

RESOLUCIÓN (EXPTE. S/0244/10 NAVIERAS BALEARES)

CONSEJO

D. Joaquín García Bernaldo de Quirós, Presidente
D^a. Pilar Sánchez Núñez, Vicepresidenta
D. Julio Costas Comesaña, Consejero
D^a. M. Jesús González López, Consejera
D^a. Inmaculada Gutiérrez Carrizo, Consejera
D^a Paloma Ávila de Grado, Consejera
D. Luis Díez Martín, Consejero

En Madrid, a 23 de febrero de 2012

El Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia (el Consejo) con la composición ya expresada y siendo Ponente Dña. Pilar Sánchez Núñez, ha dictado la presente Resolución en el expediente sancionador S/0244/10 NAVIERAS BALEARES, incoado contra BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A. (BALEARIA), COMPAÑÍA TRANSMEDITERRÁNEA, S.A. (TRANSMEDITERRÁNEA), ISLEÑA MARÍTIMA DE CONTENEDORES, S.A. (ISCOMAR), SERVICIOS Y CONCESIONES MARÍTIMAS IBICENCAS, S.A. (SERCOMISA), TRANSMAPI-BALEARIA, C.B. y MEDITERRÁNEA PITIUSA, S.L. (PITIUSA) por supuestas prácticas restrictivas de la competencia prohibidas por la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC).

ANTECEDENTES DE HECHO

Denuncia

- (1) El 19 de abril de 2010, tuvo entrada en la Comisión Nacional de la Competencia (CNC) escrito del Consell Insular de Ibiza por el que se formulaba denuncia contra TRASMEDITERRÁNEA y BALEARIA por supuestas conductas prohibidas en la LDC, consistentes en la adopción de acuerdos cuyo objeto sería el reparto de mercado y la fijación de precios y/o de condiciones comerciales así como en la imposición de precios y condiciones comerciales no equitativos en el mercado de transporte marítimo regular de pasajeros y mercancías entre la Península y Baleares (folios 1-68).

Información reservada

- (2) La Dirección de Investigación (DI) abrió, en base al artículo 49.2 de la LDC, proceso de información reservada (número de referencia S/0244/10). El día 11 de mayo de 2010 realizó inspecciones en varias sedes de TRASMEDITERRÁNEA (Madrid y Palma de Mallorca) y de BALEARIA (Denia, Valencia, Barcelona y Palma de Mallorca) de las que se levantaron las

correspondientes actas (folios 119-127; 136-142; 151-159; 167-174; 198-205; 217-225). La inspección de TRASMEDITERRÁNEA en Madrid continuó el 12 de mayo (folios 244-249). TRASMEDITERRÁNEA entregó a los inspectores de Madrid varios addenda que fueron incorporados a la documentación recogida (folios 227-229; 243; 259-261).

Recursos contra la inspección

- (3) El 2 de julio de 2010, el Consejo de la CNC resolvió inadmitir el recurso presentado por TRANSMEDITERRÁNEA el 24 de mayo de 2010 contra las órdenes de investigación de la Dirección de Investigación, contra los actos materiales de ejecución de las mismas y contra el escrito de la Dirección de Investigación de 18 de mayo de 2010 que les denegaba copia del auto judicial de autorización para la inspección domiciliaria. Dicha resolución de la CNC ha sido recurrida ante la Audiencia Nacional, solicitando medida cautelarísima.

Incorporación DP 042/09e

- (4) El 22 de octubre de 2009, se recibió en la CNC denuncia del Consell Insular de Formentera sobre la posible existencia de prácticas prohibidas en el transporte marítimo en la isla de Formentera entre las empresas consistente en el abuso de la posición de dominio de las navieras que operan en la línea Ibiza-Formentera siendo asignado el número de referencia DP/042/09. Dada la existencia de una conexión directa entre ambos hechos, el 23 de junio de 2010 la Dirección de Investigación procedió a la acumulación de ambas actuaciones bajo el número de referencia S/0244/10, lo que se notificó al Consell Insular de Formentera a los efectos oportunos (folios 770-835). El 21 de julio de 2010 se recibió una ampliación de la anterior denuncia solicitando la investigación contra TRANSMAPI-BALEARIA, SERCOMISA y MEDITERRÁNEA-PITIUSA.

Incoación

- (5) El 7 de julio de 2010, la Dirección de Investigación acordó la incoación de expediente sancionador contra BALEARIA, TRASMEDITERRÁNEA e ISCOMAR por considerar que existen indicios racionales de infracción del artículo 1 de la LDC en el transporte marítimo regular de pasajeros y mercancías en las líneas Península-Baleares e interinsulares.
- (6) El 29 de julio de 2010, tuvo entrada en la CNC escrito de ISCOMAR en el que presenta alegaciones sobre el acuerdo de incoación y remite Auto del Juzgado de lo Mercantil nº1 de Madrid de declaración de ISCOMAR en concurso voluntario de acreedores (folios 2524-2563).
- (7) El 3 de marzo de 2011, la Dirección de Investigación acordó la ampliación de la incoación contra SERCOMISA por considerar que existen indicios racionales de la comisión de una infracción del artículo 1 de la LDC consistente en un reparto del mercado y una limitación o control de la producción a través de su participación en la comunidad de bienes TRANSMAPI-BALEARIA, CB junto con BALEARIA. El acuerdo fue notificado a los interesados en la misma fecha (folios 5633-5690).

- (8) El 6 de abril de 2011, la Dirección de Investigación acordó la ampliación de la incoación contra MEDITERRÁNEA PITIUSA, S.L. y la comunidad de bienes TRASMAPI-BALEARIA, C.B. por considerar que existen indicios racionales de la comisión de una infracción del artículo 1 de la LDC consistente en un acuerdo de fijación de precios y horarios en la línea Ibiza-Formentera (folios 5891-5892). El acuerdo fue notificado a los interesados el 7 de abril (folios 5894-5955).

Incorporación DP 06/08

- (9) En marzo de 2009, la Dirección de Investigación, habiendo tenido conocimiento de un supuesto incremento de los precios de los fletes cobrados por transporte de mercancías en la primera mitad de 2008 por parte de todas las navieras que realizan los trayectos entre Península y Baleares, acordó iniciar, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 49.2 de la LDC, una información reservada bajo la referencia DP/06/2008. En el marco de dicha información reservada, los días 3 de marzo y 27 de abril de 2009 se solicitó información a las empresas TRASMEDITERRÁNEA, BALEARIA, ISCOMAR y Boluda Lines, S.L. (Boluda).
- (10) Teniendo en cuenta que existe una conexión directa entre las DP/06/2008 y el expediente S/0244/10 dado que los hechos investigados en las DP/06/2008 forman parte de los investigados en el marco del expediente incoado, con fecha 14 de julio de 2010, la Dirección de Investigación acordó la incorporación de las actuaciones realizadas en el marco de las DP/06/2008 al expediente de referencia S/0244/10.

Incorporación de documentación al expediente

- (11) Entre el 20 de julio de 2010 y el 6 de abril de 2011, se ha procedido a incorporar la documentación al expediente procedente de las inspecciones domiciliarias realizadas, tras ser acordada qué documentación deberá ser declarada confidencial y cual deberá ser devuelta a las empresas correspondientes, y tras ser conocido el Auto de la Audiencia Nacional denegando medida cautelarísima solicitada por TRASMEDITERRÁNEA en el recurso contra la resolución de la CNC de 2 de julio de 2010 (folios 2623-2630).

Requerimientos de información

- (12) Entre el 3 de agosto de 2010 y el 9 de marzo de 2011 la Dirección de Investigación realizó requerimiento de información a:
- ISCOMAR y a los administradores concursales de la empresa (3 de agosto de 2010)
 - BALEARIA sus memorias así como información sobre sus clientes y sobre la comunidad de bienes TRASMAPI que le fue notificado en la misma fecha (22 de septiembre de 2010)
 - TRASMEDITERRÁNEA sus memorias, información sobre sus clientes, sobre los contratos administrativos especiales firmados con

la Administración y sobre un posible acuerdo del que se había tenido conocimiento a través de la inspección (22 de diciembre de 2010)

- MEDITERRÁNEA PITIUSA, S.L. información sobre su actividad en el mercado de transporte marítimo en Baleares (22 de diciembre de 2010)
- BALEARIA información sobre la comunidad de bienes Trasmapi (15 de febrero de 2011)
- SERCOMISA información sobre la comunidad de bienes TRASMAPI (15 de febrero de 2011)

- (13) El 31 de enero de 2011, tuvo entrada en la CNC solicitud de personación en el expediente del Consejero de Medio Ambiente y Movilidad del Gobierno de las Islas Baleares (folios 5539-5540). Mediante Acuerdo de la Directora de Investigación de 11 de febrero de 2011 se concede la condición de interesado al Gobierno de las Islas Baleares (folios 5560-5566) que se notificó a las partes interesadas en la misma fecha (folios 5567-5582).

Solicitud de clemencia

- (14) De acuerdo con lo establecido en el artículo 65.1 de la LDC, el presidente de BALEARIA presentó, con fecha 15 de mayo de 2010 a las 22:23:14 horas, en el registro electrónico de la CNC una solicitud de exención del pago de la multa o, subsidiariamente, de reducción del importe de la multa, en beneficio de la citada empresa, en relación con la participación de la misma en determinadas conductas anticompetitivas de carácter horizontal en el transporte marítimo regular de pasaje y carga en la zona de Península-Islas Baleares a partir de abril de 2004. Dichas conductas, consistían en (i) acuerdos sobre incrementos de precios, (ii) pactos de no agresión de los clientes, (iii) acuerdos de reparto de cuotas de mercado y de tráfico, (iv) acuerdos de intercambios de slots, e (v) intercambio de información comercial sensible (folios 286-312; 377-381).
- (15) Los días 4 y 7 de junio de 2010, tuvieron entrada en la CNC escritos del representante legal de BALEARIA aportando documentos de prueba que acompañan a la solicitud de exención y/o reducción del pago de la multa (folios 392-592).
- (16) El 7 de junio de 2010, los representantes legales de BALEARIA realizaron una primera declaración verbal en el marco de su solicitud de exención y/o reducción del pago de la multa que fue transcrita en los folios 593 a 613.
- (17) El 16 de junio de 2010, por parte del presidente y tres directivos de BALEARIA se realizaron otras cuatro declaraciones verbales en el marco de su solicitud de exención y/o reducción del pago de la multa que fueron transcritas en los folios 614 a 764.
- (18) El 22 de junio de 2010, la Dirección de Investigación acordó rechazar la solicitud de exención por no cumplir las condiciones establecidas en el artículo 65.1 de la LDC y, a la vista de la solicitud subsidiaria de reducción del importe

de la multa, acordó examinar la información y los elementos de prueba presentados por la empresa de acuerdo con lo previsto en el artículo 66 de la LDC. Este acuerdo fue notificado a los representantes legales de la empresa el día 23 de junio de 2010 (folios 765-769).

- (19) El 3 de agosto de 2010, tres directivos de BALEARIA como aclaraciones a sus declaraciones de 16 de junio que fueron transcritas en los folios 2615 a 2619.
- (20) La séptima declaración verbal tiene lugar el 20 de octubre de 2010, en la que el presidente de BALEARIA aporta nuevos elementos de prueba que ampliaban el período de la infracción y que fue transcrita en los folios 3092 a 3195.
- (21) El 1 de febrero de 2011, tuvo entrada en la CNC escrito de BALEARIA remitiendo una versión actualizada de la documentación contable presentada el 16 de junio de 2010 (folios 5541-5552).
- (22) La octava declaración verbal, el 5 de abril de 2011, la realizó un directivo de BALEARIA y aportó nuevos elementos de prueba que ampliaban la responsabilidad a otras empresas.
- (23) La novena y décima declaraciones verbales tuvieron lugar el 15 de abril de 2011. En la novena un directivo de BALEARIA aportó ciertas aclaraciones verbales a la declaración de 5 de abril que fue transcrita en los folios 5999-6008 y nuevos elementos de prueba. La décima declaración verbal fue realizada por el presidente de BALEARIA, transcrita en los folios 6009-6010.
- (24) Los documentos aportados en el marco de la solicitud de clemencia han sido objeto de acuerdos de confidencialidad dictada por la Dirección de Investigación cuando así ha resultado procedente.
- (25) El 3 de mayo de 2011 se dicta y notifica el Pliego de Concreción de Hechos.
- (26) Entre el 26 de mayo y el 15 de junio de 2011 los cinco imputados presentaron sus alegaciones al PCH.
- (27) El 12 de mayo de 2011 la Dirección de Investigación requiere información sobre volumen de negocios a las cinco empresas imputadas, con algún requerimiento adicional posterior. Las respuestas se recibieron entre el 24 de mayo y el 10 de junio.
- (28) El 20 de mayo de 2011 el Gobierno balear alega al Pliego de Concreción de Hechos señalando que no hay constancia de que el Gobierno balear fuese informado del acuerdo entre Iscomar y Balearia sobre precios entre Alcudia y Ciudadela, tal y como Balearia declara ante la Dirección de Investigación (§135 PCH).
- (29) El 14 de mayo de 2011 se acuerda el cierre de la fase de instrucción.
- (30) El 22 de junio de 2011 se emite la Propuesta de Resolución y se notifica para dar trámite de alegaciones.

Fase de Consejo

- (31) Las alegaciones a la Propuesta de Resolución se recibieron entre el 7 de julio y el 13 de julio de 2011.
- (32) El 15 de julio de 2011 la Dirección de Investigación eleva al Consejo de la CNC su informe con la propuesta de resolución. Se propone:
- “Primero. Que se declare la existencia de conductas prohibidas por el artículo 1 de la Ley 15/2007 consistentes en la fijación de precios y de otras condiciones comerciales o de servicio, de limitación o control de la producción y de reparto de mercado en las líneas de transporte marítimo de mercancías y pasajeros que unen la Península con las Islas Baleares y las Islas Baleares entre sí.*
- Segundo. Que se declare responsable de dicha infracción a BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A., COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A., ISLEÑA MARÍTIMA DE CONTENEDORES, S.A., SERVICIOS Y CONCESIONES MARÍTIMAS IBICENCAS, S.A. y MEDITERRÁNEA PITIUSA, S.L.*
- Tercero. Que se archiven las actuaciones iniciadas contra la Comunidad de Bienes TRASMAPI-BALEARIA, CB, dado que son sus socios los que, a través de ella, han realizado entre sí y con MEDITERRÁNEA PITIUSA los acuerdos que se estiman anticompetitivos.*
- Cuarto. Que la conducta prohibida se tipifique, a los efectos de determinación de la sanción a imponer, como infracción muy grave del artículo 62.4.a) de la LDC.*
- Quinto. Que se imponga la sanción prevista en el artículo 63 de la LDC, teniendo en cuenta los criterios para la determinación de la sanción previstos en el artículo 64 de la LDC.*
- Sexto: Que se reduzca el importe de la sanción correspondiente a BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, SA, de acuerdo con lo establecido en el artículo 66 de la LDC y el artículo 50.6 del RDC”.*
- (33) Recibido el Informe Propuesta de Resolución en el Consejo, y valoradas la solicitudes de prueba y vista contenidas en los escritos de alegaciones a la Propuesta de Resolución, el Consejo acordó, por auto de 30 de noviembre de 2011, solicitar aclaraciones sobre ciertos volúmenes de negocios y realizar la prueba solicitada por SERCOMISA consistente en requerir a la consejería de movilidad de Formentera información sobre los hechos acontecidos en 2004 referidos a la línea Ibiza-Formentera, y sus horarios en temporada baja. Se suspende el plazo de resolución para realizar la prueba solicitada y estas actuaciones complementarias.
- (34) El 2 de diciembre de 2011 la CNC solicita información a la Consejería de Turismo, Comercio y Movilidad, en cumplimiento del acuerdo anterior.

- (35) El 14 de diciembre de 2011 tienen entrada en la CNC sendos escritos de BALEARIA y SERCOMISA remitiendo la información solicitada sobre el volumen de negocios.
- (36) EL 16 de diciembre de 2011 tiene entrada en la CNC escrito de Alegaciones al Acuerdo de Prueba y Vista de SERCOMISA, en contra de la denegación de las pruebas solicitadas.
- (37) El día 20 de diciembre de 2011 se recibe en la CNC la contestación a la solicitud de información del 2 de diciembre de la Consejería de Turismo, Comercio y Movilidad.
- (38) El 20 de diciembre de 2011 se recibe en la CNC escrito de Alegaciones al Acuerdo de Prueba y Vista de PITIUSA.
- (39) El 22 de diciembre de 2011 se dicta Acuerdo de Valoración de Prueba
- (40) El 9 de enero de 2012 se tiene entrada en la CNC escrito de Alegaciones de TRANSMEDITERRÁNEA en respuesta al trámite de valoración de prueba.
- (41) Los días 10, 17 y 18 de enero de 2012 tienen entrada en la CNC escritos de valoración de prueba de PITIUSA.
- (42) El 18 de enero de 2012 se recibe en la CNC escrito de valoración de prueba de SERCOMISA.
- (43) El Consejo terminó de deliberar y fallar la presente resolución el día 14 de febrero de 2012.
- (44) Son interesados en el presente expediente los siguientes:
- BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A. (BALEARIA)
 - COMPAÑÍA TRANSMEDITERRÁNEA, S.A. (TRANSMEDITERRANEA)
 - ISLEÑA MARÍTIMA DE CONTENEDORES, S.A. (ISCOMAR)
 - SERVICIOS Y CONCESIONES MARÍTIMAS IBICENCAS, S.A. (SERCOMISA)
 - TRANSMAPI-BALEARIA, C.B.
 - MEDITERRÁNEA PITIUSA, S.L. (PITIUSA)
 - CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD DEL GOBIERNO DE BALEARES

HECHOS PROBADOS

I. LAS PARTES

BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A. (BALEARIA)

- (1) La Sociedad dominante del grupo Balearia es Gestión Naviera, S.L., accionista único, que se constituyó el 29 de marzo de 2000, inicialmente como comunidad de bienes entre Umafisa y Balearia. Con anterioridad, el 20 de junio de 1998,

se constituyó Eurolíneas Marítimas, S.A.U. (anteriormente Eurolíneas Marítimas, S.A.L.) que adquiere el 67% de las acciones de la sociedad "Fletamentos de Baleares, S.A." (Flebasa), que había sido objeto de un acuerdo de dación en pago con el fin de saldar un pasivo laboral que dicha Sociedad adeudaba a sus trabajadores. Con la transmisión de los activos y pasivos dados en pago se permitió a la Sociedad constituida operar como empresa naviera y abordar un nuevo proyecto. El acuerdo de dación en pago se instrumentó en contrato privado de fecha 25 de julio de 1998 y fue completado por lo que respecta a la cesión, propiedad y cargas de determinados activos, mediante acuerdos posteriores elevados a público. Tras esta adquisición en 1998 comienza a operar con el nombre comercial de Balearia.

Por acuerdo de las Juntas Generales Extraordinarias y Universales de fecha 28 de junio de 2005 de Eurolíneas Marítimas, S.A.U. (sociedad absorbente), Nauta Ferrys, S.A., Unión Marítima de Formentera e Ibiza, S.L. y Umafisa Cataluña, S.A. (sociedades absorbidas), todas ellas sociedades integradas en el grupo Balearía, se aprobó la fusión por absorción de estas últimas por la primera, con extinción de las absorbidas y traspaso en bloque, a título universal, de su patrimonio a la absorbente. Este acuerdo de fusión se elevó a público mediante escritura pública de fecha 31 de diciembre de 2005, habiéndose inscrito en el Registro Mercantil el 19 de abril de 2006. La información relativa a este proceso de fusión se incluye en las cuentas anuales de la Sociedad del ejercicio 2006.

En la actualidad es una sociedad limitada cuyos accionistas son Consignaciones y Amarras, S.A. (controlada por [...]) y Grupo Matutes (42,6%) (folio 3066). Las sociedades dependientes tienen como actividad básica el transporte marítimo de pasajeros, vehículos y carga, así como otras actividades portuarias propias de una compañía naviera. El Grupo Balearia, opera principalmente en la zona del Estrecho y Baleares, conectando la Península con Tánger y Ceuta y con el archipiélago Balear, así como las islas de éste entre sí.

- (2) Entre las empresas participadas por BALEARIA se encuentran (folio 3003):
 - Euromaroc 2000, S.L.U. (100%) – transporte marítimo de pasajeros y mercancías,
 - Buquebús España, S.A.U (100%), participada indirectamente a través de Euromaroc – transporte marítimo de pasajeros y mercancías,
 - Transportes Cargua, S.A. (89,5%) – transporte terrestre de mercancías,
 - Transbalia Transportes, S.A. (90%) – transporte terrestre de mercancías.
- (3) BALEARIA participa desde 1999 al 50% en la Comunidad de Bienes TRASMAPI-BALEARIA, CB junto con la empresa SERCOMISA. TRASMAPI-BALEARIA, CB consolida cuentas en BALEARIA proporcionalmente a la participación de ésta en la comunidad (folio 2726). Alrededor del 4,7% de la facturación de BALEARIA en 2009 procedió de esta comunidad de bienes

(folios 3015; 3022). Dicha comunidad de bienes opera en la línea Ibiza-Formentera.

- (4) BALEARIA firmó en 2007 un contrato con el Gobierno balear para la prestación de servicios de navegación de interés público entre Ibiza – Formentera con validez hasta el 15 de agosto de 2009, y de acuerdo con lo previsto en el pliego de prescripciones técnicas, los adjudicatarios no dispondrán de la posibilidad de subcontratar la prestación del servicio, salvo autorización administrativa. El 24 de julio de 2009, se procedió a una prórroga anual y el 25 de marzo de 2010 se prorrogó nuevamente hasta el 15 de agosto de 2011 (folios 2733-2744).

COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A. (TRASMEDITERRÁNEA)

- (5) Fue creada el 25 de noviembre de 1916, pasando en 1978 a ser sociedad estatal al adquirir el Estado la mayoría de su capital social. En octubre de 2001 la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) inició el proceso de privatización de la compañía. El Consejo de Administración de SEPI en su reunión de 30 de julio de 2002 adjudicó la empresa al consorcio formado por Acciona Logística, Caja de Ahorros del Mediterráneo, Compañía de Remolcadores Ibaizabal, Agrupación Hotelera Dóliga, Suministros Ibiza y Naviera Armas. Desde entonces forma parte del grupo Acciona. En la actualidad, la compañía se encuentra integrada en el Área Acciona Trasmediterránea.
- (6) Actualmente los principales accionistas de la compañía según consta en la memoria de 2009 son Acciona Logística, S.A (79,74%) y Caja de Ahorros del Mediterráneo (12,85%) (folio 5464). Entre las empresas participadas (100%) por TRASMEDITERRÁNEA (folio 5458) se encuentran:
- Trasmediterránea Cargo, S.A. dedicada al transporte terrestre,
 - Agencia Schembri, S.A. dedicada al transporte marítimo,
 - Europa Ferrys, S.A.,y
 - Terminal Ferry de Barcelona, SRL.
- (7) La compañía se dedica fundamentalmente al transporte marítimo de pasajeros, vehículos y carga. La sociedad opera en las zonas del Estrecho (Península con Ceuta, Melilla, Marruecos y Argelia), Canarias (Península-islas e islas entre sí), Mediterráneo (Península-Baleares e islas entre sí) y en la zona Norte de la Península conectando Vigo con Saint Nazaire.
- (8) La sociedad firmó en 2006 contratos con el Ministerio de Fomento para la prestación de servicios de navegación de interés público en las tres fachadas (Baleares, Canarias y Ceuta y Melilla). Estos contratos tienen una vigencia de 5 años y establecen una contraprestación por los servicios de transporte marítimo de pasajeros y vehículos en régimen de equipaje considerados de interés público, con unos itinerarios, regularidad, frecuencia, capacidad y calidad preestablecidos (folio 5475). La fachada Península-Baleares comprende las líneas Barcelona-Palma; Barcelona-Ibiza; Barcelona-Mahón;

Valencia-Palma; Valencia-Ibiza y Valencia-Mahón. El contrato relativo a esta fachada fue modificado en noviembre de 2009 (folio 5267).

ISLEÑA MARÍTIMA DE CONTENEDORES, S.A. (ISCOMAR)

- (9) Constituida el 16 de octubre de 1979, se dedica fundamentalmente al transporte marítimo de pasajeros, vehículos y carga conectando la Península con las Islas Baleares y a éstas entre sí.
- (10) ISCOMAR forma parte del Grupo Contenemar cuya matriz es Asmar Corporación Logística, S.L. ISCOMAR presentó el 3 de agosto de 2009 solicitud de declaración de concurso voluntario de acreedores y mediante Auto de 16 de octubre de 2009 el Juzgado de lo Mercantil nº1 de Madrid (BOE de 26 de octubre de 2010, pagina 131000) declaró a la sociedad en concurso voluntario, disponiendo que el deudor conserve las facultades de administración y de disposición de su patrimonio, pero sometidas éstas a la intervención de la administración concursal y nombrando administradores del concurso a un abogado y a un administrador de cuentas (folios 2551-2559).

SERVICIOS Y CONCESIONES MARÍTIMAS IBICENCAS, S.A. (SERCOMISA)

- (11) Constituida el 15 de junio de 1979, tiene por objeto la explotación de servicios marítimos, fletamento de buques, la administración y gestión de negocios marítimos, así como la explotación de restaurantes, bares, cafeterías y otras actividades relacionadas con la hostelería (folio 5720). Opera con el nombre comercial de TRASMAPI una línea regular de transporte de pasajeros entre las islas de Ibiza y Formentera.
- (12) Su principal accionista es el Grupo de Empresas Alonso Marí, S.A. (97,98% del capital social) (folio 5719), un grupo empresarial familiar con sede en la isla de Ibiza que desarrolla su actividad en el sector turístico.
- (13) SERCOMISA participa al 50% en la Comunidad de Bienes TRASMAPI-BALEARIA, CB junto con la empresa BALEARIA. La comunidad de bienes consolida cuentas con SERCOMISA. Alrededor del 70% de la facturación de la compañía en 2010 procedió de esta comunidad de bienes (folio 5722).
- (14) En 2006, SERCOMISA resultó adjudicataria del contrato administrativo especial de prestación de servicios de navegación entre Ibiza-Formentera y Formentera-Ibiza (folio 6006). En 2007, SERCOMISA resultó adjudicataria del contrato administrativo especial de prestación de servicios de navegación entre Formentera – Ibiza con un servicio a la demanda en una franja horaria determinada (6 de la mañana) y con validez hasta el 15 de agosto de 2009, de acuerdo con lo previsto en el pliego de prescripciones técnicas, los adjudicatarios no dispondrán de la posibilidad de subcontratar la prestación del servicio, salvo autorización administrativa (folio 2735). El 24 de julio de 2009, se procedió a una prórroga hasta el 31 de marzo de 2010 (folios 5734-5743)

MEDITERRÁNEA PITIUSA, S.L.

- (15) Constituida el 7 de octubre de 1999, tiene por objeto el fletamento, avituallamiento, consignación de buques, representación naviera y explotación de cualquier clase de buques y el transporte marítimo de personas y mercancías, entre otras actividades. Opera una línea regular de transporte marítimo de pasajeros entre las islas de Ibiza y Formentera.

II. MARCO NORMATIVO DE LOS SERVICIOS DE CABOTAJE MARITIMO

- (16) Las principales disposiciones normativas nacionales aplicables son:
- Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
 - El R.D. 1516/2007, de 16 de noviembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público, y
 - La Ley 11/2010, de 2 de noviembre, de ordenación del transporte marítimo de las Illes Balears, que regula el transporte marítimo entre puertos o puntos situados exclusivamente en el litoral de las Islas Baleares sin conexión con otros puertos o puntos de otros ámbitos territoriales. La competencia sobre el transporte marítimo que se lleva a cabo exclusivamente entre puertos o puntos de la Comunidad Autónoma de Baleares, sin conexión con otros puertos o puntos de otros ámbitos territoriales, corresponde a esa Comunidad Autónoma según lo dispuesto en la Ley Orgánica 9/1992, de 23 de diciembre, de transferencia de competencias a Comunidades Autónomas que accedieron a la autonomía por la vía del artículo 143 de la Constitución.
- (17) Los rasgos relevantes de la Ley 27/1992 a efectos del expediente son:
- En la Ley 27/1992, el artículo 7 define las zonas y tipos de navegación e indica en su apartado 4 que el Gobierno podrá establecer que la prestación de todas o alguna de las navegaciones contempladas en la ley se realice con imposición de obligaciones de servicio público con el fin de garantizar la suficiencia de servicios de transporte regular con destino a y/o procedencia de, entre otras zonas, las Islas Baleares o bajo el régimen de contrato administrativo especial en atención a la satisfacción de forma directa o inmediata de la finalidad pública que aquellas representan. La navegación de cabotaje es aquella que, no siendo navegación interior, se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción. La navegación de línea regular es aquella sujeta a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas y condiciones de transporte previamente establecidas.
 - Y el artículo 83 dispone que la Administración competente podrá establecer obligaciones de servicio público en aquellos servicios regulares de navegación interior y de cabotaje en que así lo estime pertinente, en atención a sus especiales características, con la finalidad de garantizar su prestación bajo condiciones de continuidad y regularidad. Dichas obligaciones podrán, en

su caso, dar derecho a compensaciones económicas por parte de la Administración, en las condiciones que se determinen con carácter general o bien en las correspondientes autorizaciones.

- Por su parte, el artículo 84.1 entiende por conferencia marítima un grupo constituido por dos o más empresas navieras que efectúan navegaciones de línea regular de cabotaje, exterior o extranacional en una o varias rutas particulares, dentro de determinados límites geográficos, y que han concertado un acuerdo, cualquiera que sea su naturaleza, dentro de cuyo marco actúan ateniéndose a unos fletes uniformes o comunes o a cualesquiera otras condiciones convenidas en lo que respecta a la navegación.
- Y el artículo 84.2 dispone que dichas conferencias estarán sometidas a la competencia de los servicios regulares no integrados en las mismas y, en su caso, de los servicios no regulares que operen en dichas rutas, sin que, en ningún caso, la actuación de las conferencias pueda suponer la eliminación de la competencia sobre partes sustanciales del mercado en el que prestan sus servicios, que pueda crear situaciones dominantes por parte de las empresas integradas en las mismas.

(18) Por lo que respecta a la normativa comunitaria, los reglamentos de aplicación son :

- Reglamento (CEE) nº 3577/1992 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo).
- Reglamento (CE) nº 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado (DOUE 4-01-03). Se aplica desde 2006 a todos los servicios de transporte marítimo incluidos el cabotaje y los servicios internacionales tramp. Las condiciones son negociadas caso a caso de acuerdo con los intereses del fletador. No existen ni rutas ni horarios previamente fijados.
- Reglamento (CE) nº 1419/2006 del Consejo, de 25 de septiembre de 2006, que deroga el Reglamento (CEE) nº 4056/86 (que otorgaba una exención por categorías a las conferencias marítimas de líneas permitiéndoles fijar precios y regular la capacidad bajo determinadas condiciones. La justificación de la exención asumía que las conferencias aportaban estabilidad al garantizar a los exportadores unos servicios fiables que no podían lograrse por medios menos restrictivos) por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos y se modifica el Reglamento (CE) nº 1/2003 ampliando su alcance con objeto de incluir el cabotaje y los servicios internacionales de tramp (DOUE 28-09-06).
- Reglamento (CE) nº 246/2009 del Consejo, de 26 de febrero de 2009, sobre la aplicación del artículo 81, apartado 3, del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de

transporte marítimo de línea (consorcios) (DOUE 25-03-09). Deroga el Reglamento (CEE) nº 479/92 sobre aplicación del art. 85.3 a consorcios porque había tenido demasiadas modificaciones e insta a la adopción de un nuevo reglamento en la materia.

