento de los precios sería, pues, la de un caso de oligopolio explotado en coalición de las empresas y de forma conjunta para conseguir el máximo beneficio, es decir, **como un verdadero cártel para monopolizar el mercado**, dificultando, además, el acceso de competidores”* (énfasis de quien suscribe este voto).

Como tampoco se dice en la Resolución de la que discrepo que ambas Sentencias confirmatorias antes citadas de la Audiencia Nacional calificaron la conducta como de gravedad máxima al *“suponer realmente la **cartelización del negocio para monopolizar el mercado**”* (énfasis de la propia Audiencia Nacional en la primera de las Sentencias).

Sin embargo, los efectos de la Resolución de la que discrepo podrían ser graves porque ambas Sentencias de la Audiencia Nacional no son firmes al haberse preparado en los dos casos recurso de casación ante el Tribunal Supremo. Y es que quizás la doctrina de nuestro Tribunal no estaba consolidada o habrá que dudar de la infalibilidad del viejo aforismo que dice: *“la Historia es la que es y no puede cambiarse”*. También debería haberse tenido en cuenta que en los dos últimos años el Tribunal dictó, aparte de la citada de 13 de junio de 2003, las siguientes Resoluciones, con idéntico sentido y sobre el mismo

mercado, que ahora podrían verse afectadas:

- Expediente sancionador 561/03, Líneas Marítimas del Estrecho 2, de 26 de mayo de 2004;
- Expediente sancionador 555/03, Líneas Marítimas del Estrecho, de 21 de junio de 2004; y
- Expediente de autorización A 336/03, Intercambios Servicios Navieras, de 11 de noviembre de 2004, por el que se denegó el Sistema de Intercambio de Billetes y Espacio de Carga y Ordenación de Horarios en la línea Algeciras-Tánger.

Pues bien, pese a tal relato de los importantes antecedentes del caso, la mayoría pensó en un principio que no cabía otorgar la autorización con las condiciones inicialmente presentadas que, además, las navieras solicitantes pretendían que se fijaran a perpetuidad, pero que resultaba necesaria ante *“la existencia de una práctica unanimidad entre autoridades, representantes políticos y usuarios ceutíes en relación con la intercambiabilidad de billetes y que aparece como algo directamente relacionado con el incremento del bienestar de los usuarios”* (Fundamento séptimo).

El caso es que la Audiencia Nacional en su antes citada Sentencia de 30 de junio de 2005 (ver pág. 14 in fine) puntualizaba ya al declarar la improcedencia de la autorización de esta conducta prohibida lo siguiente: *“sin que, por lo demás, a ello obste la existencia de informes de organismos que no son vinculantes para el órgano encargado de la supervisión y control en el ámbito que le es propio”*, en clara referencia a este Tribunal. Desgraciadamente, tan lógica e importante consideración no ha servido en esta ocasión.

Como tampoco parece que la intercambiabilidad se reclame en términos tan absolutos por parte de autoridades, representantes políticos y usuarios, como dice la mayoría, según se deduce de las siguientes manifestaciones que se explican por sí solas:

- En la Resolución citada de 13 de junio de 2003 se resume en el Antecedente de Hecho 11 el escrito de conclusiones de la Ciudad Autónoma de Ceuta, interesada en dicho expediente, que seguidamente se transcribe:

*“Con fecha 31 de marzo de 2003 tuvo entrada en el Tribunal el escrito de conclusiones de la Ciudad Autónoma de Ceuta, en el que, en síntesis, se manifiesta que, dado el interés de la ciudadanía por las ventajas del sistema de intercambio de billetes entre las distintas compañías, sólo debe limitarse para promover **una mayor competencia que produjera un efectivo y rápido descenso de las tarifas que***

favoreciera las actividades turística y comercial. Cree, pues, conveniente para el interés general su extensión a las vacaciones navideñas, de Semana Santa y otras festividades nacionales” (énfasis de quien suscribe).

- En carta del Presidente de dicha Ciudad Autónoma al Ministro de Fomento, de fecha 27 de noviembre de 2003, se incluía el siguiente párrafo:

*“**Nuestra aspiración** al respecto no consiste en romper dicho sistema (de intercambio de billetes y ordenación de horarios), sino en **lograr un abaratamiento en las tarifas vigentes para pasajes y mercancías** que fomente los intercambios comerciales y desarrollo turístico y en este sentido mantenemos contactos con las navieras afectadas esperando que los mismos surtan los efectos deseados”* (énfasis de quien suscribe).

- El Consejo Económico y Social de la Ciudad Autónoma de Ceuta, en sesión celebrada en fecha 24 de marzo de 2004, sobre la “Posibilidad de mejora y abaratamiento del servicio de transporte marítimo”, afirmó:

*“Las compañías Trasmediterránea S.A., Buquebús y Euroferrys tienen unos acuerdos de: intercambio de billetes (lo que significa que los billetes extendidos valen para embarcar en cualquier buque, con independencia de la naviera al que pertenece), de precios homogéneos y de complementariedad de horarios (alternan sus viajes desde las 6 horas a las 23 horas, **quedando la Ciudad sin transporte marítimo entre esas horas**)”* (énfasis de quien suscribe).

