

RESOLUCIÓN (Expte. A 355/05, Acuerdo de interlínea Algeciras-Tánger)

Pleno

Excmos. Sres.:

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

En Madrid, a 28 de junio de 2006.

El Pleno del Tribunal de Defensa de la Competencia (en adelante, Tribunal), con la composición arriba expresada y siendo Ponente el Vocal D. Antonio Castañeda Boniche, ha dictado la siguiente Resolución en el expediente A 355/05 (2630/05 del Servicio de Defensa de la Competencia; en adelante, Servicio), iniciado como consecuencia de la solicitud de autorización singular para el “Acuerdo de interlineado y ordenación de horarios en la línea Algeciras-Tánger durante la Operación Paso del Estrecho”, presentada por las empresas navieras Comarit, Comanav, Compañía Trasmediterránea S.A., Europa-Ferrys S.A., IMTC, Limadet y Líneas Marítimas Europeas S.A.

ANTECEDENTES DE HECHO

1. El 20 de junio de 2005 tuvo entrada en el Servicio el escrito de Compagnie Maritime Maroco-Norvégienne (Comarit), Compagnie Marocaine de Navigation (Comanav), Compañía Trasmediterránea S.A., Europa-Ferrys S.A. (Euroferrys), International Maritime Transport Corporation (IMTC), Lignes Maritimes du Detroit (Limadet) y Líneas Marítimas Europeas (LME), solicitando autorización singular, al amparo de lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC) y Real Decreto 378/2003, de 28 de marzo (B.O.E. 15 de abril), para un “Acuerdo de interlineado y ordenación de horarios en la línea Algeciras-Tánger durante la Operación Paso del Estrecho (OPE)” (en lo sucesivo, el

Acuerdo), cuyo Reglamento y sus anexos figuran en los folios 117 al 132 del expediente del Servicio.

2. Mediante Providencia de la Directora General de Defensa de la Competencia, de fecha 21 de junio de 2005, se acordó la admisión a trámite de la solicitud y la incoación de expediente que quedó registrado con el nº 2.630/05.
3. El 21 de junio de 2005 la Instructora dispuso que se formalizase una nota extracto a los efectos del trámite de información pública a que se refiere el artículo 38.3 de la LDC y artículo 7 del Real Decreto 378/2003 (folio 134). El anuncio se publicó en el B.O.E. nº 158 de 4 de julio de 2005 (folio 221), sin que como consecuencia de ese trámite se hayan producido comparecencias o alegaciones por parte de terceros.
4. Con fecha 22 de junio de 2005 se solicitó al Instituto Nacional de Consumo el informe del Consejo de Consumidores y Usuarios previsto en el artículo 38.4 de la LDC y artículo 7.3 del Real Decreto 378/2003 (folio 136), recibándose la respuesta el 27 de julio.

Dicho Consejo, en su Informe pone de relieve que el interlineado de billetes puede crear una alineación de los precios que llegue, incluso, a provocar el descuido de la calidad del servicio, así como el abandono del mercado por las dos compañías de la línea que no forman parte del Acuerdo, por lo que cualquier solución que se tome para el período de la OPE debe conseguir que *“no suponga una reducción y un falseamiento de la competencia el resto del año”*.

5. El Servicio, en su Informe de 12 de agosto de 2005, llega a la conclusión de que, teniendo en cuenta la excepcionalidad del período OPE y la necesidad de articular medidas especiales, cabe valorar que el presente Acuerdo entre operadores favorece la realización de un servicio de transporte marítimo coordinado y equilibrado, que tiene en cuenta las singularidades de los diferentes segmentos de tráfico existentes en la línea y puede generar los beneficios a que se refiere el art. 3 LDC y ser, por tanto, susceptible de autorización. En consecuencia, estimó que el Acuerdo puede ser considerado como una cooperación lícita desde el punto de vista de la libre competencia, al amparo del artículo 3.1 LDC, por un plazo no superior a cinco años para su aplicación, si bien *“es conveniente que se limiten al máximo las barreras de entrada a nuevos operadores y que el actual sistema operativo de planificación de la OPE, con consulta a las autoridades, se mantenga con el objeto de resolver los problemas que puedan surgir referidos a condiciones de transporte,*

calidad del mismo, etc.” Señala, además, que “Aun en el supuesto de que se considerara que los requisitos de participación eran excesivamente exigentes, los solicitantes han mostrado su disposición a «atenuar» los mismos”.