- Reglamento (CE) nº 906/2009 de la Comisión, de 28 de septiembre de 2009, sobre la aplicación del artículo 81, apartado 3, del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo de línea regular (consorcios) (DOUE 29-09-09). El anterior reglamento 823/2000 expiró el 25-04-10). Rasgos relevantes a efectos del expediente son:
 - Consorcio: acuerdo o acuerdos interrelacionados entre 2 o más transportistas que presten servicios internacionales regulares de línea para el transporte exclusivo de mercancías y cuyo objeto sea establecer una cooperación para la explotación conjunta de un servicio de transporte marítimo que permita mejorar el servicio que ofrecería individualmente cada uno de los miembros del consorcio a falta de este, a fin de racionalizar sus operaciones, y ello mediante disposiciones técnicas, operativas o comerciales.
 - Condiciones para la exención: cuota de mercado combinada en el mercado de referencia: <30% en términos de volumen; derecho de las compañías asociadas a retirarse del mismo sin penalización.

(19) Y por último, las Directrices sobre la aplicación del artículo 81 del Tratado CE a los servicios de transporte marítimo (DOUE de 26/09/2008), aunque no se refieren específicamente a los servicios de cabotaje, son no obstante aplicables a esos servicios siempre que se suministren bien como servicios de tramp o transporte marítimo de línea.

III. ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO ENTRE LA PENÍNSULA Y LAS ISLAS BALEARES

(20) El sector económico en el que se encuadran las conductas investigadas en este expediente está constituido por los servicios de transporte marítimo regular de pasaje y mercancías entre la Península y las Islas Baleares y entre las islas entre sí.

(21) De acuerdo con la información procedente de la Autoridad Portuaria de Baleares, el tráfico de mercancías y pasajeros queda reflejado en el cuadro siguiente:

CUADRO 1: TRÁFICO EN BALEARES LÍNEA REGULAR						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<i>Mercancías (toneladas)</i>						
Palma	6.135.784	6.861.249	7.047.060	6.486.560	5.437.309	5.238.986
Alcudia	84.938	97.862	99.331	81.774	77.433	152.147
Mahón	935.852	1.021.020	1.011.408	904.220	789.995	740.556
Ibiza	1.212.995	1.581.692	1.379.882	1.246.731	1.401.977	1.455.702
La Savina	207.285	241.276	214.610	190.814	223.833	260.070
TOTAL	8.576.854	9.803.099	9.752.291	8.910.099	7.930.547	7.847.461
<i>Pasajeros (número)</i>						
Palma	897.492	975.384	1.049.627	859.435	711.715	675.635
Alcudia	160.445	152.285	161.113	148.395	146.241	139.923
Mahón	167.523	200.222	173.808	181.588	155.119	201.137
Ibiza	1.716.480	1.918.515	2.002.619	1.773.192	1.663.955	1.692.524
Cabotaje	698.956	781.494	821.895	639.206	534.771	512.146
La Savina	1.017.524	1.137.021	1.180.724	1.133.986	1.129.184	1.180.378
La Savina	1.061.475	1.162.796	1.186.655	1.138.988	1.140.956	1.207.791
Cabotaje	27.814	25.775	5.931	5.002	11.772	27.413
Ibiza	1.033.661	1.137.021	1.180.724	1.133.986	1.129.184	1.180.378
TOTAL	4.003.415	4.409.202	4.573.822	4.101.598	3.817.986	3.917.010

Fuente: Ports de Balears

- (22) De acuerdo con la información obrante en el expediente y en los expedientes de concentración N-281 Acciona/Trasmediterránea y C 84/04 Balearia/Umafisa, la estructura del mercado en **transporte de mercancías** queda reflejada en el cuadro siguiente:

CUADRO 2: TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS (cuotas en términos de metros lineales)																				
	2001						2003					2006				Mayo-Sep 2009			Ene-Mar 2010	
	Bal	Pitra/Umafisa	CT	Isc	TMA	N. Fos	Bal*	CT	Isc	TMA	N. Fos	Bal	CT	Isc	N. Fos	Bal	CT	Isc	Bal	CT
PENÍNSULA-BALEARES	16,00	7,00	41,00	16,00	16,00	4,00	10,29	36,32	20,97	30,31	2,10									
Península-Mallorca	6,00		41,00	29,00	18,00	4,00	4,48	32,92	23,27	36,43	2,89									
Cataluña-Mallorca							0,00	32,50	22,50	45,00	0,00	19,00	50,00	29,00		34,00	39,00	27,00	[40-50]	[50-60]
Levante-Mallorca							11,05	35,58	19,57	26,68	7,12	8,00	63,00	29,00		33,00	54,00	13,00	[30-40]	[60-70]
Península-Menorca			48,00	25,00	22,00		0,86	68,1	13,58	17,46										
Cataluña-Menorca							1,09	59,34	17,31	22,25		31,00	53,00	16,00					[40-50]	[50-60]
Levante-Menorca							0,00	100,00	0,00	0,00										[90-100]
Península-Ibiza	44,00	36,00	12,00	6,00			42,98	30,36	15,47	11,20										
Cataluña-Ibiza							31,67	44,42	13,67	10,25		33,00	58,00	8,00					[50-60]	[40-50]
Levante-Ibiza							56,08	14,05	17,57	12,30		53,00	21,00	26,00					[70-80]	[20-30]
Resto tráficos													43,00	14,00	43,00					
INTERINSULAR BALEAR	24,00		10,00	53,00	13,00		50,23	15,10	25,21	9,47		59,00	20,00	21,00						
Mallorca-Menorca			14,00	68,00	18,00		17,64	18,12	49,42	14,83										
Mallorca-Ibiza	80,00		2,00	18,00			29,88	26,65	29,45	14,02										
Menorca-Ibiza								100,00												
Ibiza-Formentera							100,00					98,00		2,00						

* Incluye la cuota de Umafisa

Fuente: elaboración propia con base en expediente (folios 3365; 4554; 4657-4660 CONF), exped. TDC C 84/04 y exped. N-281 ACCIONA/TRASMEDITERRÁNEA

- (23) En este cuadro se observan los cambios estructurales del sector acontecidos en el transporte de mercancías. En el período 2001-2006 se ha producido la desaparición de las empresas Pitra/Umafisa (creada en 1983 para atender la línea Ibiza-Formentera, y absorbida en 2004 por Balearia) y Transportes Marítimos de Alcudia (cuyos activos fueron adquiridos por Trasmediterránea en 2005 según declara BALEARIA ante la CNC). En el período 2006-2009 se ha producido la desaparición de Naviera Fos (Nombre comercial bajo el que opera la división de transporte de mercancías, Boluda Lines, de Boluda Corporación Marítima). Por otra parte, en octubre de 2009 se produjo el concurso de acreedores de ISCOMAR. Esta empresa permanece, no obstante, en el mercado prestando servicios en la línea regular Alcudia-Ciudadela como se desprende de la información publicada en su página web (www.iscomar.com).
- (24) Según declaraciones de la empresa Naviera Fos en el marco de las DP 06/2008 esta empresa cerró en noviembre de 2008 las líneas Alicante-Palma (3 servicios semanales) y Alicante-Mahón (1 servicio semanal) (folio 1746). De acuerdo con la información publicada en la página web de Boluda Corporación Marítima (www.boluda.com.es), Boluda Lines opera una línea en el Mediterráneo Alicante-Barcelona-Valencia-Las Palmas de Gran Canaria-Santa Cruz de Tenerife-Puerto Rosario pero no opera ninguna línea entre la Península y las Islas Baleares, ni entre las Islas Baleares entre sí.
- (25) De acuerdo con la información obrante en el expediente (folios 2727; 5213), en el segmento de carga de la línea Formentera-Ibiza operan BALEARIA y Formentera Cargo desde principios de 2009. Asimismo, parece que ISCOMAR habría estado presente en ambos segmentos hasta el segundo semestre de 2008 (folio 2229).
- (26) La estructura del mercado en **transporte de pasajeros** es la siguiente:

CUADRO 3: TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS																									
	2001			2003					2006					Ene-Jul 2009					Ene-Mar 2010						
	Bal	CT	Pitra/Umafisa	Bal ⁽¹⁾	CT	Isc	Trasmapi	M.Pitiusa	Bal	CT	Isc	Trasmapi	M.Pitiusa	Sercomisa	Bal	CT	Isc	Trasmapi	M.Pitiusa	Sercomisa	Bal	CT	Trasmapi	M.Pitiusa	Sercomisa
PENÍNSULA-BALEARES		74,00		39,22	54,49	6,29			38,30	48,10	13,60				47,30	38,38	14,32				49,50	50,50			
Península-Mallorca		100,00																							
Cataluña-Mallorca				2,87	91,82	5,31			20,10	65,30	14,60				21,47	59,39	19,13				20,20	79,80			
Levante-Mallorca				43,10	53,68	3,22			35,50	48,80	15,60				51,30	30,00	18,67				57,00	43,00			
Península-Menorca		100,00																							
Cataluña-Menorca				35,34	64,66				39,00	53,60	7,40				20,10	69,51	10,38				2,90	97,10			
Levante-Menorca					100,00					100,00						100,00						100,00			
Península-Ibiza	47,00	31,00	21,00																						
Cataluña-Ibiza				43,31	56,69				34,20	59,80	5,90				22,51	67,71	9,77				22,10	77,90			
Levante-Ibiza				72,25	13,34	14,41			60,00	22,70	17,30				89,87	0,35	9,77				96,80	3,20			
Resto tráficos																									
INTERINSULAR BALEAR				47,08	27,08	23,71																			
Mallorca-Menorca		100,00		40,70		53,19	6,11																		
Mallorca-Ibiza	52,00	48,00		50,49	41,54	7,98																			
Ibiza-Formentera ⁽²⁾				31,31			51,84	16,85				75,85	17,57	1,00				76,26	20,09	0,79			76,78	19,11	0,33

⁽¹⁾ Incluye la cuota de Umafisa

⁽²⁾ Los datos de 2006 se refieren a 2007 y los de 2009 y 2010 representan el año completo excepto para M. Pitiusa que en 2010 incluye hasta noviembre. Las cuotas de 2007, 2009 y 2010 de Trasmapi y Sercomisa se han obtenido de la información aportada por Sercomisa sobre pasajeros transportados por Trasmapi-Balearia, CB y Sercomisa y utilizando como denominador la información publicada por la Autoridad Portuaria de Baleares en su página web (www.portsdebalears.com)

Fuente: elaboración propia con base en expediente (folios 2728; 5106; 5109; 5111; 5214; 5722), exped. TDC C 84/04 y exped. SDC N-281 ACCIONA/TRASMEDITERRÁNEA

(27) En el transporte de pasajeros se observa la desaparición en el período considerado de PITRA/UMAFISA en 2004 al ser adquirida por BALEARIA y de ISCOMAR a partir de octubre de 2009 aunque, como se dijo anteriormente, continúa prestando servicios en la línea Alcudia-Ciudadela. TRASMAPI-BALEARIA CB y MEDITERRÁNEA PITIUSA continúan, hasta el momento de emisión del Pliego de Concreción de Hechos, asimismo, prestando servicios en la línea Ibiza-Formentera.

IV. HECHOS PROBADOS

(28) La investigación realizada por la Dirección de Investigación en la fase de instrucción del presente expediente y las pruebas prácticas en la fase de resolución ante el Consejo, permiten establecer como probados los hechos que se han agrupado en las cuatro categorías siguientes:

A. ENTRE 2001 y 2010 TRASMEDITERRÁNEA, BALEARIA (hasta 2003 UMAFISA) E ISCOMAR MANTUVIERON CONTACTOS Y REUNIONES, REALIZANDO NUMEROSOS ACUERDOS BILATERALES Y MULTILATERALES EN MATERIA DE INTERCAMBIOS DE ESPACIOS DE CARGA Y PASAJEROS EN SUS BUQUES, DE EXPLOTACION CONJUNTA DE LAS LINEAS MARITIMAS Y DE DIVERSOS PARAMETROS COMERCIALES COMO PRECIOS, HORARIOS, OFERTAS, TASAS, RECARGOS, DESCUENTOS U OTROS.

Constan documentos en el expediente que contienen acuerdos bilaterales y multilaterales, en ocasiones firmados, y en ocasiones en versión borrador, entre

las entidades TRANSMEDITERRANEA, BALEARIA e ISCOMAR, que pueden ser agrupados como sigue:

- Trasmediterránea y Umafisa: 2001-2003
- Trasmediterránea y Balearia: 2001-2010
- Balearia e Iscomar: 2003-2009
- Trasmediterránea e Iscomar : 2007-2009
- Balearia, Iscomar y Trasmediterránea: 2008-2009

Y cuyo contenido ha sido detallado por la Dirección de Investigación como sigue:

A.1. TRANSMEDITERRÁNEA - UMAFISA

Entre 2001 y 2003 la empresa UMAFISA operaba líneas marítimas entre Ibiza y Barcelona, siendo absorbida por Balearia en 2004.

- (29) Dos acuerdos de 1-05-01 firmados por el presidente de UMAFISA Cataluña y por el presidente y el director de explotación de TRANSMEDITERRÁNEA (aportados por Balearia en su solicitud de reducción) (folios 3101-3124) por los que cada una de las partes se comprometía a prestar a la otra servicios de consignación y operaciones portuarias para la línea Barcelona-Ibiza en los puertos de Barcelona (TRANSMEDITERRÁNEA) e Ibiza (UMAFISA). En los acuerdos se estipulaba que cada una de las empresas tenía obligación de impulsar, promocionar y captar las cargas y pasajeros generados en Ibiza/Formentera con destino Barcelona (UMAFISA) y en Península/extranjero con destino Ibiza (TRANSMEDITERRÁNEA).

Los contratos entrarían en vigor el 1-05-01 y tendrían una duración de tres años salvo denuncia de las partes. BALEARIA en su solicitud de reducción aporta copia de comunicaciones entre ambas empresas en relación a estos contratos desde septiembre 2001 a junio 2003 (folios 3126-3132).

Tras la compra de UMAFISA, BALEARIA rescindió estos acuerdos si bien en marzo/abril de 2004 se restituyó el acuerdo en esta línea ampliándose su alcance (folios 600-601; 3094-3096).

- (30) Borrador de acuerdo de 30-04-03 a firmar entre el director general de UMAFISA y el presidente y el controller de TRANSMEDITERRÁNEA (aportado por Balearia en su solicitud de reducción) (folios 3134-3140), por el que UMAFISA se comprometía a prestar a TRANSMEDITERRÁNEA servicios de agencia, consignación y operaciones portuarias en Ibiza en todas las líneas con escala en Ibiza con excepción de la línea Barcelona-Ibiza. Es un acuerdo similar a los de 1-05-01 que los completa. UMAFISA estaba obligada a captar el tráfico de Ibiza/Formentera con destino a la península u otras islas. El anterior se ceñía al destino de Barcelona. La unión de los tres acuerdos implicaría la explotación conjunta de las líneas con origen Ibiza/Formentera y

destino toda la península u otras islas. El contrato entraría en vigor el 1-05-03 y tendría una duración de un año.

BALEARIA en su solicitud de reducción aporta copia de comunicaciones entre ambas empresas en los que se da cuenta de los saldos pendientes de TRASMEDITERRÁNEA en líneas distintas a las de Barcelona de julio a octubre de 2003 (folios 3141-3146).

A.2 TRASMEDITERRÁNEA - BALEARIA

- (31) Acuerdo de 31-05-01 firmado entre los socios de Gestión Naviera y el presidente y el director de explotación de TRASMEDITERRÁNEA (aportado por Balearia en su solicitud de reducción) (folios 3148-3154) por el que TRASMEDITERRÁNEA podía comercializar los servicios de pasajeros, vehículos y carga rodada prestados por Balearia en la línea Denia-San Antonio (Ibiza) a las mismas tarifas que ésta. El acuerdo entraría en vigor el 1-06-01. De acuerdo con declaraciones de BALEARIA en su solicitud de reducción, el acuerdo estuvo vigente durante los meses que comprenden la temporada de verano de los años 2001 y 2002 (folios 3096-3097).
- (32) Borrador de acuerdo de 14-06-01 a firmar entre el presidente de BALEARIA y de TRASMEDITERRÁNEA (aportado por Balearia en su solicitud de reducción) (folios 3155-3158) cuyo objeto era la racionalización de la línea Valencia-Palma. BALEARIA sustituía un ferry por un buque de carga y cada una de las empresas se comprometía a aportar a la otra un volumen determinado de carga a unos precios preestablecidos (folio 3097). El acuerdo entraría en vigor el 15-06-01. Aunque no fija fecha de caducidad, prevé la revisión anual de los precios y condiciones establecidos estando la primera revisión prevista para junio 2002. Al acuerdo acompaña una comunicación del director de pasaje de TRASMEDITERRÁNEA al presidente de BALEARIA en la que se relaciona acuerdo comercial con BALEARIA ocasionado por la retirada de un buque (folio 3159).
- (33) Borrador de acuerdo de marzo 2003 por el que se constituía una comunidad de bienes (Nautas Mediterránea CB) al 50% para la explotación conjunta de las líneas Denia-Palma; Ibiza-Palma; Barcelona-Alcudia; Barcelona-Ciudadela y Denia-San Antonio (aportado por Balearia como elemento de prueba que acompaña a su solicitud de reducción (folios 499-502) y recabado en papel en inspección de Balearia-Denia (folios 1369-1380; 1387-1395) (folios 499-502; 1369-1380; 1387-1395). Según declaraciones de BALEARIA en su solicitud de reducción, esta sociedad nunca se llegó a constituir (folio 601).
- (34) Borrador de acuerdo de abril 2003 a firmar entre los presidentes de BALEARIA y TRASMEDITERRÁNEA (Recabado en papel en inspección de Balearia-Denia) (folios 1364-1368) para la explotación conjunta de líneas de alta velocidad en las rutas Levante-Mallorca; Levante-Isla de Ibiza; Isla de Ibiza-Mallorca con buque de BALEARIA; Levante-Mallorca; Levante-Isla de Ibiza; Isla de Ibiza-Mallorca con buque de TRASMEDITERRÁNEA. Dado que BALEARIA

preveía poner en servicio un buque de alta velocidad entre Cataluña-Mallorca-Menorca y no disponía de ferry convencional, TRASMEDITERRÁNEA se comprometía a darle cobertura a sus clientes. El acuerdo tendría una duración inicial de 1-06-03 a 31-05-04 pudiendo renovarse a partir de esa fecha con modificación de servicios.

- (35) Borrador de acuerdo de septiembre 2003 a firmar por el presidente de BALEARIA (no consta el signatario por TRASMEDITERRÁNEA) (aportado por Balearia en su solicitud de reducción. Los términos del acuerdo son prácticamente idénticos que los del borrador de acuerdo de septiembre de 2003 entre Balearia e Iscomar) (folios 3161-3169) cuyo objeto era la optimización y racionalización, con reparto de ingresos y gastos, de los servicios de transporte marítimo de pasajeros, vehículos y carga rodada en las líneas marítimas Denia-San Antonio (50%); Barcelona-Mahón y Barcelona-Ibiza (60%-TRASMEDITERRÁNEA/40%-BALEARIA). El borrador contemplaba el cargo de un porcentaje idéntico sobre las ventas en concepto de gastos generales y comerciales y la posibilidad de comercializar los servicios realizados por la otra parte que no figuran en el mismo en las mismas condiciones y precios que tuviera la empresa prestataria del citado servicio. El acuerdo entraría en vigor el 15-10-03 y tendría una duración de un año prorrogable por períodos anuales. Según declaraciones de BALEARIA en su solicitud de reducción, este intento de acuerdo no cristalizó pero sirvió de base para el acuerdo de abril 2004 (folio 3097).
- (36) Correo interno de 12-09-03 de BALEARIA (aportado por Balearia en su solicitud de reducción) (folio 3161) en el que se hacen comentarios sobre el borrador de acuerdo anterior. En el correo se indica que *“esto será un acuerdo de colaboración absolutamente confidencial. Muy probablemente nunca se reconozca oficialmente la existencia de este acuerdo por motivos obvios”*.
- (37) Tres correos internos de BALEARIA de fechas 26, 27 y 29-01-04 (Recabados en formato electrónico en inspección de Balearia) a los que se adjuntan circulares informativas de esta empresa en las que se indican los servicios de bodega con TRASMEDITERRÁNEA en las líneas Barcelona-Mahón y Barcelona-Ibiza (folios 4256-4258; 4261-4262).
- (38) A principios 2004 se establecieron contactos entre el presidente de BALEARIA y el presidente y el director general de TRASMEDITERRÁNEA (Declaraciones aportadas por Balearia en su solicitud de reducción) en el que se habló de la posibilidad de alcanzar un acuerdo para la explotación conjunta de la línea Barcelona-Ibiza y otras líneas y para el intercambio de slots en la línea Barcelona-Mahón (folios 616; 740). Esto se reflejó en el acuerdo abril 2004 que se expone más adelante.
- (39) Dos correos internos de BALEARIA de fecha 9-03-04 (Recabados en formato electrónico en inspección de Balearia) en los que se remiten instrucciones del presidente de la empresa sobre colaboraciones con TRASMEDITERRÁNEA en relación con un buque de BALEARIA que hace las líneas Barcelona-Ibiza,

Barcelona-Mahón y que está contemplado en el acuerdo de abril 2004 (folios 4264-4267).

- (40) Un correo interno de BALEARIA de 16-03-04 (Recabado en formato electrónico en inspección de Balearia) que remite instrucciones para la realización de embarques de pasajeros de TRASMEDITERRÁNEA en buques de BALEARIA (folios 4268-4269).
- (41) En marzo 2004 (Declaraciones aportadas por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) se celebró una reunión de BALEARIA con TRASMEDITERRÁNEA en la sede central de ésta en Madrid en la que se distribuyeron responsabilidades entre los directivos de ambas compañías para la aplicación del acuerdo de 2004 que se expone a continuación (folios 616; 680; 740).
- (42) Borrador de acuerdo de abril 2004 (Aportado por Balearia como elemento de prueba que acompaña a su solicitud de reducción (folios 411-436) y recabado en formato electrónico en inspección de Balearia (folios 3914-3929). La aportación de Balearia es más completa) (folios 411-436; 601; 3914-3929) cuyo objeto era la optimización y racionalización de los servicios de transporte marítimo de pasajeros, vehículos y carga en general que incluye, para ésta, un intercambio de slots. En las embarcaciones rápidas el reparto de ingresos y gastos se hacía al 50% y en los ferrys y ro-ros al 55%-TRASMEDITERRÁNEA/45%-BALEARIA. Las líneas contempladas eran: a) alta velocidad pasajeros Valencia-Ibiza-Palma; Denia-Ibiza-Palma; Barcelona-Ciudadela-Alcudia; b) alta velocidad y convencionales Barcelona-Ibiza; Barcelona-Mahón. El acuerdo contemplaba la coordinación de las políticas de comisiones a redes mayoristas y minoristas y preveía que las tarifas de cada compañía fueran distintas pero que la diferencia entre ambas no fuera superior al 3%. Se establecen precios de venta para pasaje y carga.

El acuerdo contemplaba también intercambio de slots entre ambas compañías con reserva de unos metros determinados a favor de la otra compañía que se facturarían a un precio preestablecido con independencia de su utilización o no. El acuerdo entraría en vigor el 1-04-04 con una duración de 1 año prorrogable automáticamente por períodos anuales. En declaración verbal de BALEARIA en su solicitud de reducción, indica que para alta velocidad el acuerdo finalizó en octubre de 2004 y para el resto en marzo de 2005 mes en el que se liquida totalmente el acuerdo (folio 616).

Balearia en su solicitud de reducción aporta documentación que, a su juicio, acredita la liquidación efectiva de la explotación conjunta de los buques y las líneas resultado del acuerdo durante el mes de abril aunque indica que posee las 11 mensualidades siguientes (folios 438-470). Asimismo, aporta copia del manual elaborado por TRASMEDITERRÁNEA para la aplicación del mecanismo de liquidación (folios 601; 471-498).

Aporta, además, resumen anual de la facturación cruzada entre ambas empresas en el período 2002-2010 y mensual en el período 2001-2010 (folios 636-641) (Estos folios han sido declarados confidenciales para Iscomar, Sercomisa y Mediterránea Pitiusa) (folios 5541-5552) e indica que de la información aportada se desprende que cuando hay acuerdo, la facturación se incrementa y se reduce cuando no lo hay.

Finalmente, aporta servicios prestados por cada una de las empresas a la otra en las líneas Barcelona-Ibiza/Mahón en el período 2004-2010 (folios 669-677).

- (43) Un correo de 30-04-04 (Recabado en formato electrónico en inspección de Balearia) cruzado entre TRASMEDITERRÁNEA y BALEARIA con copia a directivos de ambas empresas y que es contestación a otros correos se refiere a un acuerdo entre ambas sobre cabezas tractoras en la línea Barcelona-Ibiza en un buque de TRASMEDITERRÁNEA que está afectado por el acuerdo de abril de 2004 (folios 4272-4275). En uno de los correos se indica “*resumen acuerdo con CT*” (folio 4275) y en otro “*sobre el tema de la información, la reflexión ha sido la misma durante los tres años que llevamos “trabajando” juntos*”.
- (44) Fichero de BALEARIA de 2-11-04 (Recabado en formato electrónico en inspección de Balearia) (folio 3913) en el que se indican facturas de TRASMEDITERRÁNEA de carga de otras líneas distintas al acuerdo del 1-04 al 30-09 de 2004.
- (45) Fichero de BALEARIA de 16-11-04 (Recabado en formato electrónico en inspección de Balearia) (folios 3930-3932) que incorpora facturas de TRASMEDITERRÁNEA de los metros de intercambio de carga en la línea Barcelona-Ibiza en el período 1 de abril a 30 de septiembre de 2004.
- (46) Correo interno de BALEARIA de 9-02-05 (Recabado en formato electrónico en inspección de Balearia (folio 4279) al director general de carga con copia al presidente en el que comunica que el director de carga de TRASMEDITERRÁNEA le ha transmitido que necesita un buque de BALEARIA (Manuel Azaña) para la línea Barcelona-Mahón. Para otro día esperan disponer de un buque de otra compañía para la línea Barcelona-Ibiza-Palma-Barcelona con lo que piden devolver un buque de BALEARIA (Bahía de Málaga) y que el Manuel Azaña vuelva a su línea habitual.
- (47) Acuerdo de 25-04-06 (Recabado en formato papel en inspección de Balearia-Barcelona) firmado por el presidente de BALEARIA y el director general de TRASMEDITERRÁNEA (folios 1127-1128) cuyo objeto era establecer el marco de actuación en caso de necesidades ocasionales para el embarque de sus tráficos en la otra naviera a precios preestablecidos de facturación entre ambas compañías. Afecta a pasaje, vehículos en régimen de pasaje, carga autopropulsada y rolonizada de todas las líneas de ambas compañías desde la península a Baleares y entre las islas. El acuerdo entró en vigor el 1-05-06 con duración prevista hasta el 30-04-07 y prorrogable por períodos de 12 meses.

- (48) Acuerdo de 4-10-06 (Recabado en formato papel en inspección de Balearia-Barcelona) firmado por el presidente de BALEARIA y el director general de TRASMEDITERRÁNEA (folios 1123-1126) cuyo objeto era el intercambio de espacios de carga en líneas de las rutas Cataluña-Isla de Ibiza/Menorca a un precio pactado. También se contemplaba el embarque de carga de TRASMEDITERRÁNEA en buques de BALEARIA en una línea de la ruta Levante-Isla de Ibiza a un precio pactado. El acuerdo entró en vigor el 5-10-06 con vigencia por seis meses prorrogable por períodos de igual duración.
- (49) Acuerdo de 16-11-06 (Recabado en formato papel en inspección de Balearia-Barcelona) firmado por el presidente de BALEARIA y el director general de TRASMEDITERRÁNEA (folios 1129-1130) cuyo objeto era establecer el marco de actuación en caso de necesidades para el embarque de sus tráficos en la otra naviera a precios preestablecidos. Afecta a carga autopropulsada y rolonizada de todas las líneas de ambas compañías desde la península a Baleares y entre las islas. El acuerdo entró en vigor el 2-12-06 con vigencia hasta el 1-12-07 prorrogable por períodos de 12 meses.
- (50) Fichero de BALEARIA de 4-12-06 (Recabado en formato electrónico en inspección de Balearia) (folios 3933-3937) que incorpora intercambio de metros lineales entre BALEARIA y TRASMEDITERRÁNEA en líneas con Isla de Ibiza, Menorca y Mallorca en el período septiembre-noviembre 2006.
- (51) Fichero de BALEARIA de 24-01-07 (Recabado en formato electrónico en inspección de Balearia) (folios 3948-3955) que incorpora embarques de BALEARIA en buques de TRASMEDITERRÁNEA y viceversa en el período octubre-noviembre 2006.
- (52) Nota manuscrita de la Comisión Ejecutiva de BALEARIA de 11-01-08 (Recabado en formato papel en inspección de Balearia-Palma) (folio 2051) en la que, entre los temas tratados, se señala “ACCIONA”. Sobre esto se dice que la empresa tendría 3 ferrys convencionales (FC), 2 ferrys rápidos (FF) y un rolón. Anotan expresiones como “OK intercambio plazas” y “estarían dispuestos a repartir BI [Barcelona-Ibiza] (nos) BM [Barcelona-Mahón] (ellos)”.
- (53) En abril 2008 (Declaraciones aportadas por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) (folio 714) se celebró reunión en la sede de TRASMEDITERRÁNEA en Madrid en la que se trataron los siguientes asuntos: intercambio de slots en las líneas Barcelona-Ibiza y Barcelona-Menorca, incremento del BAF y cobro de cabezas tractoras en la carga logística acordándose subida para julio y revisión en septiembre.
- (54) En abril 2008 (Declaraciones aportadas por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) (folio 680) se produjo contacto telefónico en el que se acordó la aplicación de un cargo de combustible de importe similar por pasajero y vehículo y la no realización de ofertas agresivas en precio.
- (55) Correo interno de 8-08-08 (Recabado en formato electrónico en inspección de Balearia) (folio 4369) del director general de carga de BALEARIA en el que

informa a su presidente de que si TRASMEDITERRÁNEA incorpora un 2º ferry entre Palma y Barcelona *“sería un claro incumplimiento del acuerdo”* y afectaría a *“nuestros servicios desde Bcn a islas menores y desde Valencia a Palma, es decir, provocará la ruptura del actual acuerdo”*. Y añade *“si ACCIONA pone en marcha este servicio contraviniendo el primer mandamiento del acuerdo que es el de no variar la actual oferta, al acuerdo le quedan 15 días”*.

- (56) Correo interno de 27-08-08 (Recabado en formato electrónico en inspección de Balearia) (folios 4371-4372) del director general de carga de BALEARIA en el que informa a su presidente de que BALEARIA envía muchos más metros con TRASMEDITERRÁNEA que viceversa. En el correo se remite información sobre los metros intercambiados en las semanas 25 a 34.
- (57) Correo interno de BALEARIA de 6-10-08 (Recabado en formato electrónico en inspección Balearia) del director general de carga (folio 4402) en el que se participa que BALEARIA ha acordado con TRASMEDITERRÁNEA el intercambio de metros en las líneas Barcelona-Ibiza y Barcelona-Mahón.
- (58) Correo interno de BALEARIA de 17-11-08 (Recabado en formato electrónico en inspección de Balearia) del abogado interno al presidente (folios 4449-4454) en el que valora el cumplimiento de la Ley de Defensa de la Competencia de un borrador de acuerdo comercial de intercambio de slots carga, pax y autos que se adjunta a firmar entre el director general de TRASMEDITERRÁNEA y el presidente de BALEARIA. A su juicio, *“el acuerdo es contrario al artículo que te he transcrito”* (el 1 de la LDC), *“y sería necesario, para poderse aplicar, obtener la autorización de la CNC revistiendo al mismo en forma de medida de racionalizar la gestión de líneas en tiempos de crisis que en líneas que son poco productivas, garantizaría el mantenimiento de los servicios así como permitan a los consumidores o usuarios participar de forma equitativa de sus ventajas”*.

Y añade *“la clave para que se considerase una conducta colusoria es que hubiese un incremento de precios o una disminución de rotaciones. En este caso concreto se viene a delimitar el número de servicios y a concertar unas tarifas mínimas”*. Se valora como particularmente negativa la fijación de precios de intercambio que, a juicio de la empresa, *“viene a determinar, por sí solo, una fijación de tarifas mínimas”*. Este acuerdo es muy similar al de 18-12-08 que se cita más adelante.