- Por su parte, ACUTRANS, en su escrito de alegaciones al Tribunal, de fecha 22 de febrero de 2006, que se recibió el siguiente 4 de marzo, solicita en síntesis lo siguiente:

*“Que se autorice un sistema de intercambio de billetes para todo el año por razones de interés público **que no se oponga al artículo 1 y cumpla las previsiones de los artículos 3 y 4 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia**”* (énfasis de quien suscribe).

La mayoría basa la autorización en tal interpretación de las opiniones de las mencionadas entidades; en que existen razones de eficiencia en la intercambiabilidad; y en el argumento que figura en el Fundamento noveno que seguidamente se transcribe:

“No puede pasar por alto a este Tribunal un cúmulo de sólidas razones

que van desde la seguridad marítima hasta los problemas de índole social y orden público, en un entorno de altas temperaturas de verano en el Sur de España, hacinamiento en las dársenas portuarias que no están preparadas para dar servicio a una población en espera durante mucho tiempo y, por supuesto, ingentes pérdidas de tiempo para los usuarios, en una situación de exceso de demanda que sin intercambiabilidad no hace sino agudizarse”; y afirmando que “las empresas solicitantes han planteado un modelo de gestión del intercambio que **elimina todas aquellas barreras que el Servicio consideró innecesarias para la intercambiabilidad y que alejaban el acuerdo del cumplimiento de las condiciones requeridas en el Artículo 3.1 en sus apartados b) y c)**. Es evidente que la señal del precio básico sobre la que descansa el sistema de interlineado va a ser transparente para todos, con independencia de que **se trata de la misma tarifa general para todos**. Sin embargo, esto no obsta para que se puedan desarrollar políticas comerciales diferentes que dificulten un efectivo reparto de cuotas o de rentas a partir de un precio básico de intercambio de billetes. Efectivamente, la cláusula previa establece la definición de billetes intercambiables y cómo se aplicarán las tarifas a compensar, fijando la tarifa a liquidar entre navieras por cada billete como el resultado de una operación aritmética de resta entre el ‘precio de venta al público’ y el ‘coste promedio de comercialización’ del billete. Esto significa que la tarifa neta podría llegar a ser diferente si los costes de comercialización son diferentes.” (énfasis de quien suscribe este voto).

Sin embargo, no puedo entender que se aleguen razones de eficiencia para autorizar el intercambio de billetes, en un mercado cartelizado, pues no se trata de hacer el clásico balance entre eficiencia y competencia, sino más bien que la falta de competencia origina un comportamiento ineficiente que el Tribunal ni puede ni debe regular; ni cabe alegar razones de índole social, más allá de los pocos días de fines de semanas, quincenas y meses de verano que es cuando pueden resultar inevitables las aglomeraciones, pues no tiene ninguna lógica económica que la planificación y reparto del mercado que supone esta regulación parezca preferible al libre juego de la oferta y de la demanda que tenderían a ajustar en su mayor parte la escasez de medios disponibles para satisfacer el incremento de los servicios requeridos en esos días y, por qué no, noches, precisamente, cuando el análisis económico debe prevalecer al examinar los acuerdos de cooperación horizontal, muy especialmente en un contexto de fuerte poder de mercado de las partes interesadas, dada la estructura monopolística del mismo. Concertar tarifas generales o netas las tres navieras es, pues, inadmisibile.

Tampoco veo que sea cierta la afirmación de la mayoría de que con las modificaciones introducidas por las navieras en el Acuerdo se hayan eliminado todas las barreras señaladas por el Servicio, como es fácil comprobar porque de las que figuran resumidas en el Antecedente de Hecho 5 siguen sin cumplirse, tarifas aparte, las siguientes:

- **Se requiere un sistema de compensación “claro, definido y completo, en el que se contemplen las diferentes situaciones y la especificidad de cada circunstancia (OPE, residentes, bonificaciones, ida y vuelta, etc.) y que no entorpezca la libre competencia”.*
- *“Publicidad en cuanto a las normas, tarifas, descuentos y condiciones de transporte”.*
- *“La indefinición en la ordenación de horarios y rotaciones no debería convertirse en una vía de discriminación para los entrantes y, por tanto, en una barrera de entrada”.*

En cuanto al cumplimiento de las condiciones del art. 3.1 LDC, me remito a la consolidada doctrina de este Tribunal y de la Audiencia Nacional, siguiendo la interpretación de la Unión Europea, en el sentido de que los requisitos de los apartados b) y c), la prohibición de condiciones innecesarias y la eliminación de la competencia respecto de una parte sustancial del mercado, operan como límites estrictos. Así, en las dos Sentencias citadas sobre el caso señalaba la Audiencia:

“Los apartados b) y c) del artículo 3.1 constituyen un ámbito respecto del cual no se admiten en ningún caso restricciones competenciales, conllevando, en definitiva, una prohibición absoluta en la limitación de la libre competencia, y por ello se formulan en el precepto como condiciones negativas.”