6. Con fecha 16 de agosto de 2005 tuvo entrada en el Tribunal el expediente de la referencia, consistente en una solicitud de autorización singular para el Acuerdo citado, expediente que fue turnado al Vocal Ponente el siguiente día 2 de septiembre.
7. Por Auto de 26 de septiembre de 2005 el Tribunal acordó:

“PRIMERO.- Admitir a trámite el expediente 2630/05 instruido por el Servicio.

SEGUNDO.- Interesar del Servicio, a la mayor brevedad posible, un informe sobre la situación en que se encuentran las tarifas de precios, el intercambio de billetes y la ordenación de horarios, tanto durante la Operación Paso del Estrecho como fuera de la misma, en el tráfico a que se refiere el acuerdo sometido a autorización. Todo ello teniendo en cuenta los pronunciamientos emitidos por este Tribunal en sus Resoluciones de 21 de junio de 2004 (expediente 555/03, Líneas Marítimas Estrecho) y de 11 de noviembre de 2004 (expediente A 336/03, Intercambio Servicios Navieras).

TERCERO.-Declarar que no procede la aplicación provisional del “Acuerdo de Interlineado y ordenación de horarios en la línea Algeciras-Tánger durante la Operación Paso del Estrecho”, sin perjuicio de la Resolución que, en definitiva y a la vista de los datos incorporados al expediente, pueda dictarse.

CUARTO.- Interesar del Servicio de Defensa de la Competencia la vigilancia de los anteriores pronunciamientos.”

8. El Servicio, tras recabar y analizar la información correspondiente, concluye su nuevo Informe, de fecha 28 de noviembre de 2005, destacando lo siguiente en cuanto a la situación de las tarifas:

“De la información remitida se desprende que Comarit y LME habían modificado sus tarifas el 1 de junio de 2005. Esas tarifas, que son las que

han remitido como anteriores a la OPE, se han mantenido hasta hoy. El resto de las navieras aumentaron sus tarifas con ocasión de la OPE; dichos incrementos han sido muy similares, cuando no idénticos, llevando a una situación en la que se puede observar un cierto alineamiento en precios para las siete navieras. La información aportada apunta al mantenimiento de las tarifas con posterioridad a la OPE.

Respecto a la justificación de las modificaciones de tarifas, se mantiene la agrupación a la que se hacía referencia en el punto anterior. Para Comarit, LME e IMTC, la política tarifaria tiene en cuenta las variaciones de la oferta y la demanda y de los costes operativos. Para las cuatro restantes - Trasmediterránea, Euroferrys, Limadet y Comanav-, la única razón que aportan es el incremento del precio del combustible”.

9. El 18 de mayo de 2006 el Pleno del Tribunal acordó dar trámite de alegaciones por plazo de diez días a los solicitantes y al Servicio, según lo dispuesto en el art. 9.2 del Real Decreto 378/2003, sobre la posibilidad de establecer condiciones para la supresión o modificación de las siguientes Estipulaciones del Acuerdo para el que se solicita la autorización: Segunda; Tercera, apartado 2); Sexta, en sus apartados c), e), h), j) y l); y Séptima, apartado 3); lo que se les notificó por Providencia de 22 de mayo de 2006.