- (59) Correo interno de TRASMEDITERRÁNEA de 1-12-08 (Recabado en formato electrónico en inspección de Trasmediterránea) (folios 3531-3535) del director general al Secretario del Consejo y otros directivos al que se adjunta borrador (Otro borrador de este acuerdo no idéntico ha sido aportado por Balearia como elemento de prueba que acompaña a su solicitud de reducción (folios 538-541)) de acuerdo comercial propuesto por BALEARIA para 2009. Se trata del mismo borrador que el que se adjunta en el correo de BALEARIA anterior.

- (60) Acuerdo de 18-12-2008 (Recabado en formato papel en inspección de Balearia-Palma-Denia) (folios 1276-1279; 1346-1349) de intercambio de slots de carga, pasaje y coches por el que ambas compañías complementan los servicios prestados y se garantizan recíprocamente espacios en aquellos días que la otra compañía no disponga de servicios permitiendo de ese modo ofrecer servicios diarios en líneas de las rutas Cataluña-Menorca; Cataluña-Isla de Ibiza; Levante -Isla de Ibiza y Levante-Mallorca. En el acuerdo se establecen los precios de intercambio. La duración del acuerdo es de un año desde su firma (En el acuerdo, sin embargo, no se contemplan signatarios. Solo se indica al final que ambas partes manifiestan su conformidad con el contenido del acuerdo) prorrogable por períodos iguales.
- (61) El 14-01-09 (Declaraciones aportadas por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) (folios 618-619; 715-716) se celebró reunión en la sede de TRASMEDITERRÁNEA en Madrid de seguimiento del cumplimiento del cártel. TRASMEDITERRÁNEA insistía en que BALEARIA le estaba quitando clientes.
- (62) Correo interno de BALEARIA de 27-01-09 (Recabado en formato electrónico en inspección Balearia) (folio 4769-4770) al que se adjuntan horarios e itinerarios básicos de la compañía en el período 19 de enero a 6 de abril de 2009. En los trayectos Barcelona-Ibiza, Barcelona-Mahón se indica a pie de página que se complementan con los de otros operadores para dar servicio diario (Otros listados de horarios e itinerarios de fechas anteriores muestran para estas líneas frecuencia diaria y no aparece el pie de página anterior (folios 4759; 4765). Los horarios previstos para el período 3 de mayo a 14 de junio 2010 reflejan no solo el pie de página sino que también muestran en el propio cuadro que unas frecuencias son prestadas por otro operador (folio 4795).
- (63) El 4-02-09 (Declaraciones y documentos aportados por Balearia en el marco de su solicitud de reducción. Recabado en formato papel en inspección Balearia-Palma) (folios 681; 696; 1243) se celebró reunión en la sede de TRASMEDITERRÁNEA en Madrid en la que se abordó el mecanismo de intercambio de plazas y se comentaron posibilidades de servicio a prestar por cada uno en islas menores. En nota manuscrita de la reunión, se indica que *“nosotros tenemos que hacer 2 BM + 5 BS/BI”*. *BM:Barcelona-Mahón; BS:Barcelona-San Antonio; BI: Barcelona-Ibiza*. Se indica además *“crear cuenta Hotmail”* (folio 1243).
- (64) Correo interno de BALEARIA de 11-02-09 (Recabado en formato electrónico en inspección Balearia) (folios 4486-4490) del director general de negocio al presidente y otros directivos al que se adjunta acuerdo de intercambio de slots que se recoge en el acuerdo de 15-3-09.
- (65) El 12-02-09 (Recabado en formato electrónico en inspección de Balearia) (folios 4033-4035) se celebró reunión en las oficinas de TRASMEDITERRÁNEA en Madrid sobre el modo de articulación del intercambio de plazas en buques de la otra compañía.

- (66) Nota manuscrita de comisión ejecutiva de 19-02-09 (Recabado en formato papel en inspección Balearia-Palma) (folio 2011) en la que se cita acuerdo BAL-AT [TRASMEDITERRÁNEA] sobre precios de intercambio, que son bajos, y fecha de aplicación para pax en junio.
- (67) Acuerdo (Como en el acuerdo de 18-12-08 no se contemplan signatarios y se indica al final que ambas partes manifiestan su conformidad con el contenido del acuerdo) de 15-03-09 (Recabado en formato papel en inspección de Balearia-Denia y en formato electrónico en inspección Balearia) (folios 1350-1353; 4487-4490) de intercambio de slots de carga, pasaje y coches con el objeto de completar los distintos servicios que vienen prestando en líneas de las rutas Cataluña-Menorca; Cataluña- Isla de Ibiza; Levante-Isla de Ibiza y Levante-Mallorca. En el acuerdo se establecen los precios de intercambio. La duración del acuerdo es de un año a partir del 15-03-09 hasta 15-03-10 prorrogable por períodos de un año. Este acuerdo supone un incremento de precios de pasaje frente al de 18-12-08 y una reducción del precio de carga.
- (68) Nota manuscrita de reunión el 31-03-09 (Recabado en formato papel en inspección Trasmediterránea-Palma) (folio 872) en el que constan los siguientes asuntos:
- *“Cortar acciones*
 - *Agravio listas y recomponer*
 - *Resolver clientes listado*
 - *BALEARIA pretende blindar los clientes”*

La cita de esta reunión está recogida en la agenda del director general de TRASMEDITERRÁNEA (folio 3873). A la convocatoria de esta reunión se refiere el correo interno de 26-03-09 (Recabado en formato electrónico en inspección Trasmediterránea) del director general de TRASMEDITERRÁNEA a directivos de su empresa (folio 3536).

- (69) El 6-04-09 (Declaraciones y documento aportados por Balearia en el marco de su solicitud de reducción. Recabado en formato papel en inspección Balearia-Palma) (folios 619; 681; 698; 1260) se celebró una reunión en las oficinas de TRASMEDITERRÁNEA en Madrid en la que se acordó el intercambio de slots para las islas menores y el fletamento de un buque rápido de BALEARIA para realizar los servicios Valencia-Ibiza a los que obliga el contrato del Estado con TRASMEDITERRÁNEA. También se acordó el mantenimiento de oferta de buques en las Islas Baleares y los precios de intercambio de metros lineales tanto para pasajeros como para vehículos. En la nota manuscrita de la reunión se recoge *“Si ISCOMAR entra en islas menores=“casus belli”; no es su mercado”*.

La cita de esta reunión está recogida en la agenda del director general de TRASMEDITERRÁNEA (folio 3864).

- (70) Correo de 16-04-09 (Recabado en formato electrónico en inspección Balearia) (folio 4512) del director general de TRASMEDITERRÁNEA (En este correo el director general remite el correo desde una dirección webmail) al presidente de BALEARIA informándole de las objeciones de Fomento a la incorporación de un buque a la línea de contrato entre Valencia e Ibiza.
- (71) Durante abril y mayo 2009 (folio 742) (Declaraciones aportadas por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) se celebraron reuniones bilaterales entre Balearia y TRASMEDITERRÁNEA en las oficinas de ésta en Barcelona porque se consideraban el núcleo del acuerdo y esperaban que, si ambas se coordinaban, ISCOMAR estaría obligada a cumplir estos acuerdos. En estas reuniones se intercambiaban listas de clientes y se hablaba de tarifas y seguimiento de clientes.
- (72) En mayo 2009 (Declaraciones aportadas por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) (folios 619, 716; 742) se celebró reunión en la sede de TRASMEDITERRÁNEA en Madrid cuyo objeto era una nueva subida de precios disfrazada de un concepto nuevo distinto al flete y BAF para justificarla a clientes. TRASMEDITERRÁNEA implantaría el código ISPS y BALEARIA introduciría el cobro de servicios portuarios.
- Se habló de la intención de subir los precios de carga sobre todo en las líneas Barcelona-Ibiza y Barcelona-Mahón y de que debía intentarse que las empresas de cargo de las propias navieras repercutieran al cliente final todos los cargos pues son estas empresas las que ofrecen productos más baratos y dificultan las subidas pactadas.
- (73) Nota manuscrita de 20-05-09 (Recabado en formato papel en inspección Balearia-Palma) (folio 1264) en la que consta Temas Acciona [TRASMEDITERRÁNEA] y se indica, en relación con el intercambio de plazas en Baleares, que hay que bloquear plazas el día que el otro no va en la línea Barcelona-Ibiza.
- (74) Nota manuscrita de 23-05-09 (Recabado en formato papel en inspección Balearia-Palma) (folio 1265) en la que consta "*Temas Acciona*" [TRASMEDITERRÁNEA] y se analiza el bloqueo de plazas en BALEARIA en la línea Barcelona-Ibiza.
- (75) Correo interno de BALEARIA de 15-06-09 (Recabado en formato electrónico en inspección Balearia) (folios 4517-4518) con copia al director general de carga al que se adjunta conciliación de cuentas entre TRASMEDITERRÁNEA y BALEARIA a 30-04-09.
- (76) Contrato de 15-06-09 (Recabado en formato electrónico en inspección Balearia y aportado por Balearia en su solicitud de reducción) (folios 519-527; 4142-4146) entre TRASMEDITERRÁNEA y BALEARIA por el que la primera fleta a la segunda un buque (Patricia Olivia) durante el período 15-06-09 a 15-09-09 para el transporte de mercancías entre Valencia e Ibiza y viceversa. La frecuencia del servicio es conforme a lo exigido en el contrato para la

prestación de servicios de líneas de interés público (fachada Baleares) suscrito entre TRASMEDITERRÁNEA y la Administración del Estado.

- (77) El 16-06-09 (Declaraciones y documento aportados por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) (folios 607; 589; 743) se celebró una reunión en las oficinas centrales de TRASMEDITERRÁNEA en Madrid en la que se acordó la fijación un precio de intercambio único para todas las líneas a partir del 15 de julio, el intercambio de los precios para los clientes compartidos, una tarifa mínima en Baleares no inferior a 70 euros, el establecimiento de reuniones semanales entre las 3 compañías los lunes para seguimiento y la implementación de la tasa ISPS en 2 euros por Acciona [TRASMEDITERRÁNEA] e ISCOMAR y la tasa de servicios portuarios en 2,4 euros por BALEARIA. Se insistió en la subida de precios de las cargas logísticas. BALEARIA aplicó los nuevos precios a las nuevas peticiones de clientes y la tasa de servicios portuarios a los que no pusieron excesivas reticencias y Acciona [TRASMEDITERRÁNEA] implementó los acuerdos a través de una selección de sus clientes (folio 2616). En la nota manuscrita (Director general de carga de Balearia) (folio 589) de la reunión consta:
- “–Tendencia subir precio de forma inmediata*
 - Necesidad de entenderse ambos equipos de carga. Establecer mecanismos*
 - Si desaparece el tercer operador, será difícil poder subir precio ya que seríamos observados con “lupa””*
- (78) Dos correos de 14-05-09 (Recabados en formato electrónico en inspección Trasmediterránea) (folios 3549-3562) de TRASMEDITERRÁNEA (Administración de ventas) a múltiples destinatarios informando de los itinerarios de esta compañía en el verano de 2009. Entre ellos, se identifican los horarios y las frecuencias de la línea Valencia-Ibiza y se especifica que esta línea es operada por BALEARIA.
- (79) Correo de 23-06-09 (Recabado en formato papel en inspección Balearia-Valencia) (folio 1541) de TRASMEDITERRÁNEA a diversos destinatarios y con copia al director general de carga de BALEARIA en el que comunica las incidencias habidas desde que se ha abierto la línea Valencia-Ibiza en colaboración con BALEARIA.
- (80) El 5-08-09 (Declaraciones aportadas por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) se celebró una reunión (folios 717; 2619) en Tánger entre ambas empresas en la que TRASMEDITERRÁNEA insistió en el incumplimiento sistemático de los acuerdos alcanzados en junio relacionados con la subida de precios. En relación con la situación de ISCOMAR, TRASMEDITERRÁNEA puso sobre la mesa el acuerdo alcanzado con Tasmal Logística (Iscomar) en el que se muestra cómo TRASMEDITERRÁNEA se quedaría con una cuota mayoritaria del mercado de ésta.
- (81) En octubre 2009 (Declaraciones aportadas por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) (folios 681; 744) se alcanzó acuerdo de cuotas en carga

que se mantuvo hasta el 21 de abril 2010 aunque, a juicio de BALEARIA, no se llegó a aplicar plenamente.

- (82) El 24-11-09 (Declaraciones y documentos aportados por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) (folios 610; 682; 700-701; 718; 737) se celebró una reunión en las oficinas de TRASMEDITERRÁNEA en Madrid en la que se intercambiaron información sobre los metros lineales transportados (folios 560-566) por la otra compañía en el período mayo-octubre para controlar las cuotas de ambas. A juicio de BALEARIA, TRASMEDITERRÁNEA pretendía un reparto 62% para ellos/38% para BALEARIA. Se acordó la necesidad de establecimiento de un mecanismo para compensar las desviaciones de cuotas pero no se concretó.

La cita de esta reunión está recogida en la agenda del director general de TRASMEDITERRÁNEA (folio 3871).

- (83) El 10-12-09 (Declaraciones y documentos aportados por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) (folios 568; 570; 610; 682) se celebró reunión en la delegación de BALEARIA en Palma para contrastar datos sobre cumplimiento del acuerdo de cuotas. En nota manuscrita (Director general de negocio de Balearia) de la reunión (folio 568) se contrastan los datos del mes de noviembre y se establecen los estándares de medición de los vehículos articulados y rígidos.
- (84) Correo interno de BALEARIA de 15-12-09 (Recabado en formato electrónico en inspección de Balearia) (folios 4596-4632) al que acompañan los embarques realizados por BALEARIA y TRASMEDITERRÁNEA en buques de la otra compañía a lo largo de 2009.
- (85) En diciembre 2009 (Declaraciones aportadas por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) (folios 744-745) se estableció contacto telefónico (folio 2617) entre ambas compañías para tratar de acordar la subida del BAF en 2010. TRASMEDITERRÁNEA lo modificaría a partir de enero en tanto que BALEARIA lo haría el 15 de febrero puesto que los acuerdos con los clientes finalizan a finales de enero.
- (86) En diciembre 2009 (Declaraciones y documento aportados por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) (folios 611; 682; 570) se celebró reunión en un hotel de Madrid en la que se acordó un reparto de cuotas de carga correspondiendo el 58-60% a TRASMEDITERRÁNEA y el 42-40% a BALEARIA y se concedieron un período de 3 meses para validar el sistema de control antes de aplicar penalizaciones.
- (87) El 11-02-10 (Declaraciones y documento aportados por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) (folios 611; 619; 682-683; 745; 572) se celebró una nueva reunión en un hotel de Madrid en la que TRASMEDITERRÁNEA reprochó a BALEARIA el incumplimiento de cuotas en enero y se buscaron fórmulas de penalización.

- (88) El 16-02-10 (Declaraciones y documento aportados por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) (folios 611; 572) se mantuvo contacto telefónico entre el director de explotación de TRASMEDITERRÁNEA y el director general de negocio de BALEARIA en el que se acordó un mecanismo de compensación de cuota que, según BALEARIA, nunca llegó a aplicarse.
- (89) El 24-02-10 (Declaraciones y documento aportados por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) (folios 611; 619-620; 683; 745; 764; 574) se celebró una reunión en un hotel de Madrid en la que se habló de la necesidad de subir precios, de mantener las cuotas pactadas y de respetar los clientes de cada operador. En nota manuscrita (Nota manuscrita del director general de negocio de Balearia) de la reunión se indica que [el presidente de BALEARIA] propone que el precio medio sea el mínimo, que se suba a los que están por debajo y se mantenga a los que están por encima. [El director general de TRASMEDITERRÁNEA], por su parte, indica que *“debemos coordinar las políticas comerciales y no ofertar a clientes del otro a la baja”* y *“además controlar a los que cambian por subida de precio”*.

La cita de esta reunión está recogida en la agenda del director general de TRASMEDITERRÁNEA (folio 3872).

- (90) Fax de 6-04-10 (Recabado en formato papel en inspección de Balearia-Valencia) (folios 1542-1543) de TRASMEDITERRÁNEA al director general de carga de BALEARIA al que se adjunta liquidación de cuentas entre ambas empresas correspondiente a enero de 2010.
- (91) El 21-04-10 (Declaraciones aportadas por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) (folios 611; 620; 683) se celebró la última reunión en un hotel de Madrid en la que TRASMEDITERRÁNEA reprochó a BALEARIA la introducción de un nuevo buque en el mercado en las líneas Barcelona-Ibiza y Barcelona-Mahón a lo que respondió con la introducción de un buque rápido en la línea Valencia-Ibiza y la suspensión del contrato de fletamento de servicios que se firmó el año anterior. Según declaraciones de BALEARIA en su solicitud de reducción, tras esta reunión no se produjeron contactos nuevos entre ambas empresas.

A.3 BALEARIA - ISCOMAR

- (92) Fax del consejero delegado de ISCOMAR al presidente de BALEARIA de 5-02-03 (Recabado en formato papel en inspección de Balearia-Denia. Balearia, en su solicitud de reducción, ha aportado acuerdo Mediterráneo (folio 504) idéntico al folio 1381) sobre un acuerdo en el Mediterráneo en pasajeros, vehículos y carga en las líneas Alcudia-Ciudadela con un reparto al 50% y Denia-Ibiza-Palma con un reparto a decidir (folios 1381; 1396-1399).
- (93) Correo de 7-02-03 (Recabado en formato papel en inspección de Balearia-Denia) del Consejero delegado de ISCOMAR al presidente de BALEARIA con copia al Director general (En ese momento, el actual director general de Trasmediterránea) de ISCOMAR sobre un posible acuerdo en las líneas Denia-

Ibiza-Denia; Denia-Ibiza-Palma y Alcudia-Ciudadela con reparto al 50% y con comercialización a un precio concertado (folios 1400-1402).

- (94) Acta de una reunión celebrada el 27-08-03 (Declaraciones y documento aportados por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) entre BALEARIA e ISCOMAR en la oficina de esta última en Palma preparatoria de posibles acuerdos para la explotación conjunta de las líneas Alcudia-Ciudadela-Barcelona y Denia-Ibiza-Palma que, de acuerdo con declaraciones de BALEARIA en su solicitud de reducción, no se llegaron a concretar (folios 3098; 3170-3181). A la reunión asistieron por parte de BALEARIA, entre otras, el director general de carga y por parte de ISCOMAR, entre otras, el director general, el delegado en Menorca y un consejero. El acta fue remitida el 29-08-08 por fax por UMAFISA a BALEARIA.
- (95) Correo interno de BALEARIA del director general de carga al presidente de 11-09-03 (Declaraciones y documento aportados por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) en el que se da traslado de una reunión mantenida con ISCOMAR sobre un posible acuerdo de colaboración y sobre otra reunión mantenida entre BALEARIA y TRASMEDITERRÁNEA (folios 3098; 3182-3183). A la reunión con ISCOMAR asistieron por parte de esta empresa el director general, el delegado en Menorca y un consejero.
- (96) Borrador de acuerdo de septiembre 2003 (Declaraciones y documento aportados por Balearia en el marco de su solicitud de reducción. Los términos del acuerdo son prácticamente idénticos que los del borrador de acuerdo de septiembre de 2003 entre Trasmediterránea y Balearia) a firmar entre el presidente de BALEARIA y el consejero delegado de ISCOMAR (folios 3098-3099; 3185-3193) cuyo objeto era la optimización, con reparto de ingresos y gastos, de los servicios de transporte marítimo de pasajeros, vehículos y carga rodada en las líneas marítimas Barcelona-Ciudadela/Mahón; Alcudia-Ciudadela/Mahón; Denia-Ibiza; Ibiza-Palma y Denia-Palma. En las líneas con Menorca, el reparto es al 50%. En el resto, al 65%-BALEARIA/35%-ISCOMAR. En el borrador de acuerdo se contemplaba la posibilidad de que BALEARIA repartiera con TRASMEDITERRÁNEA el 33,3% de ingresos y gastos en la línea Barcelona-Ciudadela en tanto se consiguiera con esta compañía un acuerdo en las líneas Denia-Ibiza y Barcelona-Mahón aceptado por ISCOMAR.
- El borrador contemplaba el cargo de un porcentaje idéntico sobre las ventas en concepto de gastos generales y comerciales y la posibilidad de comercializar los servicios realizados por la otra parte que no figuran en el mismo en las mismas condiciones y precios que tuviera la empresa prestataria del citado servicio. Asimismo, se incluía un intercambio de slots. Según declaraciones de BALEARIA en su solicitud de reducción, este intercambio fue lo único que llegó a aplicarse en la práctica. El acuerdo entraría en vigor el 29-09-03 y tendría una duración anual prorrogable por períodos iguales.
- (97) Borrador de acuerdo de 26-09-03 (Declaraciones y documento aportados por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) (folios 3098-3099; 3194-

3195) cuyo objeto era el intercambio de metros lineales en las líneas Barcelona-Ibiza; Barcelona-Mahón; Ibiza-Formentera; Valencia-Palma; Barcelona-Palma/Ibiza. En el acuerdo se contemplaba la no contabilización como metros lineales liquidables de los metros de las cabezas tractoras en la carga autopropulsada *“para compensar el menor coste portuario de la carga autopropulsada respecto de la manipulada”*.

Asimismo, el acuerdo contemplaba que una de las dos firmantes alcanzara un acuerdo de explotación conjunta, venta o intercambio de slots con TRASMEDITERRÁNEA en alguna línea de este acuerdo, en cuyo caso dicho acuerdo debería prever el mantenimiento de este acuerdo tanto en sus barcos como en los de TRASMEDITERRÁNEA. El acuerdo entraría en vigor el 29-09-03 y tendría una duración de un año prorrogable tácitamente.

- (98) Correo de 20-12-03 (Recabado en formato electrónico en inspección Balearia) (folios 4251-4254) de ISCOMAR a BALEARIA en el que le manifiesta la reticencia de su empresa a *“ampliar la colaboración”* con BALEARIA por diversas razones y le remite estadísticas del tráfico Barcelona-Mahón de dos buques de BALEARIA en el período julio 2003 – diciembre 2003.
- (99) Correo de 27-06-06 (Recabado en formato electrónico en inspección Balearia) (folios 4280-4281) cruzado entre ISCOMAR y BALEARIA para proceder al embarque de pasajeros de ISCOMAR en buque de BALEARIA en la línea Barcelona-Mahón. El embarque se hace de acuerdo con un planteamiento que se entiende responde a *“lo que está acordado entre ISCOMAR y BALEARIA”*. Asimismo, BALEARIA informa a ISCOMAR del *“precio inter-navieras actualmente en vigor”*.
- (100) Acuerdo de 28-09-06 (Recabado en formato papel en Inspección Balearia-Barcelona) (folios 1116-1117) firmado entre el presidente de BALEARIA y el consejero delegado de ISCOMAR por el que se concierta el embarque recíproco de carga autopropulsada con chófer en las rutas interinsulares Mallorca-Menorca, Mallorca-Ibiza e Ibiza-Formentera. Se establecen precios de intercambio y una cláusula por la que ambas empresas se comprometen a respetar a los clientes exclusivos de la otra naviera. La duración del acuerdo es de un año a contar desde el 2-10-06.
- (101) Addendum de 23-03-07 (Recabado en formato papel en Inspección Balearia-Barcelona) (folio 1143) por el que se prorroga el acuerdo anterior y se modifica retirando BALEARIA un buque en temporada baja de una línea en la ruta Mallorca-Menorca.
- (102) BALEARIA en su solicitud de reducción (Declaraciones y documentos aportados por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) (folios 617; 713; 721-723) indica que en 2007 se celebró un acuerdo (folios 725-727) entre BALEARIA e ISCOMAR en la línea Alcudia-Ciudadela que implicaba un acuerdo de precios para esta ruta. El acuerdo comenzaría el 1 de octubre de

2007 y finalizaría el 23 de marzo de 2008. Se facilitó copia del acuerdo al Gobierno de las Islas Baleares (folio 728).

- (103) Acuerdo de 23-03-07 (Recabado en formato papel en Inspección Balearia-Barcelona y en formato electrónico en inspección Balearia) firmado por el presidente de BALEARIA y el consejero delegado de ISCOMAR (folios 1140-1142; 4284-4286) por el que se concertaba el embarque recíproco entre ambas empresas de pasaje y carga autopropulsada con/sin chófer en las rutas Península-Baleares (Cataluña-Isla de Ibiza/Menorca, Levante-Isla de Ibiza, Cataluña-Mallorca, Levante-Mallorca), se establecen precios de intercambio y una cláusula por la que ambas empresas se comprometen a respetar a los clientes exclusivos de la otra naviera. La duración del acuerdo es de un año a contar desde el 26-03-07.
- (104) Addendum de 28-09-07 (Recabado en formato papel en Inspección Balearia-Barcelona y en formato electrónico en Balearia) (folios 1118; 4288) por el que se prorrogaba el acuerdo anterior y se modificaba la colaboración en una línea de las rutas Cataluña-Isla de Ibiza y Cataluña-Menorca.
- (105) En correo interno de 17-03-08, aportado por Balearia en su solicitud de reducción y recabado en formato electrónico en la inspección a Balearia, del director general de carga al presidente de BALEARIA se informa sobre una reunión de 13-03-08 (folios 629; 4301-4302) en la sede de BALEARIA de Barcelona con, entre otros, el director general de carga de ISCOMAR con propuesta de acuerdo y convocatoria de una nueva reunión para el 28-03 en Denia, y en el que se lee:
- “El acuerdo básicamente sería para incrementar los precios entre Denia e Ibiza...”* y los puntos más relevantes que resumen serían los siguientes:
- Intercambiar listas de clientes autopropulsado y logística distinguiendo clientes exclusivos/compartidos.
 - Compromiso de no embarcar clientes de la lista de una naviera en la otra. Disuadir mediante tarifón e incluso notificando falta espacio en buque.
 - Incremento de precios a la mayor brevedad y, como pretexto, la subida del carburante.
 - Acuerdo precio m/l y plataformas clientes nuevos con mínimas diferencias entre ambas navieras.
 - Acuerdo precio intercambio para situaciones de fuerza mayor o exceso demanda.
- (106) Borrador de acuerdo de 4-04-08 (Recabado en formato papel en Inspección Balearia-Palma y en formato electrónico en inspección Balearia (4308; 4310) a firmar entre el presidente de BALEARIA y el consejero delegado de ISCOMAR (folios 1320; 4308; 4310) por el que se concertaba el embarque recíproco de carga autopropulsada con/sin chófer o ronzada en líneas de las rutas Cataluña-Isla de Ibiza/Menorca, Levante-Isla de Ibiza, Mallorca-Isla de Ibiza,

Mallorca-Levante, Cataluña- Mallorca y Levante-Mallorca y se establecía un precio de intercambio. La duración del acuerdo sería de un año a contar desde el 4-06-08.

- (107) Correo de 5-04-08 (Recabado en formato electrónico en inspección Balearia) (folios 4306-4307) del director general de carga de BALEARIA al director general de ISCOMAR con copia al presidente de BALEARIA y otros directivos de ISCOMAR manifestando su conformidad a los comentarios del director general de ISCOMAR sobre el acuerdo de 4-04-08. En particular, se refiere a la cláusula de clientes exclusivos de la que indica que “no es para firmar por cuestiones obvias de TDC y por no estar suficientemente maduro el mercado”. Según correo de la misma fecha del director general de carga de BALEARIA a directivos de esta empresa (folios 4309-4310) el acuerdo entró en vigor el día anterior.
- (108) Entre el 12 y 16-05-08 (Declaraciones y documentos aportados por Balearia en el marco de su solicitud de reducción. Recabado en formato papel en inspección Balearia-Palma) (folios 680; 687; 1270; 2617) se celebró reunión en la sede de ISCOMAR de Palma, aportado por Balearia en su solicitud de reducción y recabado en formato electrónico en la inspección a Balearia, en la que se abordaron: aplicación del cargo de combustible (BAF, Bunker Adjustment Factor. Cláusula utilizada en el comercio internacional para ajustar las fluctuaciones del precio del crudo.) durante ese mes; incremento de precios de pasaje y vehículos en las líneas Valencia-Palma y Barcelona-Palma; establecimiento de una diferencia máxima del 30% en el precio de ambas navieras en la línea Denia-Ibiza y establecimiento de un precio de intercambio en caso de incidencias.
- (109) El 20-05-08 (Declaraciones y documento aportados por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) (folios 681; 689) se produjo conversación telefónica en la que se acordó retrasar la aplicación del BAF por parte de ISCOMAR al 4 de junio; el importe de los cargos y los precios de tarifa oficial y oferta 48 horas en las líneas Península-Baleares.
- (110) Correo interno de 22-09-08 (Recabado en formato electrónico en inspección Balearia) (folios 4393-4397) del director de informática al presidente de BALEARIA y otros directivos remitiendo otro del (El abogado interno de Balearia remite este correo desde una dirección webmail) abogado interno de esta empresa al consejero delegado y al director general de ISCOMAR en el que se adjunta borrador de acuerdo de 18-09-08. Éste tiene por objeto posibilitar y garantizar los servicios de carga autopropulsada en los buques de ambas compañías en líneas de las rutas Cataluña-Menorca, Cataluña-Isla de Ibiza, Cataluña-Mallorca, Mallorca-Menorca, Levante-Isla de Ibiza y Levante-Mallorca. Se establece un precio de intercambio. La duración del acuerdo para las líneas de Cataluña con las islas menores sería del 18-09-08 hasta el 30-05-09 y para una línea de la ruta Mallorca-Menorca hasta el 30-03-09.

- (111) Correo interno de 24-09-08 (Recabado en formato electrónico en inspección Balearia) (folios 4398-4400) del director general de carga al director de zona de Baleares y Estrecho de BALEARIA adjuntando borrador de addendum al borrador de 18-09-08 para el tráfico interinsular balear que se refiere a una línea en la ruta Mallorca-Menorca. Se establece un precio de intercambio.
- (112) Nota manuscrita de 6-11-08 (Recabado en formato papel en inspección Balearia-Palma) (folio 1235) en la que *consta "Acuerdo ISCOMAR:*
- + ISC = BM+BI*
- + BAL = DI*
- CB con un barco cada uno".*
- Parece referirse a la creación de una comunidad de bienes entre las dos compañías en la que cada una aportaría un barco. ISCOMAR realizaría las líneas Barcelona-Mahón y Barcelona-Ibiza y Balearia operaría la línea Denia-Ibiza.
- (113) Entre el 22-10-08 y el 26-03-09 se cruzaron varios correos (folios 4423-4426; 4441-4448; 4455-4457; 4471-4477; 4503-4506) (Recabados en formato electrónico en inspección Balearia) entre BALEARIA e ISCOMAR remitiendo variaciones al borrador de 18-09-08. Se proponía la creación de una o varias comunidades de bienes pues, a juicio del presidente de BALEARIA, *"las autoridades de competencia las verían con muy buenos ojos con la que está cayendo"* (folio 4426). Esta idea, no obstante, se rechazó pues el gabinete jurídico de BALEARIA recomendó expresamente que *"en el ámbito de la CB debíamos descartar la idea de subida de precios"* (folio 4445). El acuerdo supondría la retirada de un buque por parte de cada empresa en líneas de las rutas Cataluña-Isla de Ibiza/Cataluña-Menorca (BALEARIA) y Levante-Isla de Ibiza (ISCOMAR) (folios 4426; 4446; 4455; 4505). A juicio del presidente de BALEARIA, *"son tiempos de acordar y no de guerrear"* (folio 4426).
- (114) En uno de los correos, el director general de negocio de BALEARIA manifiesta, a raíz de una nueva propuesta, que *"deberíamos fijar unas tarifas más acordes con el precio de venta actual (PVP -20%) y establecer un mínimo de PVP para evitar una guerra de precios"* (4503).
- (115) BALEARIA aporta en el marco de su solicitud de reducción documentación contable que refleja la facturación cruzada entre ambas empresas desde 2001 (folios 5541-5552).

