COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN
de 14 de noviembre de 2002
relativa a un procedimiento incoado en virtud del artículo 81 del Tratado CE y del artículo 53 del Acuerdo EEE
(Asunto COMP/37.396/D2 — TACA revisado)

[notificada con el número C(2002) 4349]

(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2003/68/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento nº 17 del Consejo, de 6 de febrero de 1962, primer Reglamento de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado [1], cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1216/1999 [2], y, en particular, el apartado 1 de su artículo 4,

Visto el Reglamento (CEE) nº 4056/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos [3], modificado por el Acta de adhesión de Austria, de Finlandia y de Suecia, y, en particular, el segundo párrafo del apartado 4 de su artículo 12,

Visto el resumen de la solicitud [4] publicado en aplicación del apartado 2 del artículo 12 del Reglamento (CEE) nº 4056/86 y del apartado 2 del artículo 12 del Reglamento (CEE) nº 1017/68 del Consejo, de 19 de julio de 1968, por el que se aplican las normas de la competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable [5], modificado por el Acta de adhesión de Austria, de Finlandia y de Suecia,

Vista la carta de la Comisión de 4 de agosto de 1999, en la que, de conformidad con el apartado 3 del artículo 12 del Reglamento (CEE) nº 4056/86, se comunicó a las Partes que existían serias dudas en cuanto a la aplicabilidad del apartado 3 del artículo 81 al Acuerdo notificado,

Visto el resumen del Acuerdo notificado [6] publicado en aplicación del apartado 3 del artículo 23 del Reglamento (CEE) nº 4056/86 y del apartado 3 del artículo 19 del Reglamento nº 17 del Consejo,

Previa consulta al Comité consultivo de acuerdos y posiciones dominantes y al Comité consultivo de acuerdos y posiciones dominantes en el transporte marítimo,

Considerando lo siguiente:

---

[1] DO 13 de 21.2.1962, p. 204/62.
[2] DO L 148 de 15.6.1999, p. 5.
[3] DO L 378 de 31.12.1986, p. 4.
[4] DO C 125 de 6.5.1999, p. 6.
[5] DO L 175 de 23.7.1968, p. 1.
[6] DO C 335 de 29.11.2001, p. 12.

1. **INTRODUCCIÓN**

1.1. **Antecedentes**

(1) El 16 de septiembre de 1998 la Comisión adoptó la Decisión 1999/243/CE ([7]) («Decisión TACA»), en la que declaraba que varios acuerdos firmados en el marco del Trans-Atlantic Conference Agreement (Acuerdo de conferencia transatlántica «TACA»,) eran contrarios al apartado 1 del artículo 85 del Tratado y no podían acogerse a la exención por categorías prevista en el artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 4056/86. Como tampoco podían acogerse a una exención individual al amparo del apartado 3 del artículo 85. Se trataba de acuerdos para la fijación de los precios del transporte por tierra en el territorio de la Comunidad Europea, la fijación en común de las tarifas de corretaje y la remuneración del transitario y la fijación de las condiciones en que los miembros de la conferencia podían firmar contratos de servicio con los cargadores.

(2) La Comisión también constató que los miembros del TACA habían abusado de su posición dominante colectiva, en contra del artículo 86 del Tratado, al alterar la estructura competitiva del mercado e imponer restricciones a la disponibilidad y los contenidos de los contratos de servicio. Estos abusos fueron sancionados con multas de un importe total de 273 millones de ecus (ECU).

(3) El recurso de anulación interpuesto por las partes en el TACA contra esta Decisión está siendo examinado por el Tribunal de Primera Instancia de las Comunidades Europeas ([8]).

1.2. **Cronología**

(4) El 29 de enero de 1999 las Partes integrantes del TACA («las Partes») notificaron el acuerdo objeto de la presente Decisión (en adelante, «el TACA revisado» o «el Acuerdo»).

(5) El 6 de mayo de 1999, en aplicación de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 12 del Reglamento (CEE) nº 4056/86 y en el apartado 2 del artículo 12 del Reglamento (CEE) nº 1017/68, la Comisión publicó un resumen de la solicitud en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* («la Comunicación del apartado 2 del artículo 12») e invitó a los interesados a presentar sus observaciones en el plazo de 30 días a partir de la fecha de publicación de la Comunicación.