El Servicio no respondió y las siete empresas navieras solicitantes contestaron conjuntamente mediante escrito de 6 de junio de 2006, presentado el mismo día en el Tribunal. En síntesis, alegaron que todas las mencionadas Estipulaciones eran necesarias, la ordenación de horarios (*“que se perfila como consustancial al intercambio de billetes”*, que *“resulta precisa al ser necesaria una programación concertada con el fin de ofrecer una frecuencia óptima a los usuarios”*, pero que no se concretan), las tarifas de interlineado, su aceptación por las demás navieras partícipes -*“que resulta necesario desde un punto de vista práctico...”*-, así como las cuatro condiciones de acceso de los apartados e), h), j) y l) de la Estipulación Sexta. Sin embargo, para facilitar la autorización del intercambio de billetes, señalan las navieras que aceptan únicamente renunciar a la exigencia de capacidad mínima [apartado h)] y a la de experiencia previa de tres años [apartado j)], así como reducir la exigencia de permanencia mínima continuada de tres años, a un año natural [apartado e)]; todo lo cual dicen que ha exigido un esfuerzo pues, a su juicio, la versión del Acuerdo notificado era la menos restrictiva que podían adoptar para atender las demandas de usuarios y autoridades de restaurar un sistema de intercambio de billetes. Por último, mantienen también la exigencia de la Estipulación Séptima, apartado 3), de

penalización con 300.000 euros a repartir entre las demás navieras si una decide separarse, por su carácter “*fundamentalmente disuasorio*”.

10. El Pleno del Tribunal deliberó y falló esta Resolución en su sesión del día 14 de junio de 2006.
11. Son interesados:
 - Comarit
 - Comanav
 - Compañía Trasmediterránea S.A.
 - Europa-Ferrys S.A.
 - IMTC
 - Limadet
 - Líneas Marítimas Europeas S.A.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

1. Es objeto de este expediente la petición de autorización singular, formulada en base a lo dispuesto en el art. 4 LDC, de las siete citadas empresas navieras para el “Acuerdo de interlineado y ordenación de horarios en la línea Algeciras-Tánger durante la Operación Paso del Estrecho”, cuyo Reglamento y sus anexos figuran en los folios 117 al 132 del expediente tramitado por el Servicio.

Dicha solicitud de autorización trae causa de los expedientes sancionadores 561/03 y 555/03 (2.069/99 y 2.261/01 del Servicio) que dieron lugar a las Resoluciones del Tribunal de 26 de mayo y de 21 de junio, ambas del año 2004, por las que declaró y sancionó la existencia de sendas conductas restrictivas de la competencia en esta línea marítima, prohibidas por el art. 1 LDC, consistentes, en el primer caso, “*en la aplicación de una política de precios homogénea y paralela, basada en descuentos comunes sobre una tarifa común de referencia*” y, en el segundo caso, “*acuerdos consistentes en la adopción de idénticas tarifas para viajeros y vehículos en la línea de transporte marítimo Algeciras-Tánger-Algeciras y en el mantenimiento durante todo el año de los acuerdos de intercambiabilidad de billetes adoptados excepcionalmente durante la Operación Paso del Estrecho*”.

A su vez, dichos expedientes sancionadores dieron lugar en enero de 2003 a la solicitud de autorización singular, formulada por seis de las siete navieras ahora interesadas (la séptima, IMTC, era entonces denunciante),

para el establecimiento de un “Sistema de Intercambio de Billetes y Espacios de Carga y Ordenación de Horarios en la Línea Marítima Internacional Algeciras-Tánger-Algeciras”, que fue denegado por el Tribunal mediante la Resolución de 11 de noviembre de 2004 (Expte. A 336/03, Intercambio Servicios Navieras, y 2.443/03 del Servicio), antecedente inmediato del presente expediente, que no se refiere ya a los espacios de carga ni a la temporada fuera del período de la OPE.