A.4. TRASMEDITERRÁNEA - ISCOMAR

- (116) Entre el 27-12-07 y el 9-01-08 (Recabado en formato electrónico en inspección Trasmediterránea) (folios 3383-3393) se cruzaron varios correos entre ACCIONA-TRASMEDITERRÁNEA e ISCOMAR a propósito de un acuerdo con entrada en vigor el 9 de enero que se adjunta y cuyo objeto es el tráfico roro (Roll-on/roll-off (de carga) en los tráficos península-Baleares. Cada empresa

retiraba un buque y dejaba otro realizando los dos buques que quedan el tráfico conjunto según itinerario pactado. Ambas partes garantizan a la otra el uso preferente de determinados huecos a un precio de intercambio preestablecido. El acuerdo estaría vigente de 9-01-08 a 15-10-08 prorrogable por períodos anuales de forma automática.

(117) Nota manuscrita de reunión de 8-04-09 (Recabado en formato papel en inspección Trasmediterránea-Palma. Despacho del director de carga de Baleares) (folio 873) en la que constan:

- Intercambio mismos metros mismos PAX
- Vender pasaje plazas acordadas al mismo precio nuestro – Mahón/Ibiza
- Plazas limitadas a precio mayorista
- Margen sobre precio de mercado entre 15/20%
- Antes de inicio de nuevo acuerdo consolidar cuentas antiguas

(118) Reunión de 15-04-09 (Recabado en formato papel en inspección Trasmediterránea-Palma) (folio 997) a la que asistieron el consejero delegado y el director general de ISCOMAR y el director general y el director de pasaje de TRASMEDITERRÁNEA. En la reunión se trataron diversos aspectos relacionados con carga y pasaje entre los que cabe destacar la fijación de un precio de intercambio en carga y la venta de pasaje por parte de ISCOMAR en líneas de las rutas Cataluña-Isla de Ibiza y Cataluña-Menorca de TRASMEDITERRÁNEA a los precios de ésta y con un margen predeterminado y la venta de pasaje por TRASMEDITERRÁNEA en una línea de la ruta Levante-Isla de Ibiza de ISCOMAR a los precios de ésta y con el mismo margen predeterminado.

(119) Correo interno de 15-04-09 (Recabado en formato papel en inspección Trasmediterránea-Palma) (folio 980) del director de carga de Baleares de TRASMEDITERRÁNEA en el que informa al director general y otros directivos de peticiones de ISCOMAR para llegar a un acuerdo que incluyen la no incorporación de un buque en las islas menores. Se sugiere consolidar y liquidar saldos de temporadas anteriores.

(120) Acuerdo de 15-07-09 (Aportado por Balearia como elemento de prueba que acompaña a su solicitud de reducción) (folios 542-549; 609) entre Tasmart Logística, S.A., filial de ISCOMAR, y TRASMEDITERRÁNEA por el que la primera pacta la reserva de unos espacios en los buques de la segunda a unos precios preestablecidos a cambio de la exclusividad de los embarques de Tasmart en la compañía naviera.

A.5. BALEARIA – ISCOMAR - TRASMEDITERRÁNEA

(121) En marzo 2008 (Declaraciones aportadas por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) (folios 618; 713-714) se produjo una reunión entre las 3 empresas en la sede de TRASMEDITERRÁNEA en Palma (Asistentes:

Balearia – entre otras, presidente, director general de carga y director zona Baleares y Estrecho; Acciona – director general de Trasmediterránea, directora gerente Acciona Logística, director de carga de Baleares, delegado de Palma y ex director general de carga; Iscomar – consejero delegado, director general, consejero y ex director general de carga) en la que TRASMEDITERRÁNEA propuso poner fin a la guerra comercial iniciada en enero 2006 y establecer acuerdos de incremento de precios vinculados a conceptos concretos (BAF por ejemplo). Se definió una hoja de ruta para concretar estos incrementos de precios y las fórmulas que permitieran el mutuo respeto de las carteras de clientes. Se acordó limitar el número de interlocutores.

- (122) El 2-06-08 (Declaraciones y documento aportados por Balearia en el marco de su solicitud de reducción. Recabado en formato papel en inspección Balearia-Palma) (folios 681; 691; 1273) se produjo una reunión en Palma entre las 3 empresas en la que se acordó nueva subida del BAF para pasaje y vehículos por incremento precio combustible que se anunciaría a partir del 9 de junio y se aplicaría a final de mes. Se acordó con ISCOMAR el incremento de precios en la línea Valencia-Palma y Barcelona-Palma.

La cita de esta reunión está recogida en las agendas del director general de TRASMEDITERRÁNEA y la directora gerente de Acciona Logística (folios 3857; 3874).

- (123) Nota manuscrita de reunión navieras el 4-06-08 (Recabado en formato papel en inspección Trasmediterránea-Madrid) (folio 1053). Se trataron los siguientes asuntos:

- Actualización de precios: flete+BAF transporte marítimo
- Cobro de cabeza tractora

- (124) Correo interno de 12-06-08 (Recabado en formato electrónico en inspección Balearia) del director general de carga al presidente de BALEARIA informando sobre una reunión de 11-06-08 (folios 4342-4343) con ISCOMAR y TRASMEDITERRÁNEA en la que se convocó una nueva reunión para el 19-06 y se trataron los siguientes temas:

- La aplicación del BAF se está consolidando: TRASMEDITERRÁNEA e ISCOMAR ya han aplicado la segunda revisión y revisarán el 1º día del mes y BALEARIA ya ha comunicado la segunda revisión y revisará el 10º día del mes.
- Cobro de cabezas tractoras: TRASMEDITERRÁNEA cobrará 100€ a partir 1 julio; ISCOMAR 95€ en julio sin especificar fecha y BALEARIA igual que TRASMEDITERRÁNEA pero al principio no a todas las cargas.
- Subida de precios de las navieras: se estudia aplicación de precios mínimos.

- Subida de precios del transporte por carretera de las empresas logísticas de alrededor del 10%: la propondrá TRASMEDITERRÁNEA en próxima reunión.
- Optimización de buques y sus rotaciones.
- Precios de intercambio: se analiza aplicación del BAF.

(125) Nota manuscrita de reunión de 19-06-08 (Recabado en formato papel en inspección Trasmediterránea-Palma) (folios 895-896) en la que consta:

- Cabezas tractoras: CT 1 julio; BAL – 14 julio; IC 17 julio. Aparecen también los importes de las tres empresas
- Transporte terrestre: subida el 1 de julio.
- Manipulado Ro-Ro – 100€= subida 1 septiembre
- Fecha de aplicación a los 3 metros de la cabeza tractora del precio m/l.- 1 septiembre
- Celebración de reuniones fuera de recintos e instalaciones propias.
- Subida de precios mínimos por parte de TRASMEDITERRÁNEA.

La cita de esta reunión, celebrada en las oficinas de BALEARIA de Barcelona, está recogida en la agenda de la directora gerente de Acciona Logística (folio 3852).

(126) En junio de 2008 (Declaraciones aportadas por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) (folios 714-715) se celebró una reunión en la sede de TRASMEDITERRÁNEA de Palma en la que se acordó subida escalonada del precio del BAF a partir de julio de 2008 estableciéndose el orden (1º BALEARIA, 2º TRASMEDITERRÁNEA, 3ª ISCOMAR) y que el período de aplicación de subida entre una y otra compañía sería de 10 a 15 días.

(127) En julio 2008 (Declaraciones aportadas por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) (folio 715) se celebró reunión en un hotel de Lérida para seguimiento de la subida del BAF, establecimiento de mecanismos de cobro sobre las cabezas tractoras de las empresas logísticas y aplicación del BAF sobre las mismas. Se discutió por la captación de clientes de unas navieras a otras y se habló de la posibilidad de intercambiar información sobre clientes morosos para endurecer las condiciones de embarque de forma coordinada.

(128) Nota manuscrita de 1-09-08 (Recabado en formato papel en inspección Balearia-Palma) (folio 1228) en la que consta que en las líneas Denia-Palma, Valencia- Palma, BALEARIA reduce un FC (ferry convencional) y Acciona [TRASMEDITERRÁNEA] un FF (fast ferry), por lo que se produce una fuerte reducción de la oferta. En las líneas Denia-San Antonio, Denia-Ibiza y Valencia-Ibiza Balearia reduce un FC y Acciona [TRASMEDITERRÁNEA] 1 FF por lo que se produce una moderada reducción de la oferta. En la línea Palma-Ibiza

Acciona [TRASMEDITERRÁNEA] reduce un FF y se produce una fuerte reducción de la oferta.

(129) Correo interno de BALEARIA de 4-09-08 del director general de carga al presidente en el que manifiesta su opinión sobre una propuesta de acuerdo remitida el 3-09-08 (Recabado en formato electrónico en inspección de Balearia) (folios 4376-4377) por el consejero delegado de ISCOMAR al presidente de BALEARIA y al director general de TRASMEDITERRÁNEA consistente en la existencia de un solo buque diario a Ibiza y Mahón durante la temporada baja quitando un buque ISCOMAR y otro BALEARIA durante dos meses y un buque TRASMEDITERRÁNEA durante un mes.

(130) Nota manuscrita de reunión de 15-09-08 (Recabado en formato papel en inspección Trasmediterránea-Palma) (folios 900-901) en la que consta:

- 1) Agravios y desviaciones en un plazo de 1 semana
- 2) Convocar a las empresas participadas
- 3) Reforzar acuerdo marzo y cita:
 - Clientes compartidos: lista, censo histórico enero-abril con porcentaje, intercambiar precio, volcar información quincenal.
 - Equiparación de fletes+BAF
 - Islas Menores: 10% recargo
 - Aplicar BAF por todos los metros
 - Aplicar 100€ cabeza tractora 1 octubre

La cita de esta reunión está recogida en la agenda del director general de TRASMEDITERRÁNEA (folio 3861).

(131) Correo de 25-11-08 (Recabado en formato electrónico en inspección Balearia) del consejero delegado de ISCOMAR al director general de TRASMEDITERRÁNEA y al presidente de BALEARIA en el que expone sus conclusiones sobre la reunión del día 24-11-08 (folio 4458):

- ISCOMAR dispuesta a retirar un buque siempre que BALEARIA quite otro y se produzca intercambio de slots de carga y capacidad de venta de pasaje; TRASMEDITERRÁNEA debería quitar también un barco pero no es condición indispensable.

(132) En febrero 2009 (Declaraciones aportadas por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) (folio 741) tuvo lugar una reunión en las oficinas de TRASMEDITERRÁNEA en Palma en la que tanto BALEARIA como TRASMEDITERRÁNEA reprocharon a ISCOMAR el acercamiento a sus clientes. Todas las empresas coincidían en que se debían controlar las acciones comerciales de cada una dado que el objetivo de los contactos era subir precios y mantener el status quo entre las tres empresas.

- (133) Correo de 17-02-09 (Recabado en formato electrónico en inspección Balearia. Enviado desde una dirección webmail) (folio 4493) del director general de TRASMEDITERRÁNEA al presidente de BALEARIA en el que le informa de una reunión con el consejero delegado de ISCOMAR ese día.
- (134) Nota manuscrita de reunión de 24-02-09 (Recabado en formato papel en inspección Trasmediterránea-Palma) (folio 867) en la que constan los siguientes asuntos:
- *“Paro de acciones inmediata*
 - *Subida 15 marzo: ISCOMAR no quiere subir primero – propone 30 marzo; BALEARIA el 15 abril.*
 - *Cruzamos escritos comunicación*
 - *Lista clientes contrato.”*
- (135) Acuerdo de 18-02-09 (Recabado en formato electrónico en inspección Balearia. Como en los acuerdos de 18-12-08 y 15-03-09 entre Balearia y Trasmediterránea no se contemplan signatarios y se indica al final que ambas partes manifiestan su conformidad con el contenido del acuerdo) (folios 4042-4043) entre las tres empresas cuyo objeto es complementar los distintos servicios que prestan en determinadas líneas en Baleares garantizándose recíprocamente espacios para carga los días que la otra compañía no disponga de servicios a un precio de intercambio preestablecido. Las líneas afectadas son Barcelona-Mahón, Barcelona-Isla de Ibiza, Barcelona-Palma, Valencia-Isla de Ibiza, Valencia-Palma y Denia-Ibiza. Cada compañía retira un buque o abandona una línea.
- (136) El 3-03-09 (Declaraciones aportadas por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) (folios 716; 741-742) se celebró reunión en un hotel de Valencia en la que se controlaba si las compañías realizaban las subidas de precios pactadas y si se respetaban los clientes respectivos mediante ofertas disuasorias para que los clientes desistieran. Las reuniones celebradas a partir de marzo tenían por objeto mantener el status del momento de reparto de clientes, controlar que las subidas de precios pactadas se realizasen y promover acciones para procurarse ingresos extraordinarios (folio 741).
- (137) Nota manuscrita de reunión el 4-04-09 (Recabado en formato papel en inspección Trasmediterránea-Palma) (folio 868) en la que constan los siguientes asuntos:
- *“Aumento lineal NO*
 - *S/R 10-13-16 (incluye cabeza tractora)*
 - *IC [ISCOMAR] le parece una subida alta*
 - *IC no sube el primero, necesita confianza y estabilidad del mercado”*

(138) Nota manuscrita de reunión el 27-04-09 (Recabado en formato papel en inspección Trasmediterránea-Palma) (folios 875-878) en la que constan:

- *“Posibles subidas: código ISPS, costes financieros, retornos*
- *Intercambio listado clientes morosos – cada 15 días*
- *IC - subir manipulado*
- *IC - subida vía BAF o T3 2 a 3 euros*
- *BAL - 5% lineal puerta a puerta. 4/5 euros*
- *CT - 3/5 euros*
- *1 Junio: CT primero, IC segundo, BL tercero. IC lanzar 15 mayo*
- *Retornos – lo tiene que consultar a Andrés. Miedo a tribunal competencia. Muchas subidas*
- *IC dice que CT salga primero”*

(139) El 22-05-09 (Declaraciones aportadas por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) (folio 742) se celebró una reunión tripartita en un hotel de Barcelona en la que se informó a ISCOMAR de los aspectos tratados entre BALEARIA y TRASMEDITERRÁNEA en la reunión de mayo 2009.

(140) Según declaración de BALEARIA en su solicitud de reducción, las reuniones semanales previstas en la reunión del 16-06-09 se celebraron en junio, julio y septiembre paralizándose la última semana de este mes por la situación económica de ISCOMAR. En ellas, se cruzaba información sobre clientes que se han pasado de una compañía a otra y se daba cuenta de los incumplimientos respecto de las subidas de precios pactadas. La primera reunión tuvo lugar en un hotel de Barcelona el 29-06-09 (Declaraciones y documentos aportados por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) (folios 607-608; 743; 591-592). En ella se materializó la introducción del ISPS (2€) a partir del 1 de julio y de la tasa de servicios portuarios (2,4€) a partir del 16 de julio. ISCOMAR no llegó a aplicar el recargo aduciendo situación de precariedad económica.

En esta reunión se habló también de las agencias de transporte (representan un porcentaje alto de la carga de las navieras), que en vez de subir tarifas las bajaban, lo que provocaba una reducción de precios en contra del objetivo perseguido por los acuerdos (folio 753).

(141) Nota manuscrita de reunión el 29-06-09 (Recabado en formato papel en inspección Trasmediterránea-Palma) (folios 890-891) en la que constan:

- *“BAL asegurado combustible*
- *IC subió; sube de forma generalizada; 2,5 euros/ml*
- *BAL 2,4 euros/ml”*

(142) En julio 2009 (Declaraciones y documentos aportados por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) se celebró la segunda reunión (folios 744; 756-757). En ella, TRASMEDITERRÁNEA comunicó el nombre de clientes de logística a los que habían subido el precio desde el 1 de julio con el objeto de evitar que las otras dos compañías les fueran a dar cobertura. Además, se informó de los precios que habían fijado a sus compañías de cargo: ISCOMAR – 180€, TRASMEDITERRÁNEA – 150€ y BALEARIA – 100€. BALEARIA aplicó la subida a las nuevas peticiones de servicio. En esta reunión también se acordó respetar los clientes estrella de cada naviera (folio 2616).

El 20-07-09 (Declaraciones y documento aportados por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) se celebró una nueva reunión en un hotel de Barcelona en la que se reprocharon el desvío de clientes de una compañía a otra (folios 744; 756-757; 759).

La primera semana septiembre (Declaraciones aportadas por Balearia en el marco de su solicitud de reducción) (folio 744) hubo una nueva reunión en la sede de TRASMEDITERRÁNEA en Madrid en la que se habló de la precariedad de ISCOMAR y del trasvase de clientes hacia las otras dos compañías. Se acordó el intercambio de información sobre estos clientes para asignar los compartidos a cada una de ellas y repartir los exclusivos.

La última semana septiembre (folio 744) se acordó en una nueva reunión suspender las reuniones semanales ya que ISCOMAR estaba próxima a la suspensión definitiva de sus servicios.

(143) Además de las reuniones citadas en los párrafos precedentes, en las agendas del director general de TRASMEDITERRÁNEA y la directora gerente de Acciona Logística se han detectado citas que pudieran estar relacionadas con otras reuniones similares. Por orden cronológico, éstas son: reunión navieras BAL 14-07-06 (folio 3854); reunión con ISCOMAR BCN 16-04-08 (folio 3855); reunión palma BALEARIA 13-05-08 (folio 3856); reunión BALEARIA (folio 3875); reunión navieras 27-05-08 (folio 3853); navieras Denia 4-07-08 (folio 3859); consejero delegado ISCOMAR/presidente BALEARIA 10-09-08 (folio 3860); navieras 18-12-08 (folio 3861); navieras Valencia 13-02-09 (folio 3863); almuerzo director general ISCOMAR 16-04-09 (folio 3865); consejero delegado ISCOMAR 5-06-09 (folio 3866); consejero delegado ISCOMAR 8-07-09 (folio 3867); consejero delegado ISCOMAR 17-09-09 (folio 3869); almuerzo presidente de BALEARIA 1-10-09 (folio 3870).

B. EN 1995 LAS EMPRESAS FLEBASA Y SERCOMISA CREAN UNA COMUNIDAD DE BIENES DENOMINADA TRASMAPI-FLEBASA CON LA QUE HEN VENIDO GESTIONANADO CONJUNTAMENTE LA LINEA MARITINA ENTRE IBIZA Y FORMENTERA. EN 1999 BALEARIA SUSTITUYE A FLEBASA EN LA COMUNIDAD DE BIENES. DESDE 2004 MEDITERRANEA PITIUSA HA ESTABLECIDO ACUERDOS CON ESTAS PARA LA COORDINACION DE HORARIOS EN LA LINEA IBIZA-FORMENTERA

La situación en la línea comercial Ibiza-Formentera, tal y como la Dirección de Investigación expone en el Informe propuesta se ha desarrollado de la forma siguiente:

- (144) El 10 de abril de 1995 los presidentes de Fletamentos de Baleares, S.A (Flebasa) (presidente posteriormente de Balearia) y SERCOMISA firman un acuerdo para crear la comunidad de bienes denominada TRASMAPI-FLEBASA, con participación del 50% y cuyo objeto era *“la explotación y gestión en común de los servicios de transporte de viajeros por vía marítima que efectúan independientemente, las actividades de navieras y consignatarios, en el sentido más amplio, así como la gestión y administración de negocios marítimos”* para lo que cada uno de los socios se comprometía a poner a disposición de la entidad creada los buques necesarios que se especificarían con posterioridad. Una comisión de dos miembros, uno por cada empresa, fijaría los horarios y el buque adscrito a cada servicio respetando la proporción de un 50% de viajes para cada socio. Se preveía una duración de un año prorrogable por períodos iguales, salvo denuncia de las partes (folios 5592-5599 **CONFIDENCIALES**).
- (145) El 11 de abril de 1999, mediante acuerdo firmado por los presidentes de BALEARIA y SERCOMISA y un representante de Flebasa, ésta renunció a su participación en la comunidad de bienes anterior, siendo sustituida en la misma por BALEARIA, modificándose su denominación por la de TRASMAPI-BALEARIA, y quedando en vigor todas las cláusulas del contrato de 10 de abril de 1995. La duración era de un año prorrogable por períodos iguales (folios 5601-5604 **CONFIDENCIALES**). Acto seguido, los presidentes de BALEARIA y SERCOMISA firman el 12 de abril de 1999 un nuevo acuerdo por el que ambos comuneros modificaron la participación de cada socio para 1999, acordando que el objeto de la comunidad de bienes sería el de la gestión de los siguientes servicios prestados por los socios: a) la línea regular de pasajeros Ibiza-Formentera-Ibiza; b) viajes desde el puerto de Ibiza al puerto de La Sabina y viceversa; c) traslados de turistas nacionales y extranjeros entre los puertos de Ibiza-Formentera-Ibiza (transfers); d) servicios con salida de los puertos de Ibiza y La Sabina que se realicen fuera de horario. Cada empresa prestaría dichos servicios con unos buques reseñados; unos gastos correrían a cargo de la comunidad y otros a cargo de cada compañía; la recaudación de ingresos correría a cargo de la comunidad que luego los repartiría a cada socio. Se mantiene la duración anual prorrogable (folios 5606-5609 **CONFIDENCIALES**). En 2000, 2001, 2002 y 2003 se modificó la participación de los comuneros y en 2003, además, se modificó el objeto de la comunidad pasando éste de la gestión de servicios prestados por los socios a la prestación de los servicios previa cesión por los socios del uso de determinados buques, para lo que se estableció la correspondiente contraprestación económica (folios 5611-5632 **CONFIDENCIALES**). En 2005 y 2007, se modificaron los buques cedidos por los socios y, en particular, el régimen de cesión del buque de BALEARIA. En todas estas modificaciones se contempla una vigencia de alrededor de un año

dependiendo del momento de la firma y con renovaciones anuales salvo denuncia de las partes.

- (146) Al momento de la investigación, la comunidad de bienes seguía operativa y contaba con los siguientes buques para el cumplimiento de sus objetivos: un buque de pasaje en propiedad, cuatro buques de pasaje aportados por SERCOMISA y un buque mixto aportado por BALEARIA (folios 5721-5722). BALEARIA mantenía taquillas en las estaciones marítimas de Ibiza y Formentera en las que ejerce la actividad comercial de venta de pasajes para los servicios establecidos dentro del calendario horario de la comunidad de bienes, para los servicios propios de transporte de vehículos y carga rodada y para cualquier otro servicio o ruta fuera de la línea Ibiza-Formentera (folio 4080). De acuerdo con información publicada en internet, cada buque opera con el logotipo (TRASMAPI y BALEARIA) de la empresa propietaria con excepción del buque propiedad de la comunidad de bienes que lleva el logotipo de ambos socios.
- (147) Según las declaraciones y documentación aportadas por balearia en el marco de su solicitud de reducción, en abril de 2004 en la reunión celebrada entre BALEARIA, SERCOMISA y MEDITERRÁNEA PITIUSA se acordaron los horarios, evitando solapamiento, de TRASMAPI BALEARIA CB y MEDITERRÁNEA PITIUSA en la ruta Ibiza-Formentera para 2004 y se presentó una propuesta conjunta de horarios al Consejero de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de Ibiza y Formentera que incluía el sobrecoste de prestación de servicio en dos horarios de baja rentabilidad propuestos por el Consejero: el primer servicio de Formentera-Ibiza y último servicio de Ibiza-Formentera (folios 5772; 6001; 5777-5780).
- (148) El 20 de abril de 2004 BALEARIA envía dos correos electrónicos internos del delegado en Formentera (que aporta en el marco de su solicitud de reducción). En uno se dirige al presidente y al director general de carga informando de una reunión mantenida el 16-04-04 con el Consejero de Formentera en la que le transmitió *“la voluntad que hay de parte de las navieras de llegar a un horario lo más consensuado posible”* así como de *“adoptar medidas que impidan que un tercero pueda irrumpir en la línea con horarios más comerciales”* (folio 5782). En el otro se dirige al presidente informando de una reunión de la misma fecha con SERCOMISA y MEDITERRÁNEA PITIUSA sobre los dos servicios de baja rentabilidad en el que se indica que *“hay un acuerdo entre TRASMAPI y MEDITERRÁNEA PITIUSA de no coincidencia de horarios y de asumir llegado el caso una parte cada uno en la realización de los primeros y últimos viajes”*. En el correo se pone de manifiesto, asimismo, la voluntad de presentación de una propuesta coordinada de costes al Consejero de Formentera para estos dos servicios (folios 5772; 6001; 5784). La carta acordada (folio 5787) fue trasladada por el delegado de Formentera al presidente de BALEARIA mediante correo de 22-10-04 (folio 5786).

- (149) Según declaración verbal de BALEARIA, al menos desde 2004 existían acuerdos de precios con MEDITERRÁNEA PITIUSA fundamentalmente verbales por lo que las pruebas documentales son escasas (folio 6002).
- (150) En correo electrónico de 1 de junio de 2005, aportado por Balearia en el marco de su solicitud de reducción, de SERCOMISA a BALEARIA, le informa de las sospechas sobre el incumplimiento de MEDITERRÁNEA PITIUSA de un acuerdo de precios con TRASMAPI BALEARIA CB para la venta exterior, fuera de taquilla, de billetes y comenta la estrategia a adoptar por TRASMAPI BALEARIA CB. En el correo se indica *“ya que han roto lo pactado ir a por todas”* (folios 5772; 5789).
- (151) En correo electrónico de 7 de junio de 2005, aportado por Balearia en el marco de su solicitud de reducción, de SERCOMISA a BALEARIA *remitiendo propuesta de programación de horarios en la temporada alta de 2005 que “se intentarán pactar con MEDITERRÁNEA PITIUSA” en una reunión que se celebraría entre SERCOMISA, BALEARIA y MEDITERRÁNEA PITIUSA el 10-06-05. Sobre uno de los horarios propuestos SERCOMISA indica que “si no hay ningún cambio de las otras compañías saldremos tres barcos a la misma hora”, lo que parece indicar un barco por cada una* (folios 5773; 6002; 5791-5793).
- (152) En correo electrónico de 22 de junio de 2005, aportado por Balearia en el marco de su solicitud de reducción, de SERCOMISA a BALEARIA le informa de que esa mañana se ha acordado con MEDITERRÁNEA PITIUSA un precio de oferta en un trayecto determinado de TRASMAPI-BALEARIA CB y MEDITERRRÁNEA PITIUSA con el objeto de dificultar la entrada en la línea a nuevos operadores como ISCOMAR. En el correo se indicaba que si ISCOMAR no modificaba sus tarifas, el precio de oferta se aplicaría en otros dos trayectos. En una nota interna de la misma fecha de TRASMAPI BALEARIA CB a su personal se indica que *“la empresa se ha visto obligada en realizar dicha operación para, de alguna manera, contrarrestar las ofensivas desleales de ISCOMAR”* (folios 5773; 5795-5796).
- (153) En correo electrónico de 22 de septiembre de 2005, aportado por Balearia en el marco de su solicitud de reducción, de SERCOMISA a BALEARIA le remite propuestas de horarios en el que se indica que *“la propuesta del horario de invierno es una propuesta, la cual está consensuada entre el pool y MED. PITIUSA”*. En el correo se pone de manifiesto, además, la existencia de ofertas para dificultar la explotación comercial de ISCOMAR en esta línea al indicar *“independientemente de la oferta de las 9,00 para “acompañar al Pitiusa Nova [buque de ISCOMAR]””* (folios 5773; 6003; 5798-5801).
- (154) Como se ha descrito en la información sobre las partes, en enero de 2006, SERCOMISA resultó adjudicataria de los contratos de interés público de los servicios de la mañana (Formentera-Ibiza) y de la noche (Ibiza-Formentera). Sin embargo, según declaración verbal de BALEARIA, como consecuencia de los acuerdos de horarios establecidos en 2004 con MEDITERRÁNEA PITIUSA,

el servicio Formentera-Ibiza fue prestado por SERCOMISA y el servicio Ibiza-Formentera por MEDITERRÁNEA PITIUSA (folios 6001-6002; 6008). Resulta ilustrativa la declaración del gerente de MEDITERRÁNEA PITIUSA en la prensa en la que indica *“a pesar de que en el expediente figura sólo el nombre de SERCOMISA estamos las dos compañías en el servicio, sólo que ésta hace el servicio de primera hora de la mañana y nosotros el de la noche”* (folio 6008).

- (155) En correo electrónico de 20 de abril de 2006, aportado por Balearia en el marco de su solicitud de reducción, de SERCOMISA a BALEARIA se relatan los precios que habrían sido acordados con MEDITERRÁNEA PITIUSA y sobre la celebración de una reunión entre ambas empresas con intención de repercutir conjuntamente la subida del precios del combustible en el precio del billete al turista (folios 5773; 5803-5804).
- (156) En fax de 30 de mayo de 2006, aportado por Balearia en el marco de su solicitud de reducción, de MEDITERRÁNEA PITIUSA a BALEARIA, le informa sobre sus precios a partir de mayo de 2006. Los de adulto turista, adulto residente Formentera y adulto residente Baleares coincidían con los aplicados por TRASMAPI BALEARIA CB en esas fechas según consta en documento interno de esta comunidad de bienes. Según declaración verbal de BALEARIA en su solicitud de reducción, esto prueba la coordinación entre las partes en materia de precios (folios 5773; 6003; 5806-5807).
- (157) En Correo interno de 27 de abril de 2007 de BALEARIA, aportado por Balearia en el marco de su solicitud de reducción, se da cuenta de una reunión mantenida con SERCOMISA para realizar una contrapropuesta a MEDITERRÁNEA PITIUSA sobre horarios en temporada baja. En la reunión se discutió sobre la distribución de horarios y, en particular, sobre las franjas horarias comercialmente buenas. Con la distribución propuesta, que implicaba cesiones por todas las partes, cada naviera operaría un buque y, en conjunto, TRASMAPI-BALEARIA crecería en número de pasajeros. Según declaración verbal de BALEARIA, en ese momento no se llegó a ningún acuerdo produciéndose una guerra de horarios entre TRASMAPI BALEARIA CB y MEDITERRÁNEA PITIUSA hasta octubre de 2008 (folios 6003-6004; 5808-5819). Según declaración verbal de BALEARIA, esto acredita la determinación de las tres navieras de evitar la competencia y repartirse el mercado (folio 6004).
- (158) Según declaración verbal de BALEARIA en su solicitud de reducción, a finales de 2008 se alcanzó un acuerdo sobre horarios en temporada baja (folios 5774; 6004). Mediante correo de 23-09-08 localizado en la inspección, MEDITERRÁNEA PITIUSA transmite su propuesta a TRASMAPI (folios 5821-5822) que, a juicio de BALEARIA, se aproximaba al planteamiento que SERCOMISA y BALEARIA habían expuesto con anterioridad (folio 6004). El borrador de propuesta de la comunidad de bienes lo preparan sus socios el 22-10-08 (folio 5824) (manuscrito recabado en la inspección). Mediante correo interno de BALEARIA de 23-10-08 el delegado de Formentera informa de la

propuesta a realizar a MEDITERRÁNEA PITIUSA que contemplaba una reducción del número de servicios y perseguía que “se pudiera optimizar los servicios a realizar por el pool Trasmapi/Balearia, sin renunciar a la cuota de mercado que se ha alcanzado durante el último invierno, y que es del orden del 80%, y que pudiera ser aceptable por MEDITERRÁNEA PITIUSA”. Según BALEARIA, esta propuesta fue discutida con MEDITERRÁNEA PITIUSA y aceptada por las partes (folios 5774; 5826; 6004; 4427-4428). Constan en el expediente los horarios propuestos por TRASMAPI-BALEARIA CB en octubre de 2008 y los actuales (Confidencial para Iscomar y Trasmediterránea), de donde se desprende que los horarios actuales siguen la pauta de los acordados.