(6) El 4 de junio de 1999, en respuesta a la Comunicación, el European Shippers Council (Consejo europeo de cargadores, «CES») presentó unas observaciones mediante lo que a su juicio constituía una denuncia formal en virtud del artículo 10 del Reglamento (CEE) nº 4056/86 ([9]). También se recibieron observaciones del European Liaison Committee of Freight Forwarders (Comité europeo de enlace de los transitarios de carga, «CLECAT»), de la Fédération des Entreprises de Transport et Logistique France (federación que representa a las empresas de transporte y logística de Francia «TLF») ([10]), y de la Federación de industrias y el Consejo de cargadores de Suecia. El 15 de julio de 1999 las autoridades suecas de defensa de la competencia enviaron una carta en la que defendían algunas de las opiniones formuladas por el Consejo de cargadores suecos, en especial por lo que se refiere a la confidencialidad de los contratos de servicio individuales. No se recibieron observaciones de ningún otro Estado miembro.

(7) El 7 de julio de 1999 el Director General de la Dirección General de Competencia remitió a las Partes una carta en la que las invitaba a modificar las disposiciones de su Acuerdo referentes al intercambio de estadísticas. En la carta se informaba a las Partes de que determinados tipos de acuerdos y conductas relacionados con la negociación de contratos de servicio que podían restringir sustancialmente la competencia no se podían considerar cubiertos por la notificación ([11]).

([7]) Asunto IV/35.134 — Trans-Atlantic Conference Agreement, (DO L 95 de 9.4.1999, p. 1).
([8]) Asuntos acumulados T-191/98, T-212/98, T-213/98 y T-214/98, *Atlantic Container Line y otros* contra *Comisión*.
([9]) Asunto COMP/37.527/D2 — ESC/TACA revisado.
([10]) Las observaciones de TLF también fueron presentadas por CLECAT bajo su propio nombre mediante carta de 5 de junio.
([11]) Cualquier acuerdo, pacto o práctica concertada entre las Partes por el que éstas, al suscribir contratos de servicios individuales, tengan que atenerse a la forma, contenido o precios establecidos en contratos de servicios normalizados o aplicar voluntariamente orientaciones en materia de contratos de servicios de manera tal que la competencia se vea restringida sustancialmente.

(8) Ese mismo día el Director General informó al CES de que, salvo por las disposiciones del Acuerdo referentes al intercambio de estadísticas, no había motivos suficientes para plantear serias dudas en cuanto a la aplicabilidad del artículo 81.3 La carta también informaba al CES de que no era posible presentar una denuncia con arreglo al artículo 10 del Reglamento (CEE) nº 4056/86 en el contexto de un procedimiento de oposición iniciado por una Comunicación de la Comisión publicada de conformidad con el apartado 2 del artículo 12 del citado Reglamento.

(9) El 14 de julio de 1999, el CES respondió a la carta de la Comisión de 7 de julio de 1999 señalando, entre otras cosas, que sus observaciones sobre la regla *not-below-cost* (véase el considerando 27) también debían considerarse como una denuncia formal al amparo del artículo 10 del Reglamento (CEE) nº 1017/68.

(10) Los días 13 y 23 de julio de 1999, las Partes comunicaron a la Comisión que estaban dispuestas a modificar las disposiciones a que se refería la carta de la Comisión de 7 de julio y que cada una de ellas facilitaría a la Comisión información semestral sobre sus contratos de servicio. No obstante, en la carta no se precisaba cómo o cuando iban a modificarse los acuerdos para resolver los problemas de competencia señalados.