2. Resolver la cuestión planteada en este expediente exige, en primer lugar, determinar qué pactos contenidos en el Acuerdo tienen por objeto o pueden producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia en el mercado y, en consecuencia, adquieran la calificación de conductas prohibidas por el art. 1 LDC para, en su caso, analizar a continuación si se dan los requisitos del art. 3 de la misma Ley para su autorización. Sin embargo, dadas las circunstancias que concurren en el presente expediente, convendrá analizar también la existencia de una posición dominadora en el mercado, cuya explotación abusiva por una o varias empresas está, asimismo, prohibida por la LDC, en este caso por su art. 6.

Siguiendo determinadas Resoluciones del Tribunal, el Servicio en su Informe había definido el mercado relevante como *“el de los servicios de transporte marítimo de pasajeros y mercancías que realizan el tránsito a través del Estrecho entre la zona Sur de España y Marruecos”*, descartando una consideración más amplia del mercado geográfico que hacían los solicitantes al incluir tanto las rutas del Estrecho de Gibraltar como las existentes entre distintos puntos de Europa y de Marruecos.

El Tribunal ha venido sosteniendo que en relación con las conductas incursas en el art. 1 LDC no es necesaria la determinación exacta del mercado relevante ya que éste prohíbe tanto las conductas que afectan a la totalidad del mercado como las que afectan a una parte del mismo. Sin embargo, considera que, tras el pormenorizado análisis de esta cuestión que ha realizado en el expediente de concentración C 97/06, Trasmediterránea/Europa Ferrys/Viajes Eurotras, debe definir el mercado relevante a efectos de este expediente como el del transporte marítimo regular de pasajeros en las líneas que cubren la ruta entre los puertos del Sur de la Península, por un lado, y de Marruecos y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, por otro.

También señala el Informe del Tribunal de la citada operación de concentración la posibilidad de segmentar temporalmente el mercado relevante así definido debido a la limitada sustituibilidad de este servicio entre el período de verano, en concreto, los meses de julio y agosto, y el

resto del año, por el fuerte incremento que hacen del mismo los usuarios de nacionalidad extranjera que lo demandan durante las vacaciones estivales para desplazarse a sus lugares de origen.

En todo caso, en cuanto a la existencia de posición dominante en el mercado, el Tribunal considera que -teniendo en cuenta las características del Acuerdo para el que se solicita autorización, los mencionados antecedentes de prácticas contrarias a la competencia de algunas de las empresas solicitantes, así como los datos aportados por el Servicio en su Informe de vigilancia procedentes tanto de la Dirección General de la Marina Mercante como de las navieras interesadas, y el incremento estructural del nivel de concentración que se está produciendo en el mercado, que integraría a las siete empresas solicitantes en sólo cuatro grupos-, no cabe duda alguna de que ostentan una posición dominante colectiva, situación que, en lugar de diluir su responsabilidad, las hace precisamente especialmente responsables.

3. El Servicio, tras realizar un amplio análisis de las características del Acuerdo y destacar las circunstancias excepcionales que concurren en la temporada de la OPE, concluyó su Informe mostrándose favorable a su autorización, si bien señalando que resultaba conveniente limitar al máximo las barreras de entrada a nuevos operadores, según se resume en el Antecedente 5 de esta Resolución.

Posteriormente, finalizado el período de la OPE del año 2005 y en contestación a lo interesado por el Tribunal en su Auto de admisión a trámite de este expediente, el Servicio remitió la documentación aportada por las partes e informó, en síntesis, lo siguiente: que existieron dos mecanismos simultáneos de intercambio de billetes en los que se agruparon, por una parte, tres de las siete navieras -que los intercambiaban ya antes de pedir la presente autorización- y, por otra, las cuatro restantes; que, con la excepción del grupo Comarit-LME, las otras cinco aumentaron sus tarifas con ocasión de la OPE; que sus incrementos fueron muy similares o idénticos, lo que condujo a un cierto alineamiento de precios para las siete navieras y a su mantenimiento con posterioridad al período de la OPE; y que, en cuanto a la ordenación y rotación de horarios, que no se habían concretado en la solicitud de autorización, se limitaron a remitir el Plan de Flota elaborado por las navieras sin intervención de la Administración.