- (159) De acuerdo con la información obrante en el expediente, en el cuadro 5 se recogen los precios aplicados por TRASMAPI-BALEARIA CB y MEDITERRÁNEA PITIUSA en el período 2006-2010:

CUADRO 5: TARIFAS DE PASAJE DE TRASMAPI-BALEARIA CB Y MEDITERRÁNEA PITIUSA EN LA LÍNEA IBIZA-FORMENTERA (Jet: alta velocidad)											
Tarifas	2006		2007		2008			2009		2010	
	CB	MP	CB	MP	CB		MP	CB	MP	CB	MP
					< 5-05	> 5-05					
Adulto turista	17,7	18,5	19,00	19,10	21,00	21,60	20,95	24,00	23,00	25,00	24,80
Menor turista	9,5	11,5	12,00	12,00	12,60	13,20	13,00	14,67	15,00	15,50	15,00
Jubilado turista		11,5	13,00	12,00	13,65	14,25	13,00	15,83	15,00	16,50	15,00
Adulto Baleares	9,74	10,18	9,50	9,54	10,50	10,80	10,47	12,00	11,50	12,50	12,40
Menor Baleares	5,23	6,33	6,00	6,00	6,30	6,60	6,50	7,34	7,50	7,75	7,50
Jubilado Baleares		6,33	6,50	6,00	6,83	7,13	6,50	7,92	7,50	8,25	7,50
Adulto Formentera	2,84	2,96	2,09	2,10	2,31	2,38	2,30	2,64	2,53	2,75	2,73
Menor Formentera	1,52	1,84	1,32	1,32	1,39	1,45	1,43	1,61	1,65	1,71	1,65
Jubilado Formentera		1,84	1,43	1,32	1,50	1,57	1,43	1,74	1,65	1,82	1,65

CB: Comunidad de Bienes Trasmapi; MP: Mediterránea Pitiusa, SL
Fuente: elaboración propia con base información expediente (folios 2084-2099; 4085-4087).

En el cuadro se observa un elevado grado de coincidencia entre las tarifas cobradas por TRASMAPI-BALEARIA CB y MEDITERRÁNEA PITIUSA en la línea de alta velocidad (Jet).

C. EN LOS ACUERDOS, CONTACTOS Y REUNIONES DETALLADOS ANTERIORMENTE SE ACORDARON INCREMENTOS DE PRECIOS DE LOS SERVICIOS; LOS PRECIOS DE INTERCAMBIO DE LOS SERVICIOS; INTRODUCCIÓN O REACTIVACIÓN DEL BAF MARÍTIMO, EL BAF TERRESTRE EN FUNCION DEL PRECIO DEL GASOIL; INTRODUCIR UNA TASA DE SERVICIOS PORTUARIOS; Y UN REPARTO DEL MERCADO VIA CUOTAS O CLIENTES.

A lo largo de los numerosos acuerdos, reuniones y contactos realizados entre las empresas incoadas en este expediente, detalladas en anteriores epígrafes, se puede

identificar un conjunto de prácticas comunes y reiteradas que versan sobre los parámetros comerciales básicos sobre los que las empresas desarrollan sus políticas comerciales, y que en el Informe propuesta elevado al Consejo, la Dirección de Investigación, las agrupa y referencia como sigue:

C.1 Incremento de precios

- (160) Nota manuscrita recabada en la inspección (folio 1282) en la que consta Temas ISCOMAR y expresiones tales como *“están ganando cuota en Denia”*; *“no podemos aguantar diferencial actual pq perdemos cuota de mercado”*; *“Ppta [propuesta] subir ellos en Denia a 125€, subir BAF x 2ª vez”*.
- (161) Cuadros sobre incremento de tarifas recabados en la inspección (folios 1294-1296; 1304-1305) en los que aparecen tarifas comparativas entre BALEARIA e ISCOMAR en distintas líneas. En uno de los cuadros (folio 1295) aparece de forma manuscrita la expresión *“A: [director general de ISCOMAR] De: [director general de negocio de BALEARIA]”*.
- (162) Nota manuscrita sobre precios 2008 recabada en la inspección (folio 1303) en la que aparecen expresiones tales como *“reducir ofertas antelación”*; *“Den-Ibz Balearia incremento pax y mantiene coche; ISCOMAR ¿reducción diferencial en pax?”*; *“resto líneas BALEARIA incremento coche Borja [buque], ISCOMAR incremento camarote”*.
- (163) Nota manuscrita recabada en la inspección, sin fecha, pero adjunta a otro documento fechado el 11 de enero de 2008 (folio 1307) en la que aparece [directora comercial] de ISCOMAR] y las expresiones *“incremento precio Den-Ibz? Cuándo?”* E *“incremento precio camarote? Cuándo?”*
- (164) Correo interno de TRASMEDITERRÁNEA de 8-07-08 recabado en la inspección (folio 3419 **CONFIDENCIAL**) en el que se indica que por instrucciones de la dirección se deben incrementar los fletes de Mahón por servicio por la necesidad de adecuar los precios del transporte a los costes reales del servicio. El 11-06-08 (HP 124) se produjo una reunión entre Transmediterranea, Iscomar y Balearia en la que trato una subida de precios de las navieras, entre otros temas. Ver también HP 125

C.2 Fijación precio de intercambio

- (165) Correo interno de BALEARIA de 16-03-04 recabado en la inspección en el que se remiten instrucciones para la realización de embarques de pasajeros de TRASMEDITERRÁNEA en buques de BALEARIA y se establecen las tarifas de pasaje a cobrar a TRASMEDITERRÁNEA (folios 4268-4269).
- (166) Correo de 27-06-06 recabado en la inspección (folios 4280-4281) cruzado entre la directora comercial de ISCOMAR y el director general de carga de BALEARIA en el que se indica el precio internavieras para las plazas de pasaje solicitadas por causa de fuerza mayor.

- (167) Correo interno de TRASMEDITERRÁNEA de 10-04-08 recabado en la inspección (folios 3402-3403) en el que se comunican los precios de intercambio con BALEARIA en las líneas con Palma.
- (168) Correo interno de BALEARIA de 29-05-08 recabado en la inspección en el que se facilita la tarifa de intercambio para pasaje con ISCOMAR (folios 4321-4323).
- (169) Correo interno de TRASMEDITERRÁNEA de 1-07-08 recabado en la inspección (folio 3418) en el que se indican los precios de intercambio con BALEARIA.
- (170) Correo interno de BALEARIA de 3-07-08 recabado en la inspección (folio 4347) en el que el director general de carga informa al presidente sobre error en el cálculo de los precios de intercambio con TRASMEDITERRÁNEA. La suma del flete+BAF debe equipararse en ambos casos: TRASMEDITERRÁNEA - 40€ (flete) + 16,36€ (baf)= 56,36€; BALEARIA - 46,45€ (flete) + 9,91€ (baf)=56,36€ , en correo de 7-07-08 se confirman estos datos (folio 4351). También se refleja el precio de intercambio con ISCOMAR que es superior al de TRASMEDITERRÁNEA 50€ (flete) + 9,91€ (baf) = 59,91€, en correo de 7-07-08 se equipara el precio para Iscomar (folio 4351).
- (171) Correos internos recabados en formato electrónico en inspección de BALEARIA de 3-08-08 (folios 4366-4367), 3-09-08 (folio 4373), 16-09-08 (folio 4384), 6-10-08 (folios 4404-4405) en los que comunican nuevos precios de intercambio con TRASMEDITERRÁNEA y de ésta con BALEARIA equiparados.

De acuerdo con la información incorporada en estos correos en el período abril – octubre 2008, la evolución del flete + BAF es la recogida en el cuadro siguiente:

CUADRO 6: FLETE + BAF ABRIL-OCTUBRE 2008				
Fecha		Flete €/ml (1)	BAF €/ml (2)	(1) + (2)
ABRIL 08				
9 abril 08	Bcn-Val/Pm	45,00	0,00	45,00
JULIO 08				
1 a 9 julio				
- CT a BAL	Todos trayectos excepto Bcn-Ib/Mh	40,00	16,36	56,36
- BAL a CT/ISC		47,43	8,93	56,36
A partir 10 julio				
- CT a BAL	Bcn-Ib/Mh	40,00	16,36	56,36
- BAL a CT/ISC		46,45	9,91	56,36
AGOSTO 08				
1 a 9 agosto				
- CT a BAL	Todos trayectos excepto Bcn-Ib/Mh	40,00	14,36	54,36
- BAL a CT/ISC		44,45	9,91	54,36
A partir 10 agosto				
- CT a BAL	Bcn-Ib/Mh	40,00	14,36	54,36
- BAL a CT/ISC		44,94	9,42	54,36
SEPTIEMBRE 08				
1 a 9 septiembre				
- CT a BAL	Todos trayectos excepto Bcn-Ib/Mh	40,00	15,76	55,76
- BAL a CT/ISC		46,34	9,42	55,76
A partir 10 septiembre				
- CT a BAL	Bcn-Ib/Mh	40,00	15,76	55,76
- BAL a CT/ISC		47,21	8,55	55,76
A partir 15 septiembre				
- CT a BAL	Bcn-Ib/Mh	30,00	15,76	45,76
- BAL a CT/ISC		37,21	8,55	45,76
OCTUBRE 08				
1 a 9 octubre				
- CT a BAL	Todos trayectos excepto Bcn-Ib/Mh	40,00	14,04	54,04
- BAL a CT/ISC		45,49	8,55	54,04
A partir 10 octubre				
- CT a BAL	Bcn-Ib/Mh	40,00	14,04	54,04
- BAL a CT/ISC		45,94	8,10	54,04
1 a 9 octubre				
- CT a BAL	Bcn-Ib/Mh	30,00	14,04	44,04
- BAL a CT/ISC		35,49	8,55	44,04
A partir 10 octubre				
- CT a BAL	Bcn-Ib/Mh	30,00	14,04	44,04
- BAL a CT/ISC		35,94	8,10	44,04

Fuente: elaboración propia a partir de la información incorporada en el expediente

En el cuadro se observa que en el período abril-julio 2008 el precio de intercambio pasó de 45 a 56,36 euros, lo que representó una subida del 25,2% en 4 meses.

- (172) Correo interno de TRASMEDITERRÁNEA de 16-09-08 recabado en inspección (folios 3434-3445) al que se adjuntan los precios internavieiros en 2006-2008.
- (173) Correo interno de BALEARIA de 6-05-09 recabado en inspección (folio 4513) en el que se comunica precio intercambio así como que se cobrarán la totalidad de los metros y la cabeza tractora, en su caso.
- (174) Correo interno de TRASMEDITERRÁNEA de 12-08-09 recabado en inspección (folio 3582) en el que se comunican los precios de intercambio con BALEARIA.

(175) Correo interno de BALEARIA de 25-02-10 recabado en inspección (folio 4645) en el que se comunican los precios de intercambio con TRASMEDITERRÁNEA.

C.3 Introducción/reactivación BAF marítimo

(176) La información obrante en el expediente procedente de las DP 06/2008 permite apuntar que tanto ISCOMAR como TRASMEDITERRÁNEA aplicaban el BAF antes de 2008: ISCOMAR al menos desde el 1 de enero de 2006 (folio 1775) y TRASMEDITERRÁNEA lo introdujo en noviembre de 2006 (folio 2639). Sin embargo, es a partir de mayo de 2008 cuando ambas empresas lo reactivan y modifican su importe y BALEARIA lo introduce. Ver HP 124, reunión entre Trasmediterránea, Iscomar y Balearia, en la que entre otros temas se habló de la consolidación en la aplicación del BAF, y de sus revisiones, tanto previstas como realizadas. Ver también HP 122, reunión en la que se habla de una nueva subida del BAF el 2-06-08, y HP 123, 126 y 127. Las cuantías exactas del BAF y fechas de modificación quedan reflejadas en el cuadro siguiente:

CUADRO 7: EVOLUCIÓN DEL BAF 2007-2010													
	Balearia			Iscomar				Acciona					
	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2010	2007	2008		2009	2010	
Enero	0		6,6	8,6	5	5	12,5		5,5	5,5		12	13,7
Febrero	0		6,6	8,6	5	5	12,5		5,5	5,5		12	13,7
Marzo	0		6,6	8,6	5	5	12,5		5,5	5,5		12	13,7
Abril	0		6,6	8,6	5	5	12,5		5,5	5,5		12	13,7
Mayo	5,5	5-05 a 9-06	6,6	8,6	5	11	12,5		5,5	12,5	19-05 a 31-05	12	13,7
Junio	8,93	10-06 a 9-07	6,6	8,6	5	14	12,5		5,5	14,7	1-06 a 30-06	12	13,7
Julio	9,91	10-07 a 9-08	6,6	8,6	5	15	12,5		5,5	16,4	1-07 a 31-07	12	13,7
Agosto	9,42	10-08 a 9-09	6,6	8,6	5	14	12,5		5,5	14,4	1-08 a 31-08	12	13,7
Septiembre	8,55	10-09 a 9-10	6,6	8,6	5	15,5	12,5		5,5	15,8	1-09 a 30-09	12	13,7
Octubre	8,1	10-10 a 9-11	6,6	8,6	5	15,5	12,5		5,5	14	1-10 a 31-10	12	13,7
Noviembre	6,1	10-11 a 9-12	6,6	8,6	5	13,5	12,5		5,5	12		12	13,7
Diciembre	5,5	10-12 a 31-12	6,6	8,6	5	12,5	12,5		5,5	12	1-11 a 31-12	12	13,7

Fuente: elaboración propia con base en expediente (folios 1737; 2639; 1179; 1765; 1768; 1442; 1450; 1775).

(177) Correo interno de BALEARIA de 15-04-08, recabado en la inspección de Balearia. (folios 4312-4316) en el que, a propósito del modo de incorporación del BAF a la factura, el director general de carga justifica que el desglose por conceptos sería bueno porque, entre otras razones, *“permite jugar al alza o a la baja sin que parezca que estamos subiendo los precios”* (folio 4313). Se adjunta borrador de escrito para enviar a los clientes explicando las razones de introducción del BAF (folio 4316).

(178) Acta de reunión interna de BALEARIA el 21-04-08 recabada en inspección (folios 3987-3988) en la que se indica que la dirección de la empresa ha propuesto la repercusión de una parte del incremento del coste del combustible de los últimos meses a los clientes en concepto de BAF a razón de 5,5€ por metro lineal a partir del 5 de mayo próximo. Se acuerda dar traslado a los

clientes de forma individual. En el caso de las cargas de logística, que se deben facturar por 6, 9 y 12 metros, se indica que *“la tractora (4 m) deberá situarse en el campo metros free con el fin de que no les sea aplicado el concepto BAF”*.

El BAF se define para todas las líneas de Baleares. Sin embargo, en el caso de las líneas Denia-Ibiza, Denia-Palma e Ibiza-Formentera, dadas las singularidades comercializadoras de las mismas, se retrotraerá el importe del BAF de los precios y acuerdos alcanzados.

(179) Circulares de BALEARIA informando a sus clientes de la introducción/modificación del BAF en carga:

- 23-04-08 (folios 4719-4720): 5,5€/ml Baleares a partir del 5 de mayo. BAF referenciado al Brent, recabada en formato electrónico en inspección de Balearia.
- 3-06-08 (folio 4736): 8,93€/ml Baleares desde 15 de julio, recabada en formato electrónico en inspección de Balearia.
- 4-06-08 (folios 4324-4326): 3,7€/ml línea Ibiza-Formentera a partir del 10 de junio, recabada en formato electrónico en inspección de Balearia.
- 4-08-08 (folio 4757): 9,42€/ml a partir del 10 de agosto, recabada en formato electrónico en inspección de Balearia.
- 1-09-08 (folios 4017-4018): 3,55€/ml línea Ibiza-Formentera a partir 10 de septiembre. BAF referenciado al IFO-380, recabada en formato electrónico en inspección de Balearia.
- 1-09-08 (folio 4751): 8,55€/ml a partir 10 de septiembre. BAF referenciado al IFO-380.
- 8-01-09 (Recabado en formato papel en inspección Balearia-Valencia) (folio 1442): 6,6€/ml para todo 2009. Se indica que han cerrado un acuerdo de estabilidad de precios del combustible para todo el año.
- 8-01-09 (Recabado en formato electrónico en inspección de Balearia) (folio 4479): 3,5€/ml en línea Ibiza-Formentera para todo 2009.
- 11-01-10 (Recabado en formato electrónico en inspección Balearia) (folios 4637-4638): 8,6€/ml y 4,5€/ml (Ibiza-Formentera) para todo 2010.

(180) Circulares de BALEARIA informando a sus colaboradores de la introducción/modificación del BAF a pasaje y vehículos:

- 7-05-08 y 23-05-08 (Recabado en formato electrónico en inspección de Balearia) (folios 3990; 3992)
- Junio 2008 (Recabado en formato electrónico en inspección Balearia) (folio 3993): incremento de BAF en pasaje.
- 13-06-08 (Recabado en formato electrónico en inspección Balearia) (folios 3994; 4185): nuevo incremento aplicable a partir del 4 de julio.

- (181) Circulares de TRASMEDITERRÁNEA sobre actualización del recargo por incremento de hidrocarburos a la carga en Baleares.
- Mayo 2008 (Recabado en formato electrónico en inspección de Trasmediterránea) (folios 3409-3410): 12,5€/ml a partir del 19 de mayo. En la circular se indica que en julio de 2006, TRASMEDITERRÁNEA se vio obligada a actualizar este recargo hasta los 5,5€/ml. BAF referenciado al Brent.
 - 8-08-08 (Recabado en formato electrónico en inspección de Trasmediterránea) (folio 3361): referencia el BAF al IFO-380 a partir del 1 de septiembre.
 - 28-11-08 (Recabado en formato electrónico en inspección de Trasmediterránea) (folio 3364): mantiene en 2009 el mismo recargo que en diciembre 2008 dado que se ha cerrado un acuerdo de estabilidad de precios del combustible.
 - 10-12-09 (Recabado en formato papel en inspección Balearia-Barcelona) (folio 1179): 13,68€/ml en 2010. Justifica incremento en la obligación de utilizar combustible de bajo contenido en azufre durante la estancia de los buques en puerto.
- (182) Circulares de ISCOMAR sobre actualización del recargo por incremento de hidrocarburos a la carga en Baleares:
- 14-04-08 (DP 06/2008) (folio 2408): 9€/ml en línea Denia-Ibiza a partir de 21 de abril. BAF referenciado al Brent.
 - 2-09-08 (Recabado en formato en formato electrónico en inspección Balearia) (folio 4375): 15,5€/ml a partir 3 de septiembre. BAF referenciado al IFO-380.
- (183) Correo interno de 29-06-08 (Recabado en formato electrónico en inspección Trasmediterránea) (folios 4898-4902) de TRASMEDITERRÁNEA al que se adjunta circular a remitir a clientes comunicando que a partir del 1 de julio y todos los primeros de mes se revisará el BAF con arreglo al precio del combustible.
- (184) Correo interno de 30-06-08 (Recabado en formato electrónico en inspección Trasmediterránea) (folio 3417; 4904) de TRASMEDITERRÁNEA en el que se comunica que a partir del 1 de julio se aplicará el BAF a los embarques con ISCOMAR.
- (185) Correo interno de 1-07-08 (Recabado en formato en formato electrónico en inspección Balearia) (folio 4346) de BALEARIA del director general de carga al presidente en el que le informa de que el director de carga de Baleares de TRASMEDITERRÁNEA le ha dicho que a partir de esa fecha esta empresa va a aplicar el BAF a los embarques entre navieras.

- (186) Correo interno de 6-10-08 (Recabado en formato en formato electrónico en inspección Balearia) (folios 4743-4744) de BALEARIA sobre BAF correspondiente a 10 de octubre. Con la nueva fórmula “(se supone que la misma que emplean los otros dos)” correspondía el mismo importe que el mes anterior. Sin embargo, ante las modificaciones hechas por los competidores aplican un BAF más alto ya que “se trata de que volvamos a tener la misma diferencia en el BAF que tuvimos en mayo”.
- (187) Correo interno de 9-01-09 (Recabado en formato en formato electrónico en inspección Balearia) (folio 4470) de BALEARIA en el que se informa que ha salido en prensa “la decisión de BALEARIA en suprimir el baf para el pasaje y coches en régimen de pasaje”, lo que “casa francamente mal con la decisión de carga no solo de mantenerlo durante el 2009 sino de incrementarlo”. Para justificarlo, informar que ISCOMAR y TRASMEDITERRÁNEA tienen el baf a 12,5€/ml y lo mantienen inamovible para 2009 y, además, aplican un coeficiente por operaciones portuarias. En el correo se indica que “no hay más argumento, salvo el de informar confidencialmente y verbalmente (nunca por escrito) que no hay tal anulación del baf en pasaje, que lo que se ha hecho es incrementar el precio del pasaje en la misma cantidad que está el baf”.

C.4 Introducción BAF terrestre/recargo por incremento gas oil

- (188) Correo interno de 29-06-08 (Recabado en formato electrónico en inspección Trasmediterránea) (folios 4898-4902) de TRASMEDITERRÁNEA en el que se comunica que a partir del 1 de julio deben remitir a todos sus clientes escrito que adjunta sobre criterios de actualización por recargo de hidrocarburos en Baleares que incluye un BAF terrestre que aparecerá en factura como BAF2. Este recargo, variable cada mes, se establece en función de la variación del precio del gasoil de automoción y del peso que esta variación representa en el transporte terrestre.
- (189) Correo interno de 4-07-08 (Recabado en formato electrónico en inspección de Balearia) (folios 4348-4350) de BALEARIA adjuntando circular de Balearia Cargo firmada por el director general de carga de Balearia sobre el BAF marítimo y el recargo gasoil automoción. Respecto de este recargo, en la circular se indica que con inicio el 10 de julio se repercutirá el alza de costes del gasoil de automoción a la tarifa de la empresa. El recargo se actualizará trimestralmente en función de la variación del precio del litro de este gasoil y del consumo medio estimado por vehículo en litros por cada 100 kilómetros.

C.5 Cobro cabezas tractoras

- (190) Correo interno de 8-07-08 (Recabado en formato electrónico en inspección Trasmediterránea) (folio 4908) de TRASMEDITERRÁNEA en el que se comunica que a partir del 1 de julio las cargas en las que deba emplearse una cabeza tractora tendrán un incremento de 150€/unidad para cubrir los servicios de dicha tractora.

- (191) Correo interno de 24-07-08 (Recabado en formato electrónico en inspección Balearia) (folio 4732) de BALEARIA en el que se indica que a partir del 15 de agosto se va a cobrar la cabeza tractora puesta a disposición por la naviera a sus clientes de forma que BALEARIA pueda reducir el parque móvil de tractoras que tienen en régimen de alquiler. Hasta ahora el servicio era gratuito. A partir de esa fecha se cobrarán 100€ por embarque.
- (192) Correo interno de 24-07-08 (Recabado en formato electrónico en inspección Trasmediterránea) (folios 3427-3428 **CONFIDENCIAL**) de TRASMEDITERRÁNEA en el que incorpora oferta realizada a un cliente a quien le comunica que a partir del 1 de septiembre se facturarán los metros lineales de ocupación de buque de la cabeza tractora.

C.6 Aplicación BAF cabezas tractoras

- (193) Correo interno de 24-07-08 (Recabado en formato electrónico en inspección Balearia) (folio 4732) de BALEARIA en el que se indica que la fórmula de ajuste del recargo del combustible que se ha aplicado desde el 5 de mayo sólo lo ha hecho sobre el remolque pero no sobre la totalidad de la carga. A partir del 10 de agosto se aplicará sobre 10, 13 y 16 metros lineales y no sobre 6, 9 o 12 metros lineales de la “caja”.

C.7 Introducción tasa servicios portuarios/código ISPS

- (194) Circular de 1-06-09 (Recabado en formato electrónico en inspección de Trasmediterránea) (folio 5020) de TRASMEDITERRÁNEA en la que se informa de la aplicación desde el 1 de julio de un recargo de 2€/ml a la carga para compensar el pago del servicio especializado contratado que permita a la compañía aplicar el código ISPS (Código de seguridad para prevenir actos de sabotaje en las líneas marítimas de mercancías (Código ISPS 12 diciembre 2002) (BOE 21-08-04) en toda su amplitud.
- (195) Circular de 6-07-09 (Recabado en formato electrónico en inspección Balearia) (folio 4537) de BALEARIA en la que se informa de la introducción de un nuevo concepto denominado “servicios portuarios” que incluye costes de operación, estiba, desestiba, ocupación de superficie, estaciones marítimas y seguridad a partir del 16 de julio por un importe de 2,4€/ml y 1€ en la línea Ibiza-Formentera.

C.8 Reparto de clientes

- (196) Existen numerosos correos en los que las tres empresas se reprochan las agresiones comerciales realizadas a sus clientes y el desvío de carga que se produce de unas navieras a otras. Cabe citar (Existen otros correos internos y ficheros de Balearia en los que hace un seguimiento exhaustivo sobre la competencia (folios 4044-4047; 4055-4057; 4071-4073; 4489-4502; 4507-4511; 4519-4523; 4539-4540) [**CONFIDENCIALES**]. Existen, asimismo, notas de Trasmediterránea sobre seguimiento de clientes de la competencia (folios 1058-1059; 1082) [**CONFIDENCIALES**):

- Correo de 5-09-08 (Recabado en formato electrónico en inspección Balearia) (folios 4378-4380) del director general de carga de BALEARIA al consejero delegado de ISCOMAR con copia al director de carga de Baleares de TRASMEDITERRÁNEA y la directora gerente de Acciona Logística. Destacan en este correo las expresiones “Ruego listéis este archivo y destruyáis el correo. Gracias” (folio 4378) y “Borrar este correo” (folio 4379).
 - Correo interno de 12-09-08 (Recabado en formato electrónico en inspección Balearia) (folios 4381-4383) de BALEARIA adjuntando correo del consejero delegado de ISCOMAR. Destaca en el correo la expresión “Pd: Por favor, elimina este mensaje” (folio 4381).
 - Correo interno de BALEARIA de 3-06-09 (Recabado en formato electrónico en inspección Balearia) (folios 4514-4515).
- (197) Folios que contienen clientes compartidos entre BALEARIA y TRASMEDITERRÁNEA en varias líneas de Baleares y en los que constan los fletes cobrados por cada una de ellas en 2008 y 2009 (Recabado en formato papel en inspección Balearia-Valencia) (folios 1524-1527).
- (198) Correo interno de BALEARIA de 4-02-09 (Recabado en formato electrónico en inspección Balearia) (folios 4772-4775) sobre un cliente exclusivo suyo que ha pedido oferta para autopropulsado. En el correo se indica *“con toda seguridad, (...) pedirá precios a ISCOMAR y a TRASME. En el caso de ISCOMAR que no puede ofrecer Mahón (80% de (...)) es para Mahón el argumento disuasorio es que no queremos perder la exclusiva y en el caso de TRASME, yo ya hablé con [la gerente de Acciona Logística] y con [el director de carga de Baleares de TRASMEDITERRÁNEA] para que den un precio disuasorio cuando (...) se dirija a ellos”*.
- (199) Fichero de BALEARIA de 1-10-09 (Recabado en formato papel en inspección Balearia-Valencia) denominado TRASMEDITERRÁNEA – Intocables (folios 1560; 4076) en el que consta un cuadro titulado “Relación de clientes de TRASMEDITERRÁNEA “intocables” y que son exclusivos de la naviera”.
- (200) Folios que contienen cuadros con las siguientes denominaciones (Recabado en formato papel en inspección Balearia-Valencia):
- “Relación de clientes de BALEARIA “intocables” y que son exclusivos de la naviera” (folio 1561).
 - “Clientes compartidos entre BALEARIA-TRASMEDITERRÁNEA y porcentaje de cuotas” (folio 1562).
 - “Relación de clientes de “ISCOMAR” que han desviado su carga total o parcialmente a “BALEARIA” en los últimos tres meses” (folio 1563).
 - “Relación de clientes de “ISCOMAR” que han desviado su carga total o parcialmente a “TRASMEDITERRÁNEA” en los últimos tres meses” (folio 1564).

(201) Dos correos internos de BALEARIA de 23-01-10 y 28-01-10 (Recabado en formato electrónico en inspección Balearia) (folios 4639-4641) en los que el director general de carga informa al director de zona de Baleares y Estrecho y al presidente, respectivamente, sobre conversaciones mantenidas con TRASMEDITERRÁNEA en las que se queja en relación a algunos clientes. Sobre uno de ellos indica que *“como es un cliente exclusivo de ellos intentamos disuadirle (indicaciones directas mías a (...)) y ni siquiera tiene oferta nuestra y por supuesto no ha embarcado ni un solo camión”*.

De otro cliente indica *“de este cliente se queja de que le hemos puesto encima de la mesa una oferta nuestra (...) y que no hay derecho ya que es exclusivo de ellos. (...). Consultado conmigo le indiqué a (...) que le diera largas y que no le pasara oferta”*. Parece que este cliente insistió en que BALEARIA le pasara oferta *“ante lo cual le pasamos un tarifón (...) y a día de hoy no ha embarcado con nosotros”*.

C.9 Reparto de cuotas

(202) Correo interno de BALEARIA de 18-09-08 recabado en inspección (folios 4385-4386) en el que se adjunta una relación de clientes entregada por el consejero delegado de ISCOMAR que pretende ser la de los clientes compartidos. Se persigue que cada compañía haga su relación de clientes compartidos y sobre la base de las cargas que cada una haya tenido en abril de cada uno de ellos fijar el porcentaje que cada naviera debe tener.

(203) Correo de 24-03-09 recabado en inspección (folios 4501-4502) interno de BALEARIA en el que se habla sobre las reclamaciones entre BALEARIA y TRASMEDITERRÁNEA sobre clientes y se resalta si ha habido alteración de cuotas o no.

(204) Correo interno de BALEARIA de 2-11-09 recabado en inspección (folios 4547-4554) al que se adjuntan cuadros de cuotas de BALEARIA, TRASMEDITERRÁNEA e ISCOMAR en el período mayo-septiembre de 2009.

(205) Correo interno de TRASMEDITERRÁNEA de 13-04-10 recabado en inspección (folios 3806-3807) al que se adjuntan las cuotas en el período enero-marzo 2010 y se indica que son para remitir al [director general de negocio de BALEARIA].

(206) Correo interno de BALEARIA de 3-05-10 recabado en inspección (folios 4656-4660) al que se adjuntan las cuotas de metros embarcados en el período enero-abril 2010.

D. LA INTERVENCION DEL CONSELL INSULAR DE FORMENTERA EN LAS FRECUENCIAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ENTRE IBIZA Y FORMENTERA.

En la fase de Resolución ante el Consejo, éste ha procedido a realizar la prueba solicitada en las alegaciones a la Propuesta de Resolución consistente

en solicitar declaración a la Consejería de Movilidad de Formentera para que confirme que: 1) en abril de 2004 se dirigió a la comunidad de bienes TRASMAPI-BALEARIA y a MEDITERRÁNEA PITIUSA para hacerles una propuesta de horarios en temporada baja; 2) les instó a que llegaran a un acuerdo sobre el contenido de la propuesta o realizaran una propuesta conjunta alternativa y, 3) conoció en todo momento que ambas entidades mantenían contactos para racionalizar los servicios de transporte marítimo de pasajeros en la ruta Ibiza-Formentera.

(207) La Dirección de Investigación realizó el 12 de diciembre de 2011 el siguiente requerimiento de información a la *Consejería de Movilidad de Formentera* del Gobierno Balear, *para que, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 381 de la Ley 1/2000, de Enjuiciamiento Civil, informe sobre su participación en los hechos objeto de este expediente y, en particular, confirme:*

- *Si en abril de 2004 se dirigió a la Comunidad de Bienes y a Mediterránea Pitiusa para hacerles una propuesta sobre franjas horarias en la ruta Ibiza-Formentera en temporada baja;*
- *Si instó a la Comunidad de Bienes y a Mediterránea Pitiusa para que llegaran a un acuerdo sobre el contenido de la propuesta o, en su caso, realizaran una propuesta conjunta alternativa que cubriera las franjas horarias en la citada ruta Ibiza-Formentera en temporada baja; y*
- *Si conoció en todo momento que la Comunidad de Bienes y Mediterránea Pitiusa mantenían contactos para racionalizar los servicios de transporte marítimo de pasajeros en la ruta Ibiza-Formentera."*

(208) El 20 de diciembre de 2011 se recibió respuesta a la anterior solicitud, en la que el Consell Insular de Formentera exponía lo siguiente:

“Consta acreditada una iniciativa del Consell de Formentera que, en el año 2004 y ante la preocupación transmitida por los vecinos de la isla, remitió a cada una de las navieras una propuesta para que durante la temporada baja se incluyeran dos nuevas frecuencias, a primera hora de la mañana y última hora de la tarde, en la ruta Ibiza-Formentera. Ello permitiría, a juicio del Consell, garantizar una mejor conectividad de los habitantes de la isla. Y es que ese periodo del año los formenterenses sufren las consecuencias derivadas de la menor frecuencia de los servicios de transporte marítimo, pues como consecuencia de la dramática minoración del número de turistas las navieras deciden también reducir su oferta de servicios y evitar que su actividad resulte deficitaria.