(11) El 4 de agosto de 1999, dentro del plazo de 90 días previsto en el apartado 3 del artículo 12 del Reglamento (CEE) nº 4056/86 ([12]), la Comisión remitió una carta a las Partes en la que manifestaba que tenía serias dudas en cuanto a la aplicabilidad del apartado 3 del artículo 85 del Tratado. Con arreglo a lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 12 del Reglamento (CEE) nº 4056/86, la Comisión estaba, pues, facultada para proseguir sus investigaciones sobre los aspectos marítimos del Acuerdo TACA revisado. El hecho de que no se expresasen serias dudas con respecto a la parte del TACA revisado relativa al transporte terrestre implicaba que, dando por supuesta su disociabilidad de los aspectos del Acuerdo objeto de serias dudas de la Comisión, esta parte quedaba eximida por un período de tres años a contar a partir del 6 de mayo de 1999.

(12) Por carta de 6 de agosto de 1999 se comunicó al CES que la Comisión no planteaba serias dudas con relación a los aspectos del TACA revisado relativos al transporte terrestre. Por su parte, el CES solicitó, por carta de 27 de septiembre de 1999, que se le comunicasen las razones que justificaba tal decisión.

(13) El 12 de octubre de 1999 el Director General de la Dirección General de Competencia contestó al CES, resumiendo los motivos por los que no se habían expresados serias dudas con respecto a los aspectos del TACA revisado relativos al transporte terrestre. Asimismo, volvió a explicar la posición de la Comisión sobre la consideración que debían tener desde el punto de vista procedimental las observaciones formuladas con arreglo al procedimiento de oposición (véase el considerando 8).

(14) Posteriormente, el European Council of Transport Users (Consejo europeo de usuarios de transportes «ECTU»), al que pertenece el CES, y otras asociaciones solicitaron al Tribunal Europeo de Primera Instancia que anulase un acto descrito como la decisión de la Comisión comunicada en forma de carta al CES de 6 de agosto de 1999 ([13]).

(15) El 1 de diciembre de 2000 las Partes presentaron una notificación complementaria en la que informaban a la Comisión de que habían modificado el TACA revisado para autorizar de manera específica una retirada temporal coordinada de capacidad limitada al período de Navidades y Año Nuevo de 2000-2001 ([14]).

([12]) Con arreglo al Reglamento (CEE) nº 4056/86 (el principal reglamento sobre transporte marítimo), la Comisión dispone de un plazo de 90 días a partir de la fecha de publicación del resumen de la solicitud para formular serias dudas en cuanto a la aplicabilidad del apartado 3 del artículo 85 y poder así seguir investigando el asunto. El Reglamento de transporte interior, Reglamento nº 1017/68, contiene una disposición casi idéntica. Si la Comisión no toma medida alguna en un plazo de 90 días, el acuerdo queda eximido automáticamente durante seis años por lo que atañe al transporte marítimo y por tres años por lo que respecta al transporte interior.

([13]) Asunto T-224/96, *ECTU y otros* contra *Comisión*.

([14]) La versión original del acuerdo notificado contenía una autorización general por la que las Partes podían «regular la capacidad de transporte ofrecida por los distintos componentes», véase la Comunicación del apartado 2 del artículo 12. Aunque las Partes consideraban que el programa de regulación de capacidad en 2000-2001 quedaba cubierto por la exención por categorías de las conferencias marítimas del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 4056/86, para mayor seguridad lo notificaron a la Comisión. La autorización general prevista en el Acuerdo fue modificada más adelante a instancias de la Comisión (véanse los considerandos 81 y ss.).

(16) El 29 de noviembre de 2001, tras intercambiar más correspondencia con las Partes, la Comisión publicó una Comunicación en el Diario Oficial en la que manifestaba su intención de conceder una exención para los demás aspectos del TACA revisado en virtud del apartado 3 del artículo 23 del Reglamento (CEE) nº 4056/86 y el apartado 3 del artículo 19 del Reglamento nº 17 (la «Comunicación del apartado 3 del artículo 23»). Asimismo, invitó a los interesados a presentar sus observaciones en el plazo de 30 días desde la fecha de publicación de la Comunicación.

(17) El 12 de diciembre de 2001 el CES solicitó a la Comisión más información sobre determinadas disposiciones del TACA revisado y sobre los motivos que la habían movido a conceder la exención. Tras un nuevo intercambio de correspondencia y varias reuniones, el CES presentó sus observaciones el 8 de marzo de 2002. El 24 de abril de 2002 presentó más observaciones.