Por otra parte, como se recoge resumidamente en el Antecedente 4, el preceptivo y detallado Informe del Consejo de Consumidores y Usuarios pone de relieve que el interlineado de billetes puede crear una alineación

de los precios por la propia estructura del mercado que llegue, incluso, a provocar el descuido de la calidad del servicio, así como el abandono del mercado por las dos compañías de la línea que no forman parte del Acuerdo, por lo que cualquier solución que se tome para el período de la OPE debe conseguir que *“no suponga una reducción y un falseamiento de la competencia el resto del año”*, sino más competencia, mayor calidad y mejores precios.

Por lo tanto, el Tribunal, tras examinar detenidamente el Reglamento por el que se establece el Acuerdo para el que ahora se pide autorización únicamente para la temporada de la OPE, considera que sigue siendo plenamente válido cuanto manifestó en el Fundamento de Derecho 2 de su citada Resolución de 11 de noviembre de 2004 en el que llegaba a la conclusión de que se trataba de acuerdos tipificados y prohibidos por el art. 1 LDC. De hecho, en la notificación del Acuerdo se señala que el mismo no constituye una restricción de la competencia pero que, de considerarse que sí lo es, cumpliría sobradamente los requisitos del art. 3.1 LDC.

4. El Tribunal, antes de fallar este expediente, al no resultarle aceptables algunas de las condiciones establecidas en la solicitud de autorización del Acuerdo y con objeto de realizar el análisis de los requisitos establecidos por el art. 3 LDC, así como teniendo en cuenta lo dispuesto en el art. 9.2 del Real Decreto 378/2003, de 28 de marzo, procedió a dar trámite de alegaciones a los solicitantes y al Servicio sobre la posibilidad de establecer condiciones para la supresión o modificación de los siguientes ocho apartados del mismo:

- Estipulación Segunda: Acuerdo de ordenación de horarios;
- Estipulación Tercera, apartado 2: Tarifas de interlineado;
- Estipulación Sexta, apartado c): “Establecer unas tarifas de interlineado que sean aceptadas por cada naviera participante en el Acuerdo”;
- Estipulación Sexta, apartado e): compromiso de permanencia mínima en la línea de al menos tres años de forma continuada;
- Estipulación Sexta, apartado h), segundo párrafo: capacidad del buque entrante no inferior en un 10% al de menor capacidad existente de las participantes;
- Estipulación Sexta, apartado j): probar la experiencia contrastada en el transporte de pasajeros de un mínimo de tres años;
- Estipulación Sexta, apartado l): acreditar la capacidad para comercializar un mínimo del 80% de su pasaje y vehículos,

- mediante el establecimiento de oficinas propias o mediante contratos suscritos con diversos agentes; y
- Estipulación Séptima, apartado 3: salidas obligatorias del Acuerdo, con penalización de 300.000 euros a repartir entre las demás navieras.

Las alegaciones que han realizado conjuntamente las siete empresas navieras solicitantes figuran en los folios 316 a 325 del expediente del Tribunal y se han recogido resumidamente en el Antecedente 9 de esta Resolución.

En este trámite los solicitantes han renunciado a determinadas exigencias para el acceso al Acuerdo en relación con las planteadas en el inicialmente notificado y que, contenidas en la Estipulación Sexta, suponen renunciar a la capacidad mínima [apartado h), segundo párrafo] y a la experiencia previa de tres años [apartado j)], y reducir la permanencia mínima en el Acuerdo a un año natural [apartado e)]. Sin embargo, el Tribunal considera que las condiciones que subsisten suponen restricciones a la competencia que pueden favorecer políticas comerciales homogéneas y paralelas por la casi totalidad de las empresas navieras que operan en la línea, es decir, que tras este trámite el Acuerdo notificado no ha cambiado sustancialmente su carácter restrictivo de la competencia.