Se trata, insistimos una vez más, de una preocupación (justificada) de la autoridad insular, que se limitó simplemente a hacerse eco de las peticiones de los vecinos de la isla, pues dependen de las líneas marítimas para desplazarse a las demás Islas Baleares o a la Península Ibérica.

Por todo ello:

- (i) La propuesta del Consell de Formentera se dirigió de manera individualizada a cada una de las navieras y tenía por objeto, exclusivamente, que las operadoras presentes en la línea Ibiza-Formentera incorporaran dos nuevas frecuencias a primera y última hora del día durante la temporada baja.*
- (ii) A raíz de su propia propuesta, el Consell propio instó a las navieras para que valoraran conjuntamente la posibilidad de cubrir dichas frecuencias. Fue en ese contexto en el que tuvo lugar la reunión convocada en noviembre de 2004, y que tuvo por único objeto discutir la propuesta del Consell, limitada por tanto a la posibilidad de cubrir las nuevas frecuencias interesadas por el Consell.*
- (iii) No consta en nuestro poder prueba alguna de que las empresas que operan en la línea Ibiza-Formentera decidieran coordinar sus horarios en el año 2004 aprovechando la iniciativa del Consell que tenía por exclusivo objeto que se cubrieran dos nuevas frecuencias en la ruta Ibiza-Formentera a primera y última hora del día.”*

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Legislación Aplicable

El 1 de septiembre de 2007 entra en vigor la Ley 15/2007, de 3 de julio, de defensa de la Competencia, derogándose la hasta entonces vigente Ley 16/1989, de 18 de julio, de Defensa de la Competencia. Las conductas conocidas objeto de esta resolución comienzan a desarrollarse en 1995 y por tanto bajo la ley 16/1989. Ambas normas regulan de idéntica forma, en su artículo 1 respectivamente, una infracción anticompetitiva como la aquí analizada respecto a acuerdos entre operadores para restringir la competencia, y por lo tanto en materia sustantiva es irrelevante la aplicación de una u otra. Desde el punto de vista procesal, este Consejo ha manifestado en anteriores ocasiones que la aplicación de la Ley 15/2007 al incorporar el programa de clemencia puede resultar más beneficiosa para los administrados, y consecuentemente, dado que la Dirección de Investigación propone la aplicación de dicho programa, es de aplicación al presente caso en su totalidad la Ley 15/2007.

SEGUNDO.- Imputaciones, Alegaciones y Objeto de la Resolución

La Propuesta de Resolución elevada por la Dirección de Investigación

La Dirección de Investigación eleva una propuesta de declaración de infracción del artículo 1 al valorar que las cinco imputadas han formado parte de un cártel, concretamente en el Pliego de Concreción de Hechos se dice

(270) A la vista de los hechos descritos, esta Dirección de Investigación considera acreditada la existencia de un cártel de fijación de precios y de otras condiciones comerciales o de servicio, de limitación o control de la producción y de reparto de mercado en las líneas de transporte marítimo de mercancías y pasajeros que

unen la Península con las Islas Baleares y las Islas Baleares entre sí en el que participaron con distinta responsabilidad COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A., BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A., ISLEÑA MARÍTIMA DE CONTENEDORES, S.A., SERVICIOS Y CONCESIONES MARÍTIMAS IBICENCAS, S.A. y MEDITERRÁNEA PITIUSA, S.L., que se llevó a cabo a través de los siguientes mecanismos:

- A) Firma de acuerdos de intercambio de slots/explotación conjunta*
- B) Contactos y reuniones en las que se acordaron la fijación de condiciones comerciales, el reparto de mercado, el reparto de clientes y de cuotas y el establecimiento de mecanismos de seguimiento y vigilancia del cumplimiento de los acuerdos*

Siendo las responsabilidades de cada una de ellas, distinguiendo respecto a la duración de la infracción en cada caso, la siguiente:

- Para Transmediterránea de 2001 hasta al menos abril de 2010.
- Para Balearia se distinguen dos periodos según tipos de acuerdos, de forma que:
 - o por el acuerdo de Trasmapi-Balearia la duración sería desde “abril de 1995 hasta la actualidad”,
 - o y por el resto de acuerdos para la fijación de precios y otras condiciones comerciales desde 2001 hasta al menos abril de 2010.
 - o Propone reducción de sanción por aplicación del programa de clemencia
- Para Iscomar, de 2001 a octubre de 2009, fecha en la que presenta declaración voluntaria de concurso de acreedores,
- Para Sercomisa, desde abril 1995 hasta la actualidad
- Para M.Pitiusa, desde 2004 hasta la actualidad

Las alegaciones planteadas por las partes al Pliego de Concreción de Hechos no han llevado a la Dirección de Investigación a modificar su inicial valoración (excepto en lo que se refiere a la duración del acuerdo en la línea Ibiza-Formentera, debido a la disolución de la CB el 1 de junio de 2011) por lo que en la Propuesta de Resolución concluye que:

(121) concluye la existencia de una infracción del artículo 1.1 de la LDC, consistente en un cártel en el transporte de mercancías, pasajeros y vehículos en régimen de pasaje en las líneas marítimas que unen la Península y las Islas Baleares y las Islas Baleares entre sí, en el que participaron con diferente duración BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A., COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A., ISLEÑA MARITIMA DE CONTENEDORES, S.A., SERVICIOS Y CONCESIONES MARÍTIMAS IBICENCAS, S.A. y MEDITERRÁNEA PITIUSA, S.L.. Teniendo en cuenta los hechos acreditados

y lo dispuesto en el artículo 61 de la LDC, se considera que la conducta anticompetitiva descrita en el apartado 4 del PCH es imputable a:

(122) (..)

-BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A. por estar acreditado que adoptó acuerdos de intercambio de espacio, de coordinación de frecuencias y explotación conjunta y participó en las reuniones destinadas a adoptar los acuerdos sobre fijación de precios y de otras condiciones, sobre limitación o control de la producción y sobre reparto de mercado en las líneas de transporte marítimo de mercancías, pasajeros y vehículos en régimen de pasaje que unen la Península y las Islas Baleares y las Islas Baleares entre sí. La duración de los acuerdos fue la siguiente:

- Desde el 31 de mayo de 2001 hasta finales de abril de 2010 para los acuerdos que desplegaron sus efectos en todas las líneas de las rutas Península-Baleares e Islas Baleares entre sí, con excepción de la línea Ibiza-Formentera.*
- Desde el 12 de abril de 1995 hasta el 1 de junio de 2011 para los acuerdos establecidos en la línea de transporte marítimo de pasajeros que une Ibiza con Formentera, a través de la comunidad de bienes TRASMAPI-BALEARIA.*

- COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A. por estar acreditado que adoptó acuerdos de intercambio de espacio, de coordinación de frecuencias y explotación conjunta y participó en las reuniones destinadas a adoptar los acuerdos sobre fijación de precios y de otras condiciones, sobre limitación o control de la producción y sobre reparto de mercado en las líneas de transporte marítimo de mercancías, pasajeros y vehículos en régimen de pasaje que unen la Península y las Islas Baleares y las Islas Baleares entre sí desde 1 de mayo de 2001 hasta finales de abril de 2010.

- ISLEÑA MARÍTIMA DE CONTENEDORES, S.A. por estar acreditado que adoptó acuerdos de intercambio de espacio, de coordinación de frecuencias y explotación conjunta y participó en las reuniones destinadas a adoptar los acuerdos sobre fijación de precios y de otras condiciones, sobre limitación o control de la producción y sobre reparto de mercado en las líneas de transporte marítimo de mercancías, pasajeros y vehículos en régimen de pasaje que unen la Península y las Islas Baleares y las Islas Baleares entre sí desde el 5 de febrero de 2003 hasta el 16 de octubre de 2009.

- SERVICIOS Y CONCESIONES MARÍTIMAS IBICENCAS, S.A. por estar acreditado que adoptó el acuerdo TRASMAPI-BALEARIA, C.B. y, a través de esta comunidad de bienes, adoptó acuerdos de coordinación de horarios y fijación de precios en la línea de transporte marítimo de pasajeros que une Ibiza con Formentera, todo ello desde el 12 de abril de 1995 hasta el 1 de junio de 2011, fecha en la que se disolvió la comunidad de bienes.

- *MEDITERRÁNEA PITIUSA, S.L. por estar acreditado que adoptó acuerdos de coordinación de horarios y fijación de precios en la línea de transporte marítimo de pasajeros que une Ibiza con Formentera desde abril de 2004, acuerdos que habrían seguido desplegando sus efectos hasta, al menos, el 1 de junio de 2011, fecha en la que se disolvió la comunidad de bienes con la cual se adoptaron dichos acuerdos.*

Alegaciones de las imputadas

A esta Propuesta de Resolución, los imputados han presentado sus alegaciones, cuestionando la valoración de los hechos que ha llevado a la Dirección de Investigación a tal propuesta.

BALEARIA

Manifiesta su conformidad con la descripción de los elementos de prueba facilitados por Balearia, y alega que es merecedora de la máxima reducción del importe de la multa, el 50%, sobre la base del valor probatorio de los elementos que han aportado al expediente y su valor añadido, siéndole de aplicación el artículo 66.3, dado que sus aportaciones tienen una repercusión directa en el importe de la multa correspondiente a otras empresas. Alega la existencia de la figura de la exención parcial respecto a los hechos adicionales que ha aportado al expediente, como es el caso de los acuerdos con M. Pitiusa y la extensión hasta 2001 de la existencia del cártel, por lo que en su opinión, el Consejo no debería tener en cuenta estos hechos a la hora de calcular el importe de la sanción.

ISCOMAR

Comienza sus alegaciones Iscomar exponiendo que la CNC muestra una idea preconcebida de sancionar y continúa con que nada acredita su participación en una fijación de precios, ni en cualquier otra actuación que vulnere la LDC. Señala también que el instructor no ha valorado ni contestado de forma expresa sus pretensiones, siendo éste un requisito imprescindible, pues debe pronunciarse mediante una resolución motivada y conocida por el presunto responsable. Considera que las pruebas que recoge la Propuesta de Resolución no son más que una serie de correos internos proporcionados por Balearia y dos faxes, algún otro correo interno, conversaciones telefónicas y una serie de actas. Las notas y borradores contenidos en el expediente no tienen valor jurídico que pruebe la responsabilidad de Iscomar desde el 5 de febrero de 2003. Iscomar había intentado entrar en el mercado de Formentera, sin conseguirlo debido a las escasas rotaciones concedidas por la Autoridad Portuaria de Baleares (solo 3 de las 8 solicitadas), y por la bajada selectiva de precios de Balearia y M. Pitiusa. Por el contrario, Balearia habría intentado llegar a acuerdos con Trasmediterránea desde que entró en el mercado y habría usado a ISCOMAR para encelar a Trasmediterránea con acuerdos de diversos tipos que rara vez llegaban a firmarse y en contadas ocasiones tenían una aplicación real. Solo se habría materializado los

acuerdos de 2007-2008 con conocimiento del Gobierno Balear, y los mismos solo suponían una racionalización de costes. Tan solo se preveía el uso de buques de otra compañía ante averías e imprevistos. Argumentan que Balearia entró en el mercado con fuertes inversiones, aumentando mucho la oferta, y que con la llegada de la crisis no podía rentabilizar esas inversiones si no era con la desaparición de oferta, en este caso con la desaparición de Iscomar, por lo que Iscomar es una víctima en todo este asunto.

TRASMEDITERRANEA

Su primera alegación se refiere a la insuficiencia de prueba que representan las declaraciones del solicitante de clemencia y los documentos aportados por éste, para imputar a Trasmediterránea su participación en la supuesta infracción. Y que la supuesta participación de los directivos de Balearia en los hechos objeto de sus declaraciones no puede ser considerado como un criterio determinante, ya que supone un elemento inherente a cualquier solicitud de clemencia.

Según Trasmediterránea, en las alegaciones por ella presentada ha quedado demostrado que muchos de los supuestos acuerdos, reuniones y contactos considerados como hechos acreditados no se basan más que en las declaraciones realizadas por el solicitante de clemencia, sin estar respaldadas por otras pruebas.

En segundo lugar alegan la falta de participación de TRASMEDITERRÁNEA en la totalidad de los acuerdos imputados en el PCH que abarcan desde 2001 hasta 2011 y que reflejan acuerdos bilaterales y trilaterales entre Trasmediterránea, Iscomar y Balearia, y tampoco está acreditada la ilicitud de estos acuerdos. Según su valoración, no estaría acreditado en el expediente que los borradores de acuerdo que se imputan a Trasmediterránea existieran, ni mucho menos que dichos borradores se utilizaran como estrategia de negociación por parte de esta compañía. Sobre la ilicitud de los acuerdos suscritos alegan que: los acuerdos de 25 de abril y 6 de noviembre de 2006, eran solo para necesidades ocasionales; el acuerdo de 4 de octubre de 2006, solo era para intercambios de espacio de carga con el fin de garantizar a clientes un servicio diario; el acuerdo de 15 de junio de 2009, solo por tres meses, porque Trasmediterránea carecía de buques que garantizaran el contrato de servicios con la administración en la línea Valencia-Ibiza.

En tercer lugar alega que la propuesta de resolución contiene una calificación incorrecta de las conductas que se reprochan a TRASMEDITERRÁNEA como una infracción única y continuada y una aplicación errónea de la institución de la prescripción. En su opinión no se cumplen los requisitos necesarios para considerar la supuesta infracción como única y continuada; en la PR no se ha acreditado la existencia de un objetivo común entre las actuaciones imputadas a las empresas; y no se ha acreditado que TRASMEDITERRÁNEA conociera o pudiera conocer las prácticas imputadas a otras empresas. En definitiva, en la PR no se habría acreditado que las prácticas imputadas a TRASMEDITERRÁNEA fueran continuadas y se extendieran desde mayo de 2001 hasta abril de 2010. Y por último alega la falta de acreditación de efectos restrictivos.

En el trámite de valoración de prueba, Transmediterránea alega que en nada le afecta la prueba realizada, puesto que se refiere a una línea en la que nunca ha operado. Alega también la difícil situación económica no sólo de Transmediterránea, sino del sector, que ha llevado a que sólo dos operadores en la actualidad estén presentes en el mercado, y que una elevada sanción en este expediente podría provocar que sólo un operador, Balearia, perviviera en el mercado en régimen de monopolio.

SERCOMISA

En sus alegaciones sostiene que: (i) hay una incorrecta calificación jurídica de los hechos, no existe ningún cártel ni cualquier otro tipo de acuerdo único entre las navieras imputadas y la PR no acredita la existencia de una voluntad común de todas las empresas imputadas de actuar concertadamente para restringir la competencia en las distintas rutas objeto de análisis. Según SERCOMISA, la solicitud de clemencia de balearia en ningún momento permite concluir que sus actuaciones en la ruta Ibiza-Formentera tuvieran algún tipo de conexión con los acuerdos que Balearia tenía con Trasmediterránea e Iscomar; (ii) la Comunidad de Bienes que opera la línea Ibiza-Formentera es de carácter concentrativo, siendo la CB entre Sercomisa y Balearia una CB con plenas funciones, por lo que no cabe evaluarla bajo el artículo 1 LDC; (iii) en todo caso habría un error de la propuesta de resolución respecto a la duración de la infracción, (comenzaría en 1999 y no en 1995) porque Balearia no es la sucesora de Flebasa; (iv) aplica el principio de confianza legítima, porque la administración impuso frecuencias horarias mínimas entre Formentera e Ibiza, de imposible cumplimiento sin coordinación entre los operadores; (v) las pruebas solicitadas por SERCOMISA son pertinentes para su defensa; y (vi) por último la Dirección de Investigación no ha tenido en cuenta como circunstancia atenuante la disolución de la Comunidad de Bienes. En el trámite de valoración de prueba, alegan que la respuesta del Consell es copia literal de escritos anteriores de M. Pitiusa y que debe ser declarada inválida y debe repetirse la misma, porque además, quien responde al requerimiento de información, la actual Consejera de Turismo, Movilidad y Comercio del Consell Insular de Formentera, no conoce los hechos, porque no fue quien participó en ellos. Insisten en practicar la prueba con el anterior Conseller.

Es por tanto objeto de esta resolución valorar, a la luz de las alegaciones presentadas, si como sostiene la Dirección de Investigación la conducta de las imputadas debe ser valorada tal y como consta en la Propuesta de Resolución, o si el Consejo aprecia una valoración diferente.

MEDITERRANEA PITUISA

Centra sus alegaciones en dos cuestiones fundamentales: la inexistencia de una única infracción y la inexistencia de prueba alguna que acredite su coordinación en materia de precios u horarios con sus competidores.

Sobre la primera señala que los hechos acreditados en el expediente afectan a una variedad de acuerdos en los que M.Pitiusa no está presente, que la DI es

informada de los hechos que le imputa casi un año después de sus inspecciones y después de diez declaraciones verbales del clemente. Los hechos que se le imputan nada tienen que ver ni en su contenido, ni en su duración, ni en su extensión, ni en su objeto, ni en su finalidad o efectos con el resto de hechos imputados. M. Pititusa es una pequeña PYME de Formentera cuya capacidad competitiva es completamente irrelevante para las demás empresas imputadas en este expediente. Según doctrina comunitaria, para que sea responsable de la infracción única que le imputa la Dirección de Investigación en este expediente, ésta debe demostrar que M.Pitiusa conocía los comportamientos ilícitos de los demás participantes o podía preverlos razonablemente, algo que no concurre en este caso, y por tanto no existe un único cártel. Por todo ello en su opinión Balearia no es merecedora de reducción alguna, dado que no ha aportado valor añadido alguno, puesto que los hechos referidos a M.Pitiusa, aportados por Balearia, no constituyen en su opinión un cartel, y por tanto no es de aplicación el programa de clemencia. Y además no habría puesto fin a la infracción junto a su solicitud de clemencia puesto que la Comunidad de Bienes, que la Dirección de Investigación valora como un cártel, seguía existiendo después de la solicitud de clemencia.

En segundo lugar M. Pitiusa no ha participado en ningún acuerdo sobre horarios o precios en su servicio de transporte de pasajeros. En su opinión no hay ninguna prueba directa de tal acuerdo, tan solo constan las declaraciones de Balearia plagadas de contradicciones y falsedades, y la Dirección de Investigación no ha encontrado otras pruebas que respalden la declaración de Balearia con lo que se está vulnerando su derecho de defensa. Alega también que la Dirección de Investigación no ha tenido en cuenta las alegaciones y pruebas aportadas en su contestación al PCH.

No existe ningún acuerdo de coordinación de horarios entre M. Pitiusa y las demás empresas que operan en la línea Ibiza y Formentera. En su valoración de prueba, alega que las respuestas del Consell de Formentera confirman que los contactos iniciados por el organismo tenían por objeto ampliar horarios en temporada baja, y que tras esa iniciativa no hubo nada más ni hay ninguna prueba de que existiera esa coordinación de horarios.

TERCERO.- Sobre la ILICITUD DE LA CONDUCTA

En el presente Fundamento de Derecho el Consejo de la CNC, vistos los hechos probados en el expediente, la propuesta elevada por la Dirección de Investigación, y las alegaciones presentadas por las partes a dicha propuesta, argumenta los fundamentos que le han llevado a considerar acreditada la existencia de conductas contrarias al artículo 1 de la LDC por parte de todas las empresas imputadas.

Sobre las practicas de 2001 a 2010 en el transporte marítimo entre la Península y las Islas Baleares

En este expediente concurren numerosos hechos que han permitido conocer las prácticas desarrolladas por Transmediterránea, Balearia e Iscomar entre los años

2001 y 2010 y que, por las razones que a continuación se desarrollan, constituyen a juicio de este Consejo una conducta anticompetitiva en el mercado de los servicios de transporte marítimo de pasajeros y de carga entre las Islas Baleares y la Península, prohibido por el artículo 1 LDC.

El conocimiento de este conjunto de prácticas comienza con la firma en mayo de 2001 de **Trasmediterránea y Umafisa** de unos acuerdos de prestación recíproca de servicios de consignación y operaciones portuarias para la línea Barcelona-Ibiza en los puertos de Barcelona (Trasmediterránea) e Ibiza (Umafisa), a la vez que contraen la obligación de impulsar, promocionar y captar las cargas y pasajeros generados en Ibiza/Formentera con destino Barcelona (Umafisa) y en península/extranjero con destino Ibiza (Trasmediterránea). La duración de los acuerdos es para los tres años siguientes. En 2003 firman un nuevo contrato de las mismas características pero ampliando el alcance no solo a la línea de Barcelona sino a las líneas con el resto de la península (HP 29 y 30). Constan documentos de liquidación de saldos entre ambas empresas como resultado de estos acuerdos (f 3142 y 3144). Paralelamente **Trasmediterránea y Balearia** estaban firmando otros acuerdos en las líneas es las que Balearia estaba presente a través de Gestión Naviera, es decir, en las líneas de Levante con las Islas. En concreto, en mayo y junio de 2001 estas dos empresas firman acuerdos (HP 31 y 32) en virtud de los cuales TRASMEDITERRÁNEA podía comercializar los servicios de pasajeros, vehículos y carga rodada prestados por Balearia en la línea Denia-San Antonio (Ibiza) a las mismas tarifas que ésta y con el objeto de racionalizar la línea Valencia-Palma, además BALEARIA sustituiría un ferry por un buque de carga, comprometiéndose cada una de las empresas a aportar a la otra un volumen determinado de carga a unos precios preestablecidos (folio 3097). Estos acuerdos estuvieron vigentes en verano de 2001 y 2002.

Los contactos entre **Trasmediterránea y Balearia en 2003** revelan que ambas llegaron a redactar (aunque no se formalizó finalmente) un acuerdo en el mes de **marzo**, recabado en la inspección domiciliaria, de constitución de Comunidad de Bienes a través de la cual se iban a explotar conjuntamente y al 50% las líneas de Denia a Ibiza y Palma y las de Barcelona a Menorca. En otro borrador de acuerdo de **abril** de 2003, recabado en la misma inspección, ambas empresas explotarían conjuntamente para pasajeros y vehículos en régimen de equipaje las líneas de alta velocidad en las rutas de Denia a Mallorca y a Ibiza con buque de BALEARIA y de Levante a Mallorca y a Ibiza con buque de TRASMEDITERRÁNEA. Se estipulaba también que los horarios de salida de cada puerto serían consensuados y que se garantizarían las plazas unos a otros en sus buques convencionales ante imposibilidades de la alta velocidad. El acuerdo tendría una duración inicial de un año desde el 1 de junio de 2003, abarcando pues hasta 2004. Y en **septiembre** de 2003 se redacta un borrador de acuerdo para un año prorrogable anualmente, entre ambas, cuyo objeto era la optimización y racionalización, con reparto de ingresos y gastos, de los servicios de transporte marítimo de pasajeros, vehículos y carga rodada en las líneas marítimas Denia a Ibiza al 50% y Barcelona-Menorca y Barcelona-Ibiza con un 60% para TRASMEDITERRÁNEA y un 40% para

BALEARIA. El borrador contemplaba el cargo de un porcentaje idéntico sobre las ventas en concepto de gastos generales y comerciales y la posibilidad de comercializar los servicios realizados por la otra parte que no figuran en el mismo en las mismas condiciones y precios que tuviera la empresa prestataria del citado servicio. Y se recuerda que este acuerdo debe ser absolutamente confidencial por razones obvias (HP 33, 34, 35 y 36).

Coetáneamente, **Balearia e Iscomar en febrero de 2003**, según documento recabado en la inspección domiciliaria de Balearia (sin fecha escrita pero fechado según declaraciones de clemencia en febrero de 2003), estaban esbozando otro acuerdo para explotar conjuntamente las líneas entre Alcudia (Mallorca) y Ciudadela (Menorca) y entre Denia (Alicante) y Ibiza y Palma, con un reparto proporcional a la cuota de cada uno, o al 50%, según los casos. Este proyecto lo corrobora también un correo electrónico recabado en la inspección de Balearia procedente de Iscomar fechado el 7 de febrero de 2003, en el que Iscomar pone en conocimiento del presidente de Balearia la decisión tomada el día anterior en consejo de un posible acuerdo con ellos en las líneas de Denia y Alcudia, que debería ser equitativo (50%) y de explotación, no “pool money”. Es decir, cada uno gestionaría los ingresos y costes de sus barcos y el beneficio de cada uno de ellos se lo repartirían al 50%, sobre la base de que todos los barcos se comercializarían a un precio concertado al cual se harían las liquidaciones. Se acompaña una serie de ideas sobre los viajes que podría hacer cada buque. Según declaraciones de clemencia, sobre posibles acuerdos en estas líneas ambas compañías habrían vuelto a hablar reunidos el 27 de **agosto** de 2003. Y en **septiembre** de ese año se redacta un borrador de acuerdo cuyo objeto era la optimización, con reparto de ingresos y gastos, de los servicios de transporte marítimo de pasajeros, vehículos y carga rodada en las líneas marítimas Barcelona a Menorca y Mallorca y Denia a Ibiza y Palma. En las líneas con Menorca, el reparto es al 50%. En el resto, al 65%-BALEARIA/35%-ISCOMAR. En el borrador de acuerdo se contemplaba la posibilidad de que BALEARIA repartiera con TRASMEDITERRÁNEA el 33,3% de ingresos y gastos en la línea Barcelona-Ciudadela en tanto se consiguiera con esta compañía un acuerdo en las líneas Denia-Ibiza y Barcelona-Mahón aceptado por ISCOMAR. El borrador contemplaba el cargo de un porcentaje idéntico sobre las ventas en concepto de gastos generales y comerciales y la posibilidad de comercializar los servicios realizados por la otra parte que no figuran en el mismo en las mismas condiciones y precios que tuviera la empresa prestataria del citado servicio. Asimismo, se incluía un intercambio de slots. Como se puede comprobar, los términos de este acuerdo entre Iscomar y Balearia son prácticamente idénticos a los arriba detallados del acuerdo de septiembre entre Trasmediterránea y Balearia (HP 92 a 97).

En inspección domiciliaria a Balearia se recaba un borrador de acuerdo anual prorrogable entre **Balearia y Trasmediterránea en 2004**, en abril, para optimizar y racionalizar los servicios de transporte marítimo de pasajeros, vehículos y carga en general, y cuyo reparto sería para las embarcaciones rápidas al 50% los ingresos y gastos y en los ferrys y ro-ros al 55% TRASMEDITERRÁNEA y al 45% BALEARIA (HP 42). Las líneas contempladas eran la alta velocidad para pasajeros entre

Valencia, Ibiza y Palma; Denia, Ibiza y Palma; y Barcelona-Ciudadela-Alcudia; y la alta velocidad y convencionales para Barcelona-Ibiza y Barcelona-Mahón. El acuerdo contemplaba la coordinación de las políticas de comisiones a redes mayoristas y minoristas y preveía que las tarifas de cada compañía fueran distintas pero que la diferencia entre ambas no fuera superior al 3%. Se establecen precios de venta para pasaje y carga.

Durante **2005 las relaciones de Balearia con Iscomar y con Trasmediterránea** continuaron, como se deduce de los hechos acreditados de esta resolución al comprobar las liquidaciones mensuales entre ellas, aportadas por Balearia, y que muestran un nivel de liquidaciones continuas desde 2001 hasta 2010 entre Trasmediterránea y Balearia y desde septiembre de 2003 hasta junio de 2009 entre Balearia y Iscomar (folios 5543 a 5552). En dichas liquidaciones aparecen los conceptos “proveedor” cuando Trasmediterránea o Iscomar prestan servicios a Balearia, y el concepto “cliente” cuando es Balearia quien le presta servicios a las otras dos.

Trasmediterránea y Balearia en 2006 firman (HP 47,48 y 49)), en abril, octubre y noviembre, varios acuerdos para establecer (i) el marco de actuación en caso de necesidades ocasionales para el embarque de sus tráficos en la otra naviera a precios preestablecidos de facturación entre ambas compañías, (ii) los intercambios de espacios de carga en líneas de las rutas Cataluña-Isla de Ibiza/Menorca a un precio pactado y (iii) el embarque de carga de TRASMEDITERRÁNEA en buques de BALEARIA en una línea de la ruta Levante-Isla de Ibiza a un precio pactado. Los acuerdos se establecían por seis o doce meses prorrogables. Y **Balearia e Iscomar** firman en septiembre de 2006 (HP 100), para un año, un acuerdo recabado en la inspección domiciliaria concertando el embarque recíproco de carga autopropulsada con chófer en las rutas interinsulares Mallorca-Menorca, Mallorca-Ibiza e Ibiza-Formentera, a los precios de intercambio establecidos y con una cláusula por la que ambas empresas se comprometen a respetar a los clientes exclusivos de la otra naviera. También existen correos entre ambas en los que se reconoce la existencia de un acuerdo entre ellas y la existencia de un precio en vigor “inter-navieras”.

En **2007 Balearia e Iscomar** prorrogan el anterior acuerdo con una retirada de un buque de Balearia en la ruta Mallorca-Menorca. (HP 101). Le sigue a esta prorrogación un acuerdo de un año, documento recabado en la inspección domiciliaria, firmado, concertándose el embarque recíproco entre ambas empresas de pasaje y carga autopropulsada con/sin chófer en las rutas Península-Baleares (Cataluña-Isla de Ibiza/Menorca, Levante-Isla de Ibiza, Cataluña-Mallorca, Levante-Mallorca), se establecen precios de intercambio y una cláusula por la que ambas empresas se comprometen a respetar a los clientes exclusivos de la otra naviera. La duración del acuerdo es de un año a contar desde el 26-03-07. En septiembre de prorrogación el mismo y se modificaba la colaboración en una línea de las rutas Cataluña-Isla de Ibiza y Cataluña-Menorca.

Tienen lugar a finales de **2007 entre Trasmediterránea e Iscomar** varios correos que llevan a un acuerdo en **enero de 2008** por el que una empresa retiraba un

buque y dejaba otro realizando los dos buques que quedaban el tráfico conjunto según itinerario pactado. Ambas partes se garantizaban a la otra el uso preferente de determinados huecos a un precio de intercambio preestablecido (HP 52). El acuerdo estaría vigente de 9-01-08 a 15-10-08 prorrogable por períodos anuales de forma automática. La relación entre Trasmediterránea y Balearia en 2008 se refleja en varios documentos recabados en la inspección (HP 53 a 58) en los que se informa de posibles incumplimiento del acuerdo por parte de Trasmediterránea, de riesgo de ruptura del actual acuerdo, de que BALEARIA envía muchos más metros con TRASMEDITERRÁNEA que viceversa; de que BALEARIA ha acordado con TRASMEDITERRÁNEA el intercambio de metros en las líneas Barcelona-Ibiza y Barcelona-Mahón, y de una valoración del abogado interno de Balearia alertando sobre que un borrador de acuerdo comercial de intercambio de slots carga, pax y autos a firmar entre TRASMEDITERRÁNEA y BALEARIA, a su juicio, *“es contrario al artículo que te he transcrito” (el 1 de la LDC), “y sería necesario, para poderse aplicar, obtener la autorización de la CNC revistiendo al mismo en forma de medida de racionalizar la gestión de líneas en tiempos de crisis que en líneas que son poco productivas, garantizaría el mantenimiento de los servicios así como permitan a los consumidores o usuarios participar de forma equitativa de sus ventajas”*. Valora como particularmente negativa la fijación de precios de intercambio que, a juicio de la empresa, *“viene a determinar, por sí solo, una fijación de tarifas mínimas”*.