Realmente, la propia Resolución de la mayoría incluye varias consideraciones que dejan patente su incertidumbre y cierta confusión a la hora de otorgar la autorización. Así, se señala que *“un sistema de intercambiabilidad... no justifica en modo alguno un alineamiento general de precios entre competidores”*, por lo que *“debe llegar, como mucho, a pivotar sobre un precio o tarifa general que represente el servicio más básico de transporte marítimo”*, cuando dicha tarifa constituye el precio más alto al que se podrán intercambiar los billetes fuera del período de la OPE, es decir, al desaparecer el exceso de demanda propio del verano, se propicia el mantenimiento de los precios más altos, impropios de la temporada en la que existe exceso de capacidad y, en consecuencia, ofertas y descuentos. También

se aprecia dicha incertidumbre al analizar la mayoría la Cámara de Compensación e insistir en que tendrá que estar debidamente informada de las tarifas de los billetes intercambiables y que *“este sistema podría paliar en alguna medida el alineamiento de precios siempre que la gestión de liquidación y cobro, producto del intercambio, suponga una pérdida de información para cada una de las navieras y evite una coordinación para el reparto de cuotas o mecanismos compensatorios de rentas extraordinarias entre empresas”*, loable propósito pero imposible de alcanzar con tan escaso número de operadores y propiciando la falta de transparencia que siempre había exigido tanto el Servicio como el Tribunal. Por todo ello, concluye estimando que, *“dados los antecedentes colusorios, el carácter novedoso del sistema de interlineado y las incertidumbres en términos de competencia efectiva”*, la autorización se deba otorgar por sólo tres años y sometida a vigilancia mediante informes anuales. Pero, ¿no dijo ya el Tribunal en su Resolución de 13 de junio de 2003 y la Audiencia Nacional que ***“similitud de precios y sistema de intercambiabilidad de billetes se alimentan mutuamente?”*** ¿No han sido siempre usuales los viajes nocturnos en el transporte marítimo de viajeros? ¿No los reclaman en Ceuta? ¿Y qué pérdida de información cabe esperar cuando el Tribunal y la normativa han exigido siempre la mayor transparencia en las condiciones económicas?

Sin embargo, no cabe duda de que se está autorizando un Acuerdo de intercambio de billetes a tarifa general para todo el año que, unido al existente de ordenación de horarios -no autorizado por el Tribunal al menos en los últimos diez años y del que nada dice la Resolución de la mayoría-, supone la explotación conjunta de la línea para obtener el beneficio máximo del monopolio y el consiguiente reparto del mercado, que es el objeto final perseguido, siendo ambos acuerdos los instrumentos para lograrlo. ¿Cómo puede la mayoría ignorar el acuerdo de ordenación por turnos de los horarios que conocen todos?

Desaparecería, así, todo resquicio de competencia en precios, calidad, variedad y publicidad, pasando a constituir el caso de un cártel que habiendo sido sancionado por una Resolución confirmada, con autorización denegada y suspensión de la aplicación provisional, autorice el Tribunal. Precisamente, coincidiendo con el estudio del expediente de concentración C 97/06, relativo al proyecto de toma de control de Europa Ferrys S.A. y Viajes Eurotras S.A. por Compañía Trasmediterránea S.A. que, de aprobarse, reduciría a dos navieras los operadores de la línea. La contestación a esta cuestión podría no ser oportuno hacerla ahora, pero si el Tribunal está autorizando singularmente el monopolio, ¿qué mayor concentración sería posible?

Debo añadir que, como consecuencia de la política liberalizadora del transporte marítimo de la Unión Europea, se adoptaron los Reglamentos (CE) nº 823/2000 y nº 611/2005, ambos de la Comisión, que establecen que los

acuerdos de consorcio deberán permitir a las compañías participantes el derecho a retirarse sin ninguna penalización con un preaviso de seis meses y que la exención de práctica prohibida está condicionada a la existencia de una competencia efectiva en materia de precios, cuestiones ambas que tampoco se han tenido en cuenta en la Resolución de la que discrepo, así como los requisitos del art. 84.2 de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Demasiados interrogantes que quedan sin respuesta como suele suceder cuando no hay libre competencia.

En definitiva, en mi opinión, se autoriza singularmente una conducta incurso en la prohibición del art. 1 LDC, ya sancionada por el Tribunal y contundentemente confirmada por la Audiencia Nacional, sin concurrir los requisitos establecidos por el art. 3 LDC.

De mayor gravedad aún resulta que, precisamente, con dicha conducta se abandona la confianza en la economía de mercado como sistema de asignación eficiente de recursos escasos, de manera que, en base a las pretendidas opiniones de diversas autoridades y entidades relacionadas con esta materia, se elimina toda competencia y se impide, entre otras, la variedad tarifaria y la discriminación de precios atendiendo a los horarios y días, como sucede en las líneas que operan en otros estrechos europeos. En buena medida, el problema que supuestamente se pretende resolver, las aglomeraciones durante el período de verano, están provocadas por la consolidación de este cártel y el intervencionismo en el mercado en una línea de importancia capital que sufrirá sus consecuencias.

Madrid, 31 de mayo de 2006.