En efecto, merece destacarse que, si bien en el Acuerdo notificado se señala que el mismo garantiza la organización más eficiente del tráfico marítimo, el Tribunal sostiene que, con la excepción de la facilidad que supone el intercambio de billetes para solucionar las aglomeraciones cuando mayor es la afluencia de viajeros, es importante que la demanda sea atendida desde la oferta con la eficacia que sólo consigue la libre competencia, porque el mantenimiento de la exigencia de que las tarifas de una compañía han de ser aceptadas por las demás partícipes para el intercambio de billetes en la temporada con exceso de demanda, que establecen las Estipulaciones Tercera, apartado 2) y Sexta, apartado c), propicia claramente el alineamiento de los precios al nivel más alto. Y es que no se liberalizaron los precios del transporte marítimo de pasajeros hace más de diez años para que continúen fijándose coordinadamente.

Precisamente, la aceptación directa o indirecta de los precios de los competidores, como la del Acuerdo para el que se solicita autorización, son considerados por el Tribunal especialmente graves porque suprimen la competencia entre empresas en un elemento tan esencial como es el precio para diferenciar las ofertas, impidiendo a los viajeros beneficiarse de los menores precios que resultarían del comportamiento autónomo de

cada naviera y teniendo que soportar los mayores costes en términos de ineficiencia del mercado. Por lo tanto, esta condición de ninguna forma puede considerarse indispensable, incumpliendo, así, el requisito del apartado b) del referido art. 3.1 LDC. Supone, además, la eliminación de la competencia en cuanto a una parte muy sustancial del mercado, por lo que tampoco respeta el requisito del apartado c) de dicho artículo, cuando ambos apartados constituyen un ámbito respecto del cual no se admiten en ningún caso restricciones competenciales, según tiene establecido la consolidada doctrina de la Audiencia Nacional. Como tampoco cumple el apartado a) de la misma disposición, porque no todos los efectos del Acuerdo son positivos para la competencia y, en consecuencia, para el consumidor, según ha señalado, precisamente, el Consejo de Consumidores y Usuarios en su preceptivo Informe en el que destacan su nocivo efecto en el resto del año.

Es más, ya en el año 2001 el Tribunal sostuvo con indudable acierto a este respecto literalmente lo siguiente sobre los acuerdos de intercambio de billetes: *“Tales acuerdos son conceptualmente diferentes de un acuerdo de precios y no es imposible que funcionen sin la existencia de éste; no obstante, las dificultades prácticas de mantener separados ambos acuerdos son evidentes, por lo que la existencia del acuerdo de interlínea hace nacer, al menos, una sospecha inicial de que pudieran encontrarse apoyados por algún tipo de entendimiento de carácter más amplio”* (vid, la Resolución de 1 de octubre de 2001, en el Expte. r 442/00, Trasmediterránea/Comarit, F.D. 3, in fine).

Las demás condiciones que subsisten en el Acuerdo notificado y que los solicitantes estiman en sus alegaciones como indispensables en una línea internacional para su aplicación, como si se tratara de una línea de cabotaje marítimo e interés público, concretamente, el compromiso de permanencia mínima reducido a un año para no hacer el Acuerdo más inestable, así como la regulación del ingreso y la salida por la Comisión Paritaria, el acreditar la capacidad para comercializar el 80% de las plazas mediante oficinas propias o contratos con agentes y la penalización financiera por la retirada del Acuerdo, entiende el Tribunal que continúan siendo barreras de acceso como elementos de discriminación para las navieras externas potencialmente interesadas en entrar en la línea que, por no tener amparo legal alguno, debe dejarse al ya reducido juego de la oferta y de la demanda para no restringir más la competencia. Por lo tanto, se trata de cuatro exigencias añadidas por los solicitantes a la condición de la aceptación de tarifas que tampoco benefician al mercado y de la que no participan adecuadamente los usuarios, sino más bien las navieras notificantes, por sus efectos anticompetitivos en una parte muy sustancial

del mercado, por lo que estas condiciones también incumplen los requisitos del art. 3.1 LDC, sin que se alegue nada respecto de lo exigido por el art. 3.2.