Durante la inspección domiciliaria en Balearia se recabaron documentos que referencian acuerdos a firmar en **2008 entre Balearia e Iscomar** para concertar el embarque recíproco de carga autopropulsada con/sin chófer o rolonizada en líneas de las rutas Cataluña-Isla de Ibiza/Menorca, Levante-Isla de Ibiza, Mallorca-Isla de Ibiza, Mallorca-Levante, Cataluña- Mallorca y Levante-Mallorca a un precio de intercambio establecido, durante un año, con una clausula de clientes exclusivos sobre la que se advierte que *“no es para firmar por cuestiones obvias de TDC y por no estar suficientemente maduro el mercado”*. No obstante consta un borrador de septiembre sobre acuerdo de similar contenido al anterior y una adenda a dicho borrador en la que se fija un precio de intercambio (HP 105 y 106).

Se produjeron otros contactos y reuniones **en 2008 entre Balearia, Iscomar y Transmediterránea** (HP 121 a 131) en las que se llegaron a acuerdos sobre nuevas variables, como por ejemplo incremento de precios vinculados a conceptos concretos como el BAF, hojas de ruta para concretar estos incrementos de precios, el cobro de cabezas tractoras, y fórmulas que permitieran el mutuo respeto de las carteras de clientes. En reuniones posteriores se revisaba la aplicación de esos acuerdos por parte de las empresas.

Estos contactos continúan en **2009 entre Balearia, Iscomar y Trasmediterránea**, e intensamente entre **Balearia y Trasmediterránea** con reuniones bilaterales, como se acredita en el expediente (HP 132 a 143 y 61 a 86). En algunas de las reuniones se trató de mantener los acuerdos *que permiten complementar los distintos servicios que prestan en determinadas líneas en Baleares garantizándose recíprocamente espacios para carga los días que la otra compañía no disponga de servicios a un precio de intercambio preestablecido. Concretamente las líneas afectadas son*

Barcelona-Mahón, Barcelona-Isla de Ibiza, Barcelona-Palma, Valencia-Isla de Ibiza, Valencia-Palma y Denia-Ibiza y cada compañía acuerda retirar un buque o abandonar una línea. En otras reuniones se recordaban los acuerdos tomados, y se recriminaban posibles incumplimientos por parte de alguno, así como también medidas complementarias o el establecimiento de mecanismos para facilitar la consecución de la coordinación (f589).

Según declaraciones del clemente en **abril de 2010** se habría celebrado la última reunión. Constan liquidaciones entre las empresas hasta esa fecha aportadas por Balearia (folios 5543 a 5552).

Nos encontramos pues, ante numerosos y extensos hechos acreditados sobre celebraciones de reuniones, acuerdos, borradores de acuerdos, resúmenes o actas de reuniones o conversaciones, que acontecen de forma continuada a lo largo de toda una década. El Consejo valora que, siguiendo la consolidada jurisprudencia existente en la materia (Sentencia del Tribunal General de 8 de julio de 1999, Comisión /Anic Pertecipacioni C-42/92 P), en el presente caso las conductas acreditadas tenían una finalidad única, que se fue concretando progresivamente a través de diversas formas de cooperación anticompetitivas, constituyendo una única infracción. Se trata de un cártel que responde a un objetivo común, el de obtener en los servicios de transporte marítimo entre la Península y las Islas Baleares unos beneficios superiores a los que se obtendrían si todos los operadores implicados respetando el funcionamiento del mercado compitiesen en él. Los hechos revelan cómo, para el logro de dicho objetivo, fueron elaborándose y ejecutándose a lo largo de los años una serie de planes parciales, en función básicamente de los medios de producción de cada uno de ellos y de su presencia en unos u otros servicios, de forma que cada una de las concretas y específicas prácticas implementadas en cada momento conseguía eliminar la competencia en cada una de las rutas y servicios prestados en la misma, bien de pasaje, bien de carga, y cuya agregación dio lugar a que durante al menos una década la competencia en el servicio de transporte marítimo entre las Islas Baleares y la Península, incluidas las líneas entre Menorca y Mallorca, y entre Ibiza y Mallorca, se viera falseada. Es más, ante la existencia de aislados incumplimientos, reales o aparentes, las reacciones inmediatas eran las de afeamiento de la conducta y reclamaciones de vuelta a los acuerdos. Los hechos acreditados revelan igualmente la contribución intencional de cada una de las tres partícipes al logro del objetivo común, como demuestra la existencia de acuerdos entre Trasmediterránea e Iscomar, Trasmediterránea y Balearia, Balearia e Iscomar, Balearia y Trasmediterránea o entre Trasmediterránea, Balearia e Iscomar.

Entre las prácticas realizadas están la fijación directa de precios, el incremento de los mismos, el acuerdo para aplicar la cláusula utilizada en el comercio internacional para ajustar las fluctuaciones del precio del crudo (BAF), tanto en el segmento terrestre como marítimo y bien coetáneamente o con ciertos intervalos de tiempo, el respecto de ciertos clientes, el intercambio de cargas para equilibrar sus cuotas; o los precios a aplicar a las cabezas tractoras. La intencionalidad anticompetitiva, y el conocimiento de la ilicitud de estas conductas es clara y manifiesta, como pone de manifiesto el que para algunas de estas practicas se acordaba aplicar pequeñas

diferencias de precios (100 € frente a 95 €), distintos momentos temporales, y no siempre a todos los clientes, tratando de enmascarar un acuerdo que de ser aplicado con idénticos parámetros podría despertar sospechas bien en los usuarios, bien en las autoridades administrativas o de competencia. Las tres empresas imputadas actuaron coordinadamente, mediante diversas y variadas conductas parciales en cuanto a los parámetros o elementos básicos de las conductas (precios, intercambios, recargos, descuentos, retiradas de buques, ...). Analizadas en su conjunto y en la perspectiva temporal, hicieron posible el logro de un objetivo común: el falseamiento de la competencia entre ellos en el mismo mercado y durante toda una década. Durante al menos una década las tres empresas imputadas en esta conducta llevaron a cabo una multitud de actos continuados, complementarios y coordinados entre sí, perfectamente articulados dentro de un único plan encaminado a eliminar la competencia entre ellos en los distintos servicios prestados por unos y otros. La jurisprudencia sobre la existencia de una infracción única y continuada es amplia, y los requisitos establecidos por la misma, a juicio de este Consejo, se cumplen sin duda en este caso. Por un lado tenemos acreditados actos desde 2001 hasta 2011, ciertamente mas concentrados y numerosos en unos periodos que en otros, y algunos mas directos que otros, pero como la jurisprudencia ha establecido dado el carácter ilícito de estos actos, y la conciencia de dicha ilicitud que sus actores tienen, es habitual que la autoridad de competencia se encuentre con documentación fraccionada y dispersa, pero ello no impide que pueda concluirse la existencia de una infracción única y continuada cuando esta información permite establecer la coherencia, coordinación y complementariedad de los elementos de un plan común para lograr un objetivo común. Por otro lado la naturaleza de los acuerdos, ya fueran estos sobre precios, sobre cantidades, sobre rutas o sobre clientes falseaban todas ellas la competencia en la actividad principal de los agentes: el servicio de transporte marítimo entre la Península y las Islas Baleares, incluidas las líneas entre Menorca y Mallorca, y entre Ibiza y Mallorca. Y por último, la forma de implementarse, intencionadamente escalonada en muchas de las ocasiones, dificultaba la percepción de la ilicitud de la conjunta única, lo cual no es sino una evidencia más de la existencia de un objetivo común y único. (STG de 7/07/1994, As. T-43/92, *Dunlop*, párr. 79; STJUE de/15/03/2000, As. C-104/95 *Cimenteries CBR SA*), STJUE de 7/01/2004, Ass. C-204/00 P y otros *Aalborg*, párr. 258 a 261; STG de 15/09/2005, As. T-325/01 *DaimlerChrysler*, párr. 215; STJUE de 21/09/2006, As. C-105/04, párrs. 94 a 96, 98 y 135 STG de 12/12/2007, Ass. T-101/05 y otros *BASF AG*, párr. 180; STG de 8/07/2008, As. T-53/03 *BPB*, párr. 63; STG de 14/12/2009, As. T-58/01, *Solvay*, párr. 294), citadas en RCNC de 17 de mayo de 2010, Expte. S/0106/08 *almacenistas de Hierro*). Debe pues calificarse la infracción acreditada como una conducta única y continuada.

Sobre las prácticas en el transporte de pasajeros en la línea Ibiza-Formentera

En el proceso de instrucción de este expediente se han conocido prácticas que afectan a otras empresas, algunas de las cuales no están presentes en los acuerdos anteriores y que operan en una línea, Ibiza-Formentera, que no ha sido objeto de los hechos hasta ahora narrados. Los implicados en estos nuevos hechos son Balearia,

Sercomisa y Mediterránea Pitiusa y afectan a la línea Ibiza-Formentera entre 1995 y 2011, como a continuación se detalla. En 1995 dos operadores económicos, Fletamiento de Baleares y Sercomisa, llegan a un acuerdo para explotar conjuntamente una actividad comercial consistente en el transporte marítimo de pasajeros entre las islas de Ibiza y Formentera. No hay controversia en el expediente sobre el hecho de se trata de dos operadores económicos independientes que deciden renunciar a desarrollar su actividad comercial en competencia y en su lugar constituir una Comunidad de Bienes, a la que denominan CB Flebasa-Trasmapi, siendo Trasmapi el nombre comercial con el que actúa en el mercado la empresa Sercomisa. A partir de ese momento, la oferta de servicios de transporte marítimo de pasajeros entre Ibiza y Formentera no la configuran dos operadores en competencia, con dos ofertas diferenciadas en términos de horarios, precios y calidad de la embarcación, sino un único operador, la CB Flebasa-Trasmapi, ofertando al mercado por lo tanto un único producto caracterizado por un único esquema de horarios y precios, viéndose reducida la variedad de oferta comercial existente en la zona. El Consejo valora que dicha Comunidad de Bienes es fruto de un acuerdo entre dos operadores que cae bajo la prohibición general del artículo 1 LDC, puesto que de dicho acuerdo se deriva la fijación conjunta de los precios, el reparto de los ingresos generados por la explotación conjunta del mercado y por la restricción de la oferta ocasionada.

De hecho, la CB constituida, es por su propio objeto, definido en la escritura de constitución como “Objeto.-La Finalidad u objeto de la comunidad será, la explotación y gestión en común de los servicios de transporte de viajeros por vía marítima que efectúan independientemente, las actividades de Navieras y Consignatarios, en el sentido más amplio, así como la gestión y administración de negocios marítimos”. Las partes han alegado que esta CB se trata en realidad de una Empresa en Participación de Plenas Funciones, esto es, de naturaleza concentrativa y por tanto fuera del ámbito del artículo 1. El Consejo, por las razones que expondrá en posterior Fundamento de Derecho no comparte tal apreciación.

En el caso presente y por las razones antes expuestas, el acuerdo tomado por las partes integrantes de la CB Trasmapi-Flebasa es un acuerdo que restringe la competencia entre operadores en el mercado del transporte marítimo de pasajeros entre las islas de Ibiza y Formentera, que no goza de exención alguna de aplicación de la LDC, y que debe por tanto ser declarado como una infracción a la LDC, infracción cometida por los acuerdos de explotación conjunta tomados a la hora de la creación y puesta en marcha de la Comunidad de Bienes Flebasa-Sercomisa.

Como excepción a la prohibición general regulada en el artículo 1, la LDC prevé exceptuar aquellos acuerdos cuyo resultado contribuya a mejorar la producción o la comercialización y distribución de bienes y servicios o a promover el progreso técnico o económico, siempre que dichas mejoras (i) puedan ser compartidas equitativamente por los consumidores, (ii) no se creen restricciones competitivas que no sean imprescindibles para lograr las mejoras y (iii) que no se elimine la competencia de una parte sustancial del mercado afectado. Esta excepción, regulada en el artículo 1.3 LDC, no requiere, desde la entrada en vigor de la Ley

15/2077, el 1 de septiembre de 2007, una decisión previa de las autoridades de competencia, pero si era necesaria bajo la Ley 16/1989 de defensa de la Competencia, en vigor en el momento de constitución de la CB Flebasa-Trasmapi. No consta que en ningún momento previo al 1 de septiembre de 2007, se presentará solicitud de Autorización Singular ante el Servicio de Defensa de la Competencia. Y con respecto al momento actual, no constan elementos en el expediente que permitiesen a este Consejo valorar la concurrencia de las circunstancias que según el artículo 1.3 deben estar presentes para su aplicación. Consecuentemente el acuerdo realizado por Flebasa y Sercomisa en 1995, bajo la forma de Comunidad de Bienes, debe ser valorado por este Consejo como un acuerdo contrario al artículo 1 LDC. De hecho, este acuerdo de explotación conjunta es susceptible de ser calificado como un cartel, puesto que implica el acuerdo en materia de precios y horarios comerciales y las partes hurtaron su conocimiento a las autoridades.

En el año 1998, la empresa Eurolíneas Marítimas SAU, adquiere las acciones de la empresa Fletamientos de Baleares, y a partir de ahí Eurolíneas cambia su denominación a Balearia. Antes de la adquisición, los activos de Flebasa habían sido dados a sus trabajadores para liquidar el pasivo laboral que se les adeudaba. Tras la adquisición por Balearia, Flebasa se extingue. Con motivo de esta operación, en 1999 es Balearia la que pasa a formar parte de una CB con Sercomisa, pasándose entonces a llamarse CB Balearia-Trasmapi. Consecuentemente, Balearia sustituye a Flebasa, adquiriendo la responsabilidad de Flebasa en el acuerdo anticompetitivo iniciado por Flebasa y Sercomisa en 1995. La CB entre Balearia y Sercomisa fue disuelta con efectos de 1 de junio de 2011.

En abril de 2004, según declaraciones del solicitante de la aplicación del programa de clemencia, se celebró una reunión entre Balearia, Sercomisa y Mediterránea Pitiusa en la que se acordaron los horarios de las rutas Ibiza-Formentera-Ibiza para evitar solapamientos, así como presentar al Conseller una propuesta conjunta para cubrir los servicios de primera y última hora del día solicitados por el mismo. Se declara igualmente que desde ese momento entre las tres empresas ha habido acuerdos verbales sucesivos de precios. Constan en el expediente, entregados junto con la declaración de solicitud de Clemencia, diversas comunicaciones (HP 150 a 158) entre Sercomisa y Balearia en las que se reconoce (i) la voluntad de las navieras de consensuar horarios, (ii) que existe un acuerdo entre Trasmapi y Mediterránea Pitiusa para no coincidir en los horarios, (iii) que se sospecha de un posible incumplimiento por parte de M. Pitiusa en cuanto a los precios aplicados fuera de taquilla (restaurantes, hoteles,...), (iv) que se habrían solicitado al Conseller medidas para evitar que un tercer operador pudiese entrar en la línea con condiciones comerciales más ventajosas; y (v) que se ha pactado un precio con M. Pitiusa en un trayecto determinado para impedir la entrada de nuevos operadores como Iscomar. Consta en la declaración que aunque Sercomisa fue la adjudicataria de los contratos de interés público de los servicios de primera hora entre Formentera e Ibiza y última hora entre Ibiza y Formentera, este último servicio era prestado por M. Pitiusa como consecuencia del acuerdo de 2004. Por parte de Mediterránea Pitiusa consta aportado al expediente en el marco de la solicitud de clemencia dos

comunicaciones dirigidas a Balearia. La primera es un fax de mayo de 2006 enviado desde Pitiusa a un número de fax perteneciente a Balearia en el que se puede leer un breve listado de 2 columnas con 8 precios en cada una, tituladas “For” y “Bal” (folio 5807). La segunda es un correo electrónico enviado en septiembre de 2008 por M.Pitiusa a Trasmapi en el que se adjunta un fichero en Word con un listado a doble columna que refleja un total de 9 franjas horarias en cada columna, pudiéndose leer en el cuerpo del correo *“Hola (...), aquí tienes un hoarario que ma o meno me gusta”* (f5821-5822). Y por último, la Dirección de Investigación ha elaborado, con la información disponible en el expediente, un cuadro (HP 159) comparativo de las tarifas aplicadas por la CB y por M. Pitiusa desde 2006 hasta 2010, en el que se aprecia una intensa similitud de precios que en ocasiones llega a la identidad total.

Sobre estos hechos acreditados el Consejo valora que Mediterránea Pitiusa desde 2004 hasta al menos 2010 incluido ha llegado a acuerdos con Sercomisa y Balearia para fijar precios y horarios para el servicio de transporte marítimo entre Ibiza y Formentera. Se trata de un acuerdo sobre parámetros comerciales básicos sobre los que establecer su política comercial y estrategia competitiva en el mercado en el que opera, tratando a través de ellos de situar en el mercado una oferta más atractiva que sus competidores con el fin de captar la demanda suficiente que le haga rentable su actividad. Y en lugar de establecer dichos parámetros independientemente, lo ha hecho de acuerdo con sus competidores, sustituyendo así la incertidumbre que debe regir el contexto en el que un empresarios debe desarrollar su actividad comercial, por la certidumbre que da un acuerdo como este, situándose al abrigo de la competencia y con ello en una posición de incumplimiento de la legislación de competencia, que debe hacerle acreedor de una declaración de infracción por parte de este Consejo.

La valoración que la Dirección de Investigación expresa en la Propuesta de Resolución que eleva al Consejo, respecto a los hechos acreditados en este expediente, es *“la existencia de una infracción del artículo 1.1 de la LDC, consistente en un cártel en el transporte de mercancías, pasajeros y vehículos en régimen de pasaje en las líneas marítimas que unen la Península y las Islas Baleares y las Islas Baleares entre sí, en el que participaron con diferente duración BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A., COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A., ISLEÑA MARITIMA DE CONTENEDORES, S.A., SERVICIOS Y CONCESIONES MARÍTIMAS IBICENCAS, S.A. y MEDITERRÁNEA PITIUSA, S.L..”*. El Consejo coincide con que las conductas acreditadas entre 2001 y 2010 entre Trasmediterránea, Balearia e Iscomar respecto a las líneas entre la Península y las Islas Baleares, incluidas las líneas entre Menorca y Mallorca, y entre Ibiza y Mallorca, deben ser valoradas jurídicamente como un cártel que infringe en artículo 1 LDC, si bien las responsabilidades de cada una de ellas deberá establecerse individualmente acorde con su acreditada participación en las prácticas que los integrantes del cártel han ido realizando sucesivamente durante la vida del mismo.

Sin embargo, los elementos que configuran las practicas que afectan a la concreta línea de Ibiza a Formentera no permiten acreditar, a juicio de este Consejo, que sus protagonistas formen parte del cártel anteriormente descrito, según la jurisprudencia

dictada por el Tribunal General. En la sentencia de Putters International/Comisión, T-211/08, de 16 de junio de 2011, el Tribunal General tras citar numerosos precedentes, deduce de toda la jurisprudencia citada que *“deben concurrir tres requisitos para acreditar la participación en una infracción única y continuada, a saber, la existencia de un plan global que persigue un objetivo común, la contribución intencional de la empresa a ese plan y el hecho de que tenía conocimiento (demostrado o presunto) de los comportamientos infractores de los demás participantes”*.

En la Sentencia del Tribunal General de 24 de marzo de 2011, Aalberts Industries NV y otros contra Comisión Europea, en su párrafo 89 dice el Alto Tribunal: *“Además, para probar la participación de una empresa en un acuerdo anticompetitivo, la Comisión debe demostrar que esa empresa intentaba contribuir con su propio comportamiento a la consecución de los objetivos comunes perseguidos por la totalidad de los participantes y que tenía conocimiento de los comportamientos materiales previstos o ejecutados por otras empresas en la consecución de los mismos objetivos, o que podía de forma razonable preverlos y que estaba dispuesta a asumir el riesgo (sentencia del Tribunal de Justicia de 8 de julio de 1999, Comisión/Anic Partecipazioni, C-49/92 P, Rec. p. I-4125, apartado 87)”*.

Entiende el Consejo que al menos para Mediterránea Pitiusa y Sercomisa, no consta acreditado que conociera y contribuyera al plan global que se ha descrito en el caso del primer cartel, esto es, restringir la competencia en las rutas entre la Península y las Islas, en las cuales ni siquiera prestan servicio. Debe entenderse que la conducta infractora desarrollada por Sercomisa, Balearia y Mediterránea Pitiusa en el transporte de pasajeros entre Ibiza y Formentera se concibió aislada de la anterior y con unos instrumentos específicos, por lo que debe ser valorada como infracción independiente de la infracción acreditada anteriormente. Consecuentemente el Consejo valora que en caso presente concurren dos infracciones del artículo 1 de la LDC.

CUARTO.- Sobre las alegaciones

ISCOMAR

En contra de lo alegado por Iscomar, existen pruebas directas que constan en el expediente sobre su participación en los hechos. Es la propia Iscomar la que envía un correo el 7 de febrero de 2003 al presidente de Balearia, recabado en la inspección domiciliaria, comunicándole que su Consejo había debatido el día anterior el posible acuerdo con Balearia y le comunica lo decidido de forma exhaustiva, incluyendo ejemplos de cómo se repartirían los resultados de explotar conjuntamente las líneas de Denia y de Alcudia y señalando que podrían darse colaboraciones futuras. En otro correo enviado por Iscomar a Balearia a finales del 2003 le manifiesta su reticencia a “ampliar la colaboración”, en correo de junio de 2006, recabado en la inspección, y titulado “precios pasaje”, la propia Iscomar habla

de “lo acordado entre Iscomar y Balearia” y se habla de un “precio internavieras actualmente en vigor”. Mas aún, también recabado en la inspección, consta un acuerdo firmado por ambas partes, Balearia e Iscomar, para embarque recíproco de carga con chofer entre las islas con fecha de octubre de 2006 y duración un año y con garantías de un mínimo de ocupación de la bodega. Constan otros acuerdos también de 2007 y 2008, que Iscomar reconoce, así como contactos directos con Trasmediterránea en 2008 y 2009. Por lo tanto, no todos los hechos que acreditan la participación de Iscomar han sido aportados por el clemente, pero incluso si así hubiese sido, el valor probatorio de las declaraciones de los solicitantes de la aplicación de los programas de clemencia ha sido aceptado por la jurisprudencia, tanto nacional como europea, cuando otras pruebas corroboran lo declarado (Sentencia TJUE 25 de enero de 2007, C-403/04P y C-405/04P, Simutomo metal Industries Ltd. Y Nippon Steel Corp. C. Comisión), pero limitando en términos de precisión e intensidad dicha corroboración cuando las declaraciones son particularmente dignas de crédito. En el caso presente, las declaraciones realizadas por el solicitante de clemencia no solo no han sido refutadas por las otras partes sino que las mismas son coherentes con los documentos no solo aportados en dichas declaraciones, sino por otros documentos recabados tanto en la inspección de Balearia como en la de Trasmediterránea.

Respecto al conocimiento que el Conseller balear tendría sobre alguno de los acuerdos, el Gobierno Balear, en sus alegaciones al PCH contestó que en la documentación que consta en el Servicio de Transporte Marítimo solo existe un escrito de BALEARIA de octubre de 2007 en el que se comunica un acuerdo entre ambas navieras para garantizar los servicios entre Mallorca y Menorca en temporada baja, período en el que alternarán sus servicios. Y alega que en ningún momento ha tenido conocimiento de ningún acuerdo de precios, ni de reparto de mercado.

Por último, ante sus alegaciones sobre que el instructor no habría dado respuesta motivada a cada una de las cuestiones planteadas, este Consejo ya ha tenido ocasión de pronunciar en numerosas ocasiones que el derecho de defensa de las partes no requiere la respuesta motivada individualmente a cada una de las alegaciones presentadas, sino que éstas pueden ser merecedoras de una valoración conjunta, y consecuentemente ser objeto de un rechazo o aceptación motivado conjuntamente, lo que entiende el Consejo que concurre en este caso. Dicho pronunciamiento ha sido ratificado por la Audiencia Nacional, quien en Sentencia de 4 de mayo de 2010 de recurso presentado contra la RCNC 2805/07 EMPRESAS ESTIBADORAS de 24 de noviembre de 2009, argumenta que: *“El derecho cuya infracción se alega no comprende el derecho del sujeto a un expediente administrativo sancionador a que se admitan y se acepten por la Administración sus alegaciones, como parece entender la actora. Las alegaciones fueron contestadas, y, como indica la CNC, por el hecho de no ser mencionadas expresamente, o de no indicarse que se está contestando a las alegaciones de CETM no puede entenderse que fueron ignoradas”*.

MEDITERRANEA PITIUSA

La alegación primera ante el Consejo es la ausencia de acreditación de que exista una única práctica de cártel en la que todas las navieras habrían participado. Tras la valoración jurídica que este Consejo ha realizado en su FD anterior, declarando la existencia de un cártel entre las empresas Trasmediterránea, Balearia e Iscomar entre 2001 y 2010, por un lado, y la existencia de otro cártel entre Balearia, Sercomisa y M. Pitiusa en el servicio de transporte marítimo de pasajeros entre Ibiza y Formentera entre los años 1995 y 2011, por otro, se entiende que no procede ya dar mayor respuesta a dicha alegación, en la medida en que se encuentra subsumida en la valoración jurídica del Consejo sobre las conductas analizadas.

Por el contrario el Consejo no encuentra fundamentación suficiente en la segunda alegación presentada por M. Pitiusa como para desacreditar la ilicitud de la conducta que la Dirección de Investigación le imputa respecto a acuerdos anticompetitivos en materia de coordinación de precios y horarios que constituyen su adhesión en 2004 al cártel formado por Balearia y Sercomisa. Pretende desacreditar dicha imputación sobre la base de que la misma se basa exclusivamente en las declaraciones del solicitante de clemencia, en que estas son inconexas y falsas, en que no existen otros hechos que corroboren dichas declaraciones y en que no hay pruebas directas de las conductas.

En primer lugar se ocupa M. Pitiusa de analizar de manera individualizada y pormenorizada el contenido literal de cada uno de los correos electrónicos que tratan sobre el acuerdo con el objeto de invalidar cada uno de ellos por separados por su supuesta ausencia de prueba directa en el mismo. En segundo lugar, sobre la denuncia del Conseller de Formentera y los documentos aportados por él en su denuncia de 19 de abril de 2010, no se alega nada, pero se trata de desacreditar el cuadro elaborado por la DI con esos documentos, expuesto en el § 170 del PCH, con el argumento de que la DI no aclara que quiere decir cuando habla de “elevado grado de confianza o semejanza”. En tercer lugar, alega que la existencia del correo enviado por ella a Balearia, solo pretendía informar de los horarios que a su juicio eran de interés para los usuarios ante la llegada de la temporada baja. Y dice desconocer como llegó a manos de Balearia el fax de Pitiusa con los precios de los servicios. Y denuncia que la Dirección de Investigación no haya tenido en cuenta las pruebas aportadas con sus alegaciones al PCH sobre los documentos que certifica la Autoridad Portuaria de Baleares sobre las solicitudes de atraques remitidas por la empresa entre enero de 2006 y noviembre de 2010, la copia de las declaraciones de pasajeros entregadas a la misma autoridad entre junio de 2000 y diciembre de 2010, y los originales de los horarios entregados al público desde abril de 2004 a 20110.

El Consejo, al contrario que M. Pitiusa si aprecia que las prácticas denunciadas en la octava declaración verbal, y ratificadas en la novena y décima, en el proceso del programa de solicitud de clemencia, se ven corroboradas por otros hechos que constan en el expediente, como son algunos correos internos de Balearia que reportan a su presidente las gestiones llevadas a cabo para la explotación de la línea Ibiza-Formentera, y al menos dos pruebas que proceden de la propia M.

Pitiusa, como son un correo y un fax enviado desde la sede de M. Pitiusa a la de Sercomisa. En efecto, los hechos parten de una declaración bajo el programa de solicitud de clemencia en la que se denuncia la existencia de contactos entre las tres operadoras presentes en la línea Ibiza-Formentera con el objeto de coordinar sus tarifas y sus horarios y frecuencias en ciertas épocas del año, en especial en temporada baja. Respecto a los horarios, se declara que a raíz de la solicitud del Conseller, la CB y Pitiusa se habían reunido para ofrecer al Conseller una propuesta de horarios consensuada y se aporta un correo electrónico interno en el que se habla de la voluntad de las navieras de consensuar un horario. Dado que solo tres navieras operan la línea, y que dos de ellas operaban en forma de CB, la única deducción lógica es que el consenso se refiere a la tercera de ellas, M. Pitiusa. Este correo es de 20 de abril de 2004. En un segundo correo interno aportado al expediente en el marco de clemencia se relata el contenido de una reunión y sus asistentes el 20 de octubre de 2004. En la reunión están los representantes de M. Pitiusa. Se dice expresamente que hay un acuerdo entre Trasmapi y M. Pitiusa “de no coincidencia de horarios y de asumir llegado el caso una parte cada uno en la realización de los primeros y últimos viajes” y que la propuesta al Conseller es mejor presentarla por separado. En un tercer correo electrónico interno de 1 de junio de 2006 al referirse a M. Pitiusa hablan de “*ya que han roto lo pactado ir a por todas*” en relación con los precios de billetes en el circuito de venta exterior (fuera de taquilla), y comentan una estrategia para impedir que M. Pitiusa venda ningún billete. En el cuarto correo interno aportado, de 7 de junio de 2006, en relación a los horarios se dice “se intentarán pactar con M. Pitiusa en lo que se pueda pactar”. El quinto correo interno, de 22 de junio de 2006, se informa del lanzamiento de una oferta especial para la frecuencia de las 09:00 horas, y que “M. Pitiusa realizará su misma oferta en su viaje de las 09:15 h, con el objeto de hacer que ISCOMAR realice alguna variación, y si dos días después no ha habido la reacción esperada, repetirán la oferta en otra frecuencia, a las 11:45 ellos y a las 12:00 M. Pitiusa. Un sexto correo interno, de 22 de septiembre de 2009 sobre diversas frecuencias en distintos periodos dice textualmente que la propuesta del horario de invierno está consensuada con M. Pitiusa”. El séptimo correo electrónico interno aportado es de 18 de abril de 2006 en el que se trata de cómo repercutir en el precio del billete turista el incremento del coste del gasoil, y que ese tema se va a tratar con M. Pitiusa. El 3 de mayo de 2006 desde un fax de la sede de M. Pitiusa se envió a un número de fax registrado a nombre de Balearia (folio 5807) los precios regulares de adulto, de menor y de jubilado y los precios a aplicar a los residentes en Formentera y en Baleares, resultantes de restarle una serie de descuentos al general. Esos precios son exactamente los mismos que aparecen como precios de Trasmapi-Balearia a partir del 1 de mayo de 2006 para la categoría de adulto, y en el resto de categorías Pitiusa aplica una tarifa única para jubilados y menores que es la media de las dos tarifas diferenciadas que aplica Trasmapi-Balearia a jubilados y menores (folio 5806). En correo interno de Balearia de abril de 2007 se informa al presidente de la inconveniencia para Balearia de la cesión de franjas propuesta por M. Pitiusa, de la propuesta de mantener sus horarios, y de que algunos miembros del equipo piensan que “si tensamos tanto la cuerda puede acabar por romper...” y describen

una serie de horarios para “presentar la semana entrante a M. Pitiusa” y que de aceptarse ese planteamiento “podríamos dar por buena la cesión a M.P del viaje subvencionado de las 21.30, en caso contrario, pienso que daríamos más de lo que recibiríamos”. A pesar de estos intentos declaran que se entró en “guerra de horarios” hasta noviembre de 2008. Y el 23 de septiembre de 2008 M. Pitiusa envía un correo electrónico a Trasmapi con los horarios de su conveniencia (folio 5821). Un mes después consta correo interno de 23 de octubre de 2008, en el que Balearia detalla una propuesta de horarios con la intención de “*presentársela a Med. Pit. El próximo miércoles 29.10.08*”.

El Consejo, tras evaluar el contenido de los documentos antes relatados, y aplicando un razonamiento lógico, no encuentra otra explicación a la existencia de todos estos correos que entre M. Pitiusa y Balearia y Sercomisa existió un acuerdo que tenía por objeto la coordinación de horarios y precios en la línea de Ibiza y Formentera. Lo que resulta coherente con los hechos declarados en la solicitud de clemencia, y con los resultados contrastados de los incrementos de precios practicados y el nivel alcanzado de los mismos, probando así la efectividad de la conducta, como muestra el cuadro elaborado en el PCH.