Por otra parte, tampoco corresponde al Tribunal autorizar la ordenación por turnos rotatorios semanales de los horarios y su posible ruptura, cuando el Plan de Flota ya no es autorizado por la Administración, por excepcionales que sean las medidas tendentes a agilizar el tráfico de pasajeros con sus vehículos, como mínimo durante los fines de semana, quincena y mes en la temporada de la OPE -que no se concretan para el ya inmediato período veraniego y que naturalmente afectan a las otras compañías navieras de la línea que no participan en el Acuerdo (Nautas al-Magreb y FRS)- medidas que podrían legitimar una adecuada regulación que no compete a este Tribunal.

Por cuanto antecede, este Tribunal ha de concluir que el Acuerdo, tal como fue notificado y, posteriormente, enmendado por el escrito de alegaciones de los solicitantes de 6 de junio de 2006, no merece la autorización singular solicitada, según lo establecido en la previsión del art. 4.1 LDC, por no concurrir en él los requisitos del art. 3 de dicha Ley, estar incurrido en la prohibición del art. 81.1 del Tratado CE y no ser aplicable la exención del art. 81.3 a determinadas categorías de acuerdos.

5. Ello no obstante, según los razonamientos expuestos en el Fundamento de Derecho 4, teniendo en cuenta las objeciones del Servicio y del Consejo de Consumidores y Usuarios y dadas las excepcionales circunstancias del caso, el Tribunal puede autorizar el Acuerdo, por las temporadas de la OPE de los años 2006, 2007 y 2008, si se limita y se contrae únicamente a permitir el interlineado de billetes, suprimiendo del mismo todas las Estipulaciones que el Tribunal ha considerado injustificadas, con el fin de que el Acuerdo no pueda eliminar la competencia sobre una parte sustancial del mercado y con ello se incurra en una conducta prohibida por el art. 1 LDC, sin descartar la actuación uniforme que suponga el abuso de la posición dominadora colectiva en el mismo, prohibida por el art. 6 de dicha Ley.

Es también con este mismo sentido como el Tribunal entiende que debe interpretarse la justificación de establecer el intercambio de billetes durante la temporada de la OPE, a la que se refiere su Resolución de 21 de junio de 2004, en el expediente 555/03, Líneas Marítimas Estrecho, en su Fundamento Jurídico Sexto, así como las Sentencias de la Audiencia Nacional de 30 de junio de 2005 y otras dos enteramente análogas que desestimaron los recursos contencioso-administrativos interpuestos contra

la Resolución del Tribunal de 13 de junio de 2003, en el expediente 543/02.

En definitiva, el Tribunal considera que sería inadmisibles que, mediante el interlineado de billetes que ha existido desde antiguo, dados los precedentes de conductas contrarias a la competencia que han sido sancionadas por el Tribunal, pueda el Acuerdo notificado ser utilizado para volver a constituir la base para la reiteración de dichas conductas destruyendo las ventajas de la liberalización del mercado.

Las Estipulaciones del Acuerdo que el Tribunal entiende que es imprescindible eliminar del mismo para su autorización son las diez siguientes, aunque realmente dos ya han sido suprimidas y una reducida por los solicitantes:

- Estipulación Segunda: Acuerdo de ordenación de horarios;
- Estipulación Tercera, apartado 2: Tarifas de interlineado;
- Estipulación Quinta: Participación en el Acuerdo;
- Estipulación Sexta, apartado c): “Establecer unas tarifas de interlineado que sean aceptadas por cada naviera participante en el Acuerdo”;
- Estipulación Sexta, apartado e): compromiso de permanencia mínima en la línea de al menos tres años de forma continuada;
- Estipulación Sexta, apartado h), segundo párrafo: capacidad del buque entrante no inferior en un 10% al de menor capacidad existente de las participantes;
- Estipulación Sexta, apartado j): probar la experiencia contrastada en el transporte de pasajeros de un mínimo de tres años;
- Estipulación Sexta, apartado l): acreditar la capacidad para comercializar un mínimo del 80% de su pasaje y vehículos, mediante el establecimiento de oficinas propias o mediante contratos suscritos con diversos agentes; y
- Estipulación Séptima: Participación y salida del Acuerdo; y
- Estipulación Octava: Comisión Paritaria.