Es doctrina consolidada que una infracción que se desarrolla a lo largo de un determinado periodo debe ser valorada con el análisis conjunto de las evidencias y documentos que conciernen a dicha conducta, sin que sea preciso que cada uno de los actos analizados pueda ser declarado como un acto ilícito en si mismo bajo las normas de defensa de la competencia. En el párrafo 46 de la sentencia de 24 de marzo de 2011, asunto T-385/06, el Tribunal General, citando las sentencias del Tribunal de Justicia de 7 de enero de 2004, Aalborg Portland y otros/Comisión, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P y C-219/00 P, Rec. p. I-123, apartados 55 a 57, y de 25 de enero de 2007, Sumitomo Metal Industries y Nippon Steel/Comisión, C-403/04 P y C-405/04 P, Rec. p. I-729, apartado 51), dice:

“Por otra parte, es habitual que las actividades que los acuerdos contrarios a la competencia implican se desarrollen clandestinamente, que las reuniones se celebren en secreto y que la documentación al respecto se reduzca a lo mínimo. De ello resulta que, aunque la Comisión descubra documentos que acrediten explícitamente un contacto ilícito entre operadores, como los informes de reuniones, normalmente tales documentos sólo tendrán carácter fragmentario y disperso, de modo que con frecuencia resulta necesario reconstituir algunos detalles por deducción. En consecuencia, en la mayoría de los casos, la existencia de una práctica o de un acuerdo contrario a la competencia debe inferirse de ciertas coincidencias y de indicios que, considerados en su conjunto, pueden constituir, a falta de otra explicación coherente, la prueba de una infracción de las normas sobre competencia”.

Por lo que debe rechazar el Consejo la pretendida desacreditación que M. Pitiusa realiza de cada uno de los elementos aportados por el clemente con esta mecánica.

Por último, la empresa no cuestiona la autenticidad del correo enviado por ella a su competidor, por cierto aportado también por el clemente, aunque trata de justificar su contenido sobre que los horarios que enviaba respondían a una intencionalidad benefactora para los usuarios. El Consejo considera esta explicación poco compatible con el contenido que acompaña dichos horarios y que decía; *“Hola (...), aquí tienes un horario que ma o meno me gusta”*. Olvida también la empresa que no solo constan en el expediente las declaraciones del clemente sobre los acuerdos de precios entre las navieras que operaban en la línea Ibiza-Formentera, sino que el Conseller de Formentera denunció ante la CNC el que la conducta de las tres navieras había tenido como efecto un incremento de precios entre el 2004 y el 2010 de un 70% por parte de Balearia y Sercomisa, y del 55% entre 2005 y 2010 por parte de Pituisa. Y solicitaba a la CNC que analizase los hechos y documentos presentados por si los mismos constituían una infracción de la LDC. Por último, los datos enviados por las propias empresas al Conseller de Formentera que éste aportó en su denuncia son los que la DI ha empleado en la comparación de precios que consta en el PCH, y que a juicio de este Consejo, al ser analizados en conjunto con el resto de hechos acreditados, le han llevado a concluir la existencia de acuerdos anticompetitivos entre Balearia, Sercomisa y M. Pituisa, en materia de precios y horarios.

TRASMEDITERRANEA

Las alegaciones sobre la falta de acreditación de los hechos por provenir de una declaración de clemencia y no estar corroborados por otras pruebas; o la falta de participación de la empresa en todos y cada uno de los acuerdos como elemento necesario para su imputación, han sido previamente contestadas por este Consejo, dado que coinciden con las alegadas por otros imputados.

Cabe añadir que la conducta acreditada en el expediente es un acuerdo de cártel, cuya base es la colaboración precisa entre las empresas para dar cumplimiento al objetivo común a todas ellas de evitar competir en el transporte marítimo de carga y pasajeros entre las Islas Baleares y la Península, donde desarrollan su actividad empresarial, lo que les llevaría a un resultado de menores beneficios para ellas. La larga lista de acuerdos que existen en el expediente no son sino los instrumentos precisos en cada momento y en cada ruta, necesarios para el logro del objetivo último. No es por tanto preciso que cada uno de los integrantes del cártel estén presentes en todos y cada uno de los acuerdos a lo largo de la extensa vida del cártel. Igual que no es imprescindible para acreditar la existencia del cártel, que todos sus integrantes estén igualmente activos, ni que todos ellos estén presentes en el nacimiento y desarrollo de toda la vida del cártel, como ya se ha fundamentado en anteriores párrafos. Eso es especialmente cierto en un mercado como el que aquí se trata, en el que el tamaño de sus integrantes es heterogéneo, así como su presencia en las distintas líneas existentes entre las islas y la península, así como también en los distintos servicios de pasaje o de carga. La presencia o ausencia, o la mayor o menor intensidad de su participación en cada uno de ellos en los distintos acuerdos tomados a lo largo de la vida del cártel serán determinantes para evaluar

el grado de responsabilidad de cada uno de ellos en el cártel, y será determinante para el cálculo de la sanción que, por aplicación del principio de proporcionalidad, reflejará un mayor o menor importe de la misma. Pero no puede pretenderse, como alega Trasmediterránea, que dicha circunstancia deba ser valorada como una no acreditación de su participación en el cártel. Se trata de una conducta única y continuada, como se ha fundamentado en el FD Tercero, y no de un número de acuerdos anticompetitivos independientes e inconexos entre sí, como pretenden las alegaciones sin que hayan podido probarlo.

No se entiende cómo puede alegar Trasmediterránea su desconocimiento de las conductas desarrolladas por el resto de empresas en el mercado, cuando está ampliamente acreditado que la misma Trasmediterránea formaba acuerdos bilaterales con ellas, y en ocasiones estos acuerdos fueron incluso entre las tres.

Respecto a la ausencia de efectos acreditados alegado por Trasmediterránea, basta recordarle que el cártel en el que está acreditada su participación no es solo una infracción por objeto, sino que hay amplio consenso en que es de las más perniciosas para el interés público, al haberse constatado a lo largo de los años los efectos negativos que este tipo de conductas tienen sobre los precios, la calidad, la cantidad y el incentivo a la mejora de la oferta por parte de los participantes en este tipo de conductas. En sentencia del Tribunal General ya citada (Aalborg Portland A/S), recuerda en su párrafo 53 este Tribunal que: *“La participación de una empresa en prácticas y en acuerdos contrarios a la competencia constituye una infracción económica que tiene por objeto maximizar sus beneficios, generalmente, por medio de una limitación voluntaria de la oferta, de un reparto artificial del mercado y de un incremento artificial de los precios. Los acuerdos o prácticas de esta índole producen el efecto de restringir la libre competencia y de impedir la realización del mercado común, en particular, obstaculizando el comercio intracomunitario.*

SERCOMISA

Insiste en sus alegaciones SERCOMISA en que la comunidad de bienes formada con Balearia es una comunidad de bienes de carácter concentrativo, dado que se configura a todos los efectos como una empresa en participación de plenas funciones. El Consejo coincide con la Dirección de Investigación en que la valoración sobre que esta Comunidad de Bienes no es una empresa en participación con plenas funciones. De los hechos que concurren en el expediente no cabe apreciar que se den todos los elementos constitutivos de una empresa en participación de plenas funciones. En su constitución la duración de la CB es de carácter anual, por lo que aunque caben las prorrogas anuales, como ha sucedido, estatutariamente es difícil atribuirle una vocación de carácter permanente; y no es la titular de las concesiones administrativas de las rutas, sino que lo son alguno de sus socios, debido a que son sus socios quienes se han presentado a las licitaciones públicas y no la CB. En la misma línea apunta el hecho de que el Conseller se dirigiese a sus socios y no a la CB, a la hora de tratar de ampliar los horarios de primera y última hora. Solo hay un buque propiedad de la CB y aparece con un logo compartido, pues los demás buques que operan en la línea son propiedad de los socios y

aparece cada uno con su logo. Los hechos acreditados muestran que cada uno de los socios tenía sus propios delegados en la CB, y que uno de ellos hacía de gerente de la CB. Sin embargo, la CB carece de suficiente patrimonio propio como para poder desarrollar su actividad de forma independiente de sus socios, y las cuestiones sobre precios y horarios eran supervisadas directamente por el presidente de Balearia, de forma que éste participaba en los acuerdos a tomar con otras empresas como M. Pitiusa. En estas condiciones no cabe presuponerle que puede actuar con total independencia de sus socios, y que pueda tener recursos suficientes para funcionar de forma independiente. En cualquier caso, incluso aunque pudiera calificarse de empresa en participación de plenas funciones, no se podría considerar que la misma haya tenido un carácter concentrativo.

Respecto a la alegación relativa al error de la Dirección en cuanto a la fecha de comienzo de la infracción, Sercomisa alega que en ningún caso sería 1995, ya que esa Comunidad de Bienes la formaba con Fletamientos de Baleares, y Balearia no entró a formar parte de la CB hasta 1999. El Consejo se ha pronunciado con anterioridad (RCNC de 2 de diciembre de 2011, S/0251/10 Envases Hortofrutícolas) sobre la atribución de responsabilidad de una infracción cometida por una empresa que antes de ser sancionada deja de operar y se extingue, aunque su lugar en el mercado es ocupado por la empresa que a su vez adquiere también sus activos. Ciertamente la personalidad jurídica de Fletamientos de Baleares ya no existe, y por tanto no puede atribuírsele responsabilidad alguna. Sin embargo, la jurisprudencia comunitaria, en aplicación del principio de efectividad y eficacia de los arts. 101 y 102 del TFUE, ha determinado que es de aplicación el principio de continuidad económica, en virtud del cual la responsabilidad por la infracción debe ser, bajo el respeto de ciertos criterios, atribuida al adquirente de dichos activos (*asuntos C-40/73, Suiker Unie; C-49/92P ANIC, C 29/83, Compagnie Royale Asturienne des Mines, SA; Asunto T-348/08, Aragonesas Industrias y Energij, SAU v Commission, and T-349/08, Uralita SA v Commission*). Los criterios que han de verificarse para la aplicación de tal principio de continuidad económica son la existencia de identidad entre los activos involucrados en la infracción y los activos transferidos (personal, derechos de propiedad industrial, medios materiales, asunción de derechos y obligaciones, etc.), que realmente acreditan la existencia de esa continuidad funcional y económica entre el infractor y el sucesor económico o vínculos estructurales entre éstos (*T-349/08, Uralita SA v Commission, C-280/06 Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato v. ETI, ArcerolMittal, Sentencia de 31 de marzo de 2009, Asunto T-405/06 y C-40/73, Suiker Unie*). Una vez visto que Balearia adquirió los activos de Fletamiento de Baleares, y que los mismos fueron puestos a disposición de la CB con Sercomisa, no cabe otra conclusión que la de atribuirle la responsabilidad de la infracción cometida por Fletamiento a Balearia, sin que pueda ser acogida la alegación planteada.

Por último hay que referirse a la prueba realizada en fase de Consejo, en la que ha quedado acreditado que la intervención del Conseller en este asunto quedó limitada a una petición para que las navieras ofrecieran un servicio a primera hora de la mañana y otro a última hora del día, con el fin de dar un mejor servicio a la

población. No puede alegarse, amparándose en este hecho, que sea de aplicación el principio de confianza legítima a los acuerdos en precios y de coordinación de horarios que Balearia, Sercomisa y Pitiusa llevaron a cabo a continuación de esta solicitud.

Las alegaciones de Balearia, dado que se centran en el tema de clemencia, serán contestadas en el FD correspondiente a esta cuestión.

QUINTO.-Sobre RESPONSABILIDADES

Las empresas BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A., COMPAÑÍA TRANSMEDITERRÁNEA, S.A., e ISLEÑA MARÍTIMA DE CONTENEDORES, S.A son responsables de haber participado en un acuerdo de cártel para restringir la competencia en el mercado de servicios de transporte marítimo de pasajeros, de vehículos y de carga entre las Islas Baleares y la Península.

BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A., ha participado en la infracción arriba referida desde comienzos del año 2001 hasta abril de 2011. Han declarado haberse reunido por última vez en dicha fecha, y poco después presentaron solicitud de aplicación del programa de clemencia.

ISLEÑA MARÍTIMA DE CONTENEDORES, S.A ha participado en la infracción arriba referida desde marzo del año 2003 hasta octubre de 2009, momento en el que se sometió voluntariamente al sistema de concurso de acreedores, por lo que se puede presuponer ese momento como el fin de su participación en la infracción.

COMPAÑÍA TRANSMEDITERRÁNEA, S.A., ha participado en la infracción arriba referida desde comienzos del año 2001 hasta abril de 2011, momento en que en la declaración de clemencia se asegura que se puso fin a los contactos.

BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A. , SERVICIOS Y CONCESIONES MARÍTIMAS IBICENCAS, S.A. y MEDITERRÁNEA PITIUSA, S.L. han participado en un acuerdo de cártel en el servicio de transporte de pasajeros entre las Islas de Ibiza y Formentera.

BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A. y SERVICIOS Y CONCESIONES MARÍTIMAS IBICENCAS, S.A. han participado en la infracción indicada en el párrafo anterior desde abril de 1995 hasta el 1 de junio de 2011, momento en que se procedió a disolver la Comunidad de Bienes. MEDITERRÁNEA PITIUSA, S.L. participó de la citada infracción desde el año 2004 hasta el 1 de junio de 2011.

Por las razones expuestas en el FD Tercero, la forma en la que BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A. se hizo cargo de los activos de las empresas Fletamientos de Baleares y Umafisa, en 1999 y 2004 respectivamente, mediante procesos de concentración por absorción que implicaron la salida completa del mercado de las adquiridas, o su total extinción, le hace ser responsable de las infracciones que en otro caso le habrían sido imputadas a Fletamientos de Baleares

por la CB creada en 1995 y hasta 1999 con Sercomisa, y a Umafisa por sus participación en el cártel de 2001 a 2003.

SEXTO.- Sobre la aplicación del programa de CLEMENCIA

La Dirección de Investigación propone al Consejo que le sea de aplicación a BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A. una reducción en el importe de la sanción correspondiente, de acuerdo con lo establecido en el artículo 66 de la LDC y el artículo 50.6 del RDC. Basa su propuesta en que: *“una vez valorado el contenido de su solicitud de reducción, esta Dirección de Investigación considera que ha aportado un valor añadido significativo para demostrar la existencia del cártel, aumentando la capacidad de la Dirección de Investigación de probar la participación de las otras empresas en el cártel.”* Concretamente valora que se cumple el artículo 66.3, puesto que ha aportado: *elementos de prueba que han permitido establecer hechos adicionales con repercusión directa en el importe de la multa, en concreto, han permitido adelantar el inicio de la participación de TRASMEDITERRÁNEA e ISCOMAR en el cártel y establecer la existencia de acuerdos anticompetitivos entre BALEARIA y SERCOMISA (a través de TRASMPI-BALEARIA CB) con MEDITERRÁNEA PITIUSA en la línea Ibiza-Formentera, al determinar el importe de la multa que corresponda imponer a BALEARIA no se tendrán en cuenta estos hechos adicionales”.*

Por su parte Balearia alega haber aportado elementos probatorios nuevos que no solo han sido útiles para establecer las conductas sobre las que la Dirección de Investigación tenía conocimiento previo sino que ha aportado pruebas que han permitido ampliar el conocimiento de otras conductas y ampliar el periodo de las ya conocidas. Por ello, no solo alega que le es de aplicación la máxima reducción prevista en el artículo 66.2.a), sino que debe serle de aplicación una exención parcial respecto a las facturaciones de Balearia de 2001, 2002 y 2003, porque es el periodo de ampliación de la conducta que le hace merecedora de la reducción, y lo mismo procedería respecto a la facturación de la línea Ibiza-Formentera.

El programa de clemencia introducido por el legislador en la Ley 15/2007 es un instrumento más para contribuir al logro de los principios de la defensa de la competencia. La exposición de motivos de la norma enumera como uno de estos principios la eficacia en la lucha contra las conductas restrictivas de la competencia, y esta lucha será eficaz en la medida que bien se ponga fin a las conductas anticompetitivas que se están desarrollando en el mercado, o bien se evite que dichas conductas se pongan en marcha. Por ello, el legislador, a la hora de regular las condiciones en que debe ser aplicado el programa de clemencia, no solo pone en valor el que un infractor revele a las autoridades de competencia la existencia de una conducta anticompetitiva, sino que aporte de forma diligente los medios adecuados para que la autoridad de competencia pueda poner fin a la misma, y que el propio infractor cese de inmediato en dicha conducta. Es por tanto importante, para lograr dicha eficacia, no solo la información que se facilita, sino cómo se facilita y el comportamiento que el clemente mantiene desde entonces y a lo largo de toda la tramitación del procedimiento. De ahí los criterios acumulativos que debe cumplir

todo infractor que desea realmente obtener los beneficios que el programa de clemencia otorga, y que se regulan en los artículos 65 y 66 LDC. El artículo 66 LDC que regula la Reducción del importe de la multa, establece en su apartado 1 que la Comisión Nacional de la Competencia podrá reducir el importe de la multa correspondiente a aquellas empresas o personas físicas que a) faciliten elementos de prueba de la presunta infracción que aporten un valor añadido significativo con respecto a aquéllos de los que ya disponga la Comisión Nacional de la Competencia, y b) cumplan los requisitos establecidos en las letras a), b) y c) del apartado 2 del artículo 65 de forma acumulativa. La letra a) del apartado 2 del artículo 65 regula como requisito para la concesión de la exención que la empresa coopere plena, continua y diligentemente con la Comisión Nacional de la Competencia, en los términos en que se establezcan reglamentariamente, a lo largo de todo el procedimiento administrativo de investigación. El art. 52.a) del RDC dispone que se entenderá que el solicitante de reducción del importe de la multa coopera *“plena, continua y diligentemente cuando, a lo largo de todo el procedimiento...”*, entre otros requisitos *“facilite sin dilación a la Dirección de Investigación toda la información y los elementos de prueba relevantes relacionados con el presunto cártel que esté en su poder o a su disposición”*.

El Consejo coincide con la Dirección de Investigación en que Balearia ha aportado valor añadido significativo en sus declaraciones de clemencia, puesto que las mismas han contribuido a ampliar el periodo de duración de la infracción respecto al transporte marítimo entre las Islas baleares y la Península y a ampliar el conocimiento sobre los infractores respecto al transporte marítimo de pasajeros entre Ibiza y Formentera. Sin embargo, el Consejo, a la luz de los hechos que a continuación se describen del proceder del solicitante de clemencia a lo largo de la fase de instrucción del expediente, no puede apreciar que la cooperación de Balearia pueda ser calificada como plena, continua y diligente, como exige la norma.

Las inspecciones realizadas por la Dirección de Investigación en la sede de Balearia tuvieron lugar el 11 de mayo de 2010 y el 15 de mayo la empresa presentaba ante la CNC una solicitud de aplicación del programa de clemencia regulado en la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia. Las primeras declaraciones verbales con aportación de documentos las realiza la empresa el 7 de junio, siendo conocedora de todos los elementos de prueba que obraban ya en poder de la CNC procedentes de las investigaciones domiciliarias previamente realizadas. En esa primera declaración informa de su participación en dos cárteles, el primero desde abril de 2004 hasta el primer trimestre de 2005 con Acciona (Trasmediterránea), y el segundo entre mayo de 2008 hasta abril de 2010 con Acciona e Iscomar. Denuncia la existencia de un tercer cártel entre Acciona e Iscomar entre el año 2005 y mayo de 2008. Esta descripción se reitera, de forma mas detallada en otras cuatro declaraciones verbales realizadas el 16 de junio de 2010. Hay una sexta declaración verbal el 3 de agosto en la que se sigue presentando la misma versión de los hechos. El 20 de octubre de 2010, cinco meses después de la solicitud de clemencia, y después de seis declaraciones verbales insistiendo en la existencia de tres cárteles independientes y en que Balearia solo habría participado en dos de

ellos de forma intermitente, se realiza la séptima declaración verbal en la que se informa de la existencia de contactos entre Balearia o Umafisa y Acciona anteriores a 2003, concretamente desde 2001 y con afectación a líneas de transporte marítimo entre la península y las Islas Baleares.

El 5 de abril de 2011, casi un año después de la solicitud de aplicación del programa de clemencia, Balearia realiza su octava declaración verbal en la que denuncia prácticas anticompetitivas realizadas desde el año 2004 entre la Comunidad de bienes de la que es socio al 50%, esto es, CB Balearia-Trasmapi, y la empresa Mediterránea Pitiusa en la línea Ibiza-Formentera. Esta declaración se complementa con otras dos declaraciones realizadas el 15 de abril de 2011 aclarando y detallando el comportamiento anticompetitivo denunciado para la línea Ibiza-Formentera.

Por todo ello, el Consejo no puede valorar que la actitud de Balearia en este caso, que ha presentado diez declaraciones verbales, y que ha tardado más de cinco meses en aportar elementos nuevos sobre la conducta entre Balearia, Trasmediterránea e Iscomar, y casi un año respecto a la conducta desarrollada con Sercomisa y M. Pitiusa, pueda ser calificada de plena, continua y diligente, ni que haya puesto fin a la infracción respecto a la conducta desarrollada en la línea Ibiza-Formentera, junto con Sercomisa y M. Pitiusa en el momento de presentar los elementos de prueba que deben acompañar la solicitud de clemencia.

Consecuentemente el Consejo ha valorado que en el caso presente BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A. no ha cumplido con los requisitos establecidos en la norma, en particular con el regulado en el art. 66.2.b) de la LDC (que remite al 65.2.a, b, c, y d), y dado que se trata de requisitos acumulativos solo el respeto de las letras a) y b) del art. 66 LDC le hubiese hecho acreedora de una reducción del importe de la sanción, tal y como ha solicitado. Sí valora el Consejo que la colaboración prestada puede ser calificada como una circunstancia atenuante, atendiendo a los términos regulados en el artículo 64.3.d), pues dicha colaboración ha supuesto la aportación de elementos de prueba que ha permitido en particular ampliar el periodo de infracción referida al transporte marítimo entre las Islas baleares y la Península y extender la infracción a M. Pitiusa en el de Formentera-Ibiza.

SÉPTIMO.- Cálculo de la sanción

A lo largo de los anteriores Fundamentos de Derecho el Consejo ha expuesto su valoración de la conducta acreditada en este expediente de BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A., COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A., ISLEÑA MARÍTIMA DE CONTENEDORES, S.A., SERVICIOS Y CONCESIONES MARÍTIMAS IBICENCAS, S.A. y MEDITERRÁNEA PITIUSA, S.L., y la atribución de responsabilidades a cada una de ellas en función del tiempo de participación en las respectivas conductas.

La Ley 15/2007 regula, en sus artículos 61 a 64, los criterios fundamentales que deben tenerse en cuenta a la hora de establecer la cuantía de la sanción. El artículo

63 LDC faculta al Consejo para imponer una sanción a los responsables de la infracción, ya sea por una actitud negligente o por actuar deliberadamente.

El artículo 62.4.a) establece que serán infracciones calificadas como muy graves las conductas que consistan en cárteles u otros acuerdos, decisiones o recomendaciones colectivas, prácticas concertadas o conscientemente paralelas entre empresas competidoras entre sí, reales o potenciales. Este es el caso que concurre en el presente caso para BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A., COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A., ISLEÑA MARÍTIMA DE CONTENEDORES, S.A., SERVICIOS Y CONCESIONES MARÍTIMAS IBICENCAS, S.A. y MEDITERRÁNEA PITIUSA, S.L.

Y el artículo 63.1.c) establece que las infracciones muy graves podrán ser sancionadas con multa de hasta el 10% del volumen de negocios total de la empresa infractora en el ejercicio inmediatamente anterior al de imposición de la multa.

Además, el Consejo tendrá en cuenta para el cálculo de la sanción por dicha infracción, el contenido de la “Comunicación de la CNC sobre la cuantificación de las sanciones derivadas de infracciones de los artículos 1, 2 y 3 de la ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia y de los artículos 81 y 82 del tratado de la Comunidad Europea” (Comunicación de multas), publicada en febrero de 2009 con el objeto de servir de instrumento objetivo y transparente a la labor sancionadora de la CNC, contribuyendo a que las sanciones impuestas por la CNC cumplan con los principios de proporcionalidad y disuasión que se espera de las mismas y que el Tribunal Supremo ha recordado en numerosas sentencias (entre otras, de 24 de noviembre de 1987, 23 de octubre de 1989, 14 de mayo de 1990 y 15 de julio de 2002) que deben cumplir.

La aplicación de la Comisión lleva a calcular para cada empresa el volumen de negocios en el mercado afectado por la infracción, al que se le aplicaran anualmente a los años en los que cada infractor ha participado en la infracción los coeficientes contemplados en dicha comunicación. En el caso de Balearia, Trasmediterránea e Iscomar, el volumen de negocios considerado es el generado por los servicios de transporte marítimo de pasajeros, vehículos y cargas en las líneas comprendidas entre la Península y las Islas Baleares y en las Islas Baleares entre sí, a excepción de lo generado por la línea Ibiza-Formentera-Ibiza. Para Balearia, Sercomisa y M. Pitiusa el volumen de negocios considerado es el generado por los servicios de transporte marítimo de pasajeros en la línea entre Ibiza y Formentera. Las duraciones son las reflejadas en el FD Sexto. El cálculo de la sanción así realizado hace que la doble sanción a Balearia no sea más gravosa que la imposición de una única sanción por una sola conducta.

Y por último, la Dirección de Investigación, en su Informe Propuesta de Resolución y con respecto a los criterios de aplicación para el cálculo de las sanciones considera que deben tenerse en cuenta las siguientes cuestiones:

Dimensión y características del mercado afectado

El mercado en el que se producen las actuaciones realizadas es el sector del transporte marítimo de mercancías, pasajeros y vehículos en régimen de pasaje entre la Península y las Islas Baleares y entre las islas entre sí.

Se trata de un mercado altamente concentrado, de estructura oligopolística, con un número de empresas muy reducido, lo que facilita la adopción de acuerdos. De hecho, la cuota de mercado de las empresas que participan en cada uno de los acuerdos descritos, cuya naturaleza anticompetitiva ha quedado acreditada en el expediente, alcanza prácticamente el 100% como consta en los cuadros 2 y 3 del PCH.

Alcance de la infracción

Ha quedado acreditada la existencia de acuerdos entre las empresas imputadas en las que pactaban recargos, coordinaban horarios, explotaban líneas conjuntamente, intercambiaban espacios, limitaban servicios, repartían clientes y cuotas.

Por tanto, se trata de actuaciones ilícitas realizadas por prácticamente todas las empresas del sector del transporte marítimo de mercancías y pasaje entre la Península y las Islas Baleares y entre las islas entre sí, que constituyen una infracción prohibida por el artículo 1 de la LDC.

El efecto de la infracción sobre los consumidores y usuarios

Las prácticas acreditadas suponen para los ciudadanos, en general, una reducción de las posibilidades de elección como consecuencia de las reducciones de frecuencias o de la desaparición de operadores en el caso de la explotación conjunta de líneas y suponen para los clientes de carga, en particular, un encarecimiento del precio del servicio como consecuencia de los diferentes recargos aplicados así como una reducción de sus posibilidades de elección de proveedor en razón del reparto de clientes celebrado.

Duración de la infracción

Ha quedado acreditado que las conductas de las empresas imputadas tuvieron una duración diferente en función de las empresas que participaron en los distintos acuerdos. En todo caso, es preciso subrayar que las conductas de las navieras han tenido en todo caso, una duración superior a 5 años.

Teniendo en cuenta todas estas consideraciones, el Consejo estima que la gravedad de la naturaleza de ambas conductas, la prolongada duración de las mismas, y el alcance a la práctica totalidad del mercado, así como la intensidad de instrumentos empleados en su ejecución, han contribuido a generar un grave perjuicio al interés público que justifican la imposición de una sanción del 15% sobre el volumen de negocios en el mercado afectado por la infracción, lo que supone un Importe Básico de la Infracción para cada una de ellas que se detalla en el siguiente cuadro:

Volumen de Negocios en el Mercado afectado con aplicación de los coeficientes (millones €)	Importe básico de la sanción
--	------------------------------

		(millones €)
Conducta 2001-2010. Península-Islas Baleares e Islas entre sí		
BALEARIA	359,8	53,9
TRANSMEDITERRÁNEA	390,3	58,5
ISCOMAR	181,0	27,1
Conducta 1995-2011 Ibiza-Formentera		
BALEARIA	17,3	2,59
SERCOMISA	18,5	2,78
M. PITIUSA	7,7	1,15

No obstante, tras lo fundamentado en el FD Quinto, sobre el importe básico de la infracción correspondiente a Balearia debe aplicarse una reducción del 15% en concepto de atenuante, lo que llevaría a sanciones a Balearia de 45,8 millones de euros y 2,2 millones de euros respectivamente.

Entiende el Consejo que las alegaciones presentadas por las imputadas en el sentido de tener en consideración la situación de crisis generalizada, y en particular en el mercado del transporte marítimo entre la Península y Baleares, como elemento de limitación a la cuantía de la sanción a imponer, con el fin de que la misma no provoque la expulsión del mercados de las infractoras, ya ha sido tenido en cuenta con la aplicación del artículo 63.1 c) LDC.

Por último, en aplicación del artículo 63.1.c) de la LDC como refleja el apartado 20 de la citada Comunicación, las sanciones máximas que pueden aplicarse a las empresas imputadas en este expediente son las reflejadas en la segunda columna del cuadro siguiente:

VOLUMEN NEGOCIOS 2010 (millones €)		
	TOTAL	Límite 10% Máximo
BALEARIA	159,4	15,9
TRANSMEDITERRÁNEA	361,1	36,1
ISCOMAR	4,9	0,495
SERCOMISA	11,5	1,15
PITIUSA	4,0	0,402

En el caso de Balearia, la aplicación de dicho máximo entre las dos conductas implica que le corresponde una sanción de 15.214.402 € por la conducta desarrollada con Trasmediterranea e Iscomar entre 2001 y 2010, y de 731.081€ por la conducta desarrollada con Sercomisa y M.Pitiusa entre 1995 y 2011.

Por tanto, las sanciones a imponer son finalmente las siguientes:

- 36.110.800 € a COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A.
- 15.945.484 € a BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A.
- 495.826 € a ISLEÑA MARÍTIMA DE CONTENEDORES, S.A.
- 1.155.205 € a SERVICIOS Y CONCESIONES MARÍTIMAS IBICENCASS.A
- 402.453 € a MEDITERRÁNEA PITIUSA, S.L.

Por todo ello, vistos los preceptos legales y reglamentarios citados y los demás de general aplicación, el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia,

HA RESUELTO

Primero.- Declarar que BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A., COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A., e ISLEÑA MARÍTIMA DE CONTENEDORES, S.A., han infringido el artículo 1 de la *Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia*, al incurrir entre 2001 y 2010 en una conducta contraria al artículo 1 delimitada en el Fundamento de Derecho Tercero de esta resolución y tipificada como muy grave.

Segundo.- Declarar que BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A., SERVICIOS Y CONCESIONES MARÍTIMAS IBICENCAS, S.A. y MEDITERRÁNEA PITIUSA, S.L., han infringido el artículo 1 de la *Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia*, al incurrir entre 1995 y 2011 en una conducta contraria al artículo 1 delimitada en el Fundamento de Derecho Tercero de esta resolución y tipificada como muy grave.

Tercero.- Imponer las siguientes sanciones por las conductas declaradas contrarias a la ley 15/2007:

- 36.110.800 € a COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A.
- 15.214.402 € a BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A.
- 495.826 € a ISLEÑA MARÍTIMA DE CONTENEDORES, S.A.
- 731.081 € a BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A.
- 1.155.205 € a SERVICIOS Y CONCESIONES MARÍTIMAS IBICENCAS, S.A.
- 402.453 € a MEDITERRÁNEA PITIUSA, S.L.
-

Cuarto.- Instar a la Dirección de Investigación de la Comisión Nacional de Defensa para que vigile el cumplimiento de esta Resolución.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Investigación, y notifíquese a las partes interesadas, haciéndoles saber que contra el mismo no cabe recurso alguno en vía administrativa, pudiendo interponer recurso contencioso administrativo ante la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde su notificación.