Esta autorización podrá ser revocada en los casos previstos en el art. 4.3 LDC o si se incumplen las condiciones establecidas por el Tribunal, correspondiendo al Servicio informar al mismo, al finalizar cada una de las tres citadas temporadas de la OPE, sobre la vigilancia de la aplicación del Acuerdo y los efectos producidos, así como su inscripción en el Registro de Defensa de la Competencia con las condiciones que se autoriza.

Vistos los preceptos citados y los demás de general aplicación, el Tribunal

HA RESUELTO

Primero.- Conceder la autorización singular solicitada por Compagnie Maritime Maroco-Norvégienne (Comarit), Compagnie Marocaine de Navigation (Comanav), Compañía Trasmediterránea S.A., Europa-Ferrys S.A. (Euroferrys), International Maritime Transport Corporation (IMTC), Lignes Maritimes du Detroit (Limadet) y Líneas Marítimas Europeas (LME) para el “Acuerdo de interlineado y ordenación de horarios en la línea Algeciras-Tánger durante la Operación Paso del Estrecho (OPE)”, que figura en los folios 117 al 124 del expediente del Servicio de Defensa de la Competencia, sujeta a la supresión de todas y cada una de las diez Estipulaciones que se relacionan en el Fundamento de Derecho 5 de esta Resolución y en el siguiente punto Tercero.

Segundo.- Otorgar dicha autorización por las tres temporadas de la Operación Paso del Estrecho de los años 2006, 2007 y 2008, quedando sujeta la misma, asimismo, a las condiciones que, en general, establece el artículo 4 de la Ley 16/1989, de Defensa de la Competencia.

Tercero.- Interesar del Servicio de Defensa de la Competencia la vigilancia de lo dispuesto en esta Resolución y, especialmente, la inscripción del mencionado Acuerdo con las Estipulaciones que se suprimen en el Registro de Defensa de la Competencia y el informe anual al Tribunal sobre la aplicación y efectos del Acuerdo al finalizar cada una de las temporadas para las que se autoriza. Las Estipulaciones suprimidas del Acuerdo que se autoriza son las siguientes:

- Estipulación Segunda: Acuerdo de ordenación de horarios;
- Estipulación Tercera, apartado 2: Tarifas de interlineado;
- Estipulación Quinta: Participación en el Acuerdo;
- Estipulación Sexta, apartado c): “Establecer unas tarifas de interlineado que sean aceptadas por cada naviera participante en el Acuerdo”;
- Estipulación Sexta, apartado e): compromiso de permanencia mínima en la línea de al menos tres años de forma continuada;
- Estipulación Sexta, apartado h), segundo párrafo: capacidad del buque entrante no inferior en un 10% al de menor capacidad existente de las participantes;
- Estipulación Sexta, apartado j): probar la experiencia contrastada en el transporte de pasajeros de un mínimo de tres años;

- Estipulación Sexta, apartado I): acreditar la capacidad para comercializar un mínimo del 80% de su pasaje y vehículos, mediante el establecimiento de oficinas propias o mediante contratos suscritos con diversos agentes; y
- Estipulación Séptima: Participación y salida del Acuerdo; y
- Estipulación Octava: Comisión Paritaria.

Comuníquese esta Resolución al Servicio de Defensa de la Competencia y notifíquese a los interesados haciéndoles saber que es definitiva 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.