(18) Por carta de 3 de mayo de 2002 las Partes solicitaron la renovación de la exención para todos los aspectos del TACA revisado sujetos al Reglamento (CEE) nº 1017/68. Como esa solicitud será objeto de un procedimiento de la Comisión distinto del presente, aquí solamente se describen los aspectos del TACA revisado relativos al transporte terrestre en la medida en que pueda resultar necesario para la buena comprensión del Acuerdo.

2. **LAS PARTES**

(19) Desde que se adoptó la Decisión TACA se han retirado del TACA seis compañías navieras, con lo que al principio sólo había ocho partes en el TACA revisado. Tras la notificación, AP Møller Maersk se fusionó con Sea-*Land* Service, con lo que este número se ha reducido a siete:

1) Atlantic Container Line AB, con sede en Gothenburg, Suecia;

2) Hapag-Lloyd Container Line GmbH, con sede en Hamburgo, Alemania;

3) Mediterranean Shipping Company SA, con sede en Ginebra, Suiza;

4) AP Moller — Maersk Sealand, con sede en Copenhagen, Dinamarca;

5) Nippon Yusen Kaisha, con sede en Tokio, Japón;

6) Orient Overseas Container Line Ltd, con sede en Wanchai, Hong Kong; y

7) P&O Nedlloyd Limited, con sede en Londres, Reino Unido.

3. **EL ACUERDO**

3.1. **Objetivo y ámbito de aplicación**

(20) El objetivo del TACA revisado es que las Partes puedan cooperar, de la forma autorizada en el Acuerdo, en la prestación de unos servicios marítimos internacionales de línea eficaces y regulares para el transporte de mercancías en las rutas que están dentro del ámbito geográfico del Tráfico, concepto que se define a continuación.

(21) El Acuerdo cubre las rutas marítimas oeste-este y viceversa entre: i) los puertos situados en los cuarenta y ocho estados contiguos de los EEUU y, a través de los mismos, los puntos del interior y de la costa de dicho país y ii) los puertos europeos situados entre las latitudes de Bayona, Francia, y el Cabo Norte, Noruega (exceptuando los puertos no bálticos de Rusia, los puertos mediterráneos y los de España y Portugal) y, con la excepción de los servicios de transporte terrestre mencionados más adelante (considerando 26), los distintos puntos de Europa accesibles a través de los puertos no excluidos anteriormente citados, exceptuando puntos de España y Portugal. A estas rutas se aludirá en lo sucesivo como «el Tráfico».

3.2. **Tarifas de flete**

(22) El TACA revisado autoriza a las Partes a establecer, revisar, mantener y anular tarifas (gastos y recargos inclusive) y condiciones, con la excepción de los transportes terrestres en el EEE. A estas tarifas de flete y demás condiciones acordadas en el marco del TACA revisado se aludirá en lo sucesivo como «la Tarifa».

3.3. **Contratos de servicio**

(23) La Decisión TACA declaró que los miembros que entonces integraban el TACA habían infringido el artículo 85 del Tratado «al acordar los términos y condiciones de los contratos de servicio que pueden celebrar con los cargadores». Había dos tipos principales de restricciones: i) el acuerdo TACA impedía que los miembros del TACA firmaran contratos de servicio individuales («CSI») con los cargadores, o restringía su libertad de hacerlo, y ii) el acuerdo TACA determinaba qué condiciones podían incluirse en los CSI.

(24) El TACA revisado no contiene tales restricciones; no se restringe en modo alguno la disponibilidad de CSI. Cabe resumir así las disposiciones del TACA revisado sobre contratos de servicio:

1) las Partes pueden negociar y celebrar contratos de servicio ([15]) con un cargador o cargadores (contratos de servicio de la conferencia o «contratos de servicio del Acuerdo», «CSA») para servicios prestados entre puertos del EEE y puertos o puntos del interior fuera del EEE. Estos contratos pueden fijar un precio para todos los servicios directamente relacionados con el transporte marítimo, prestados entre el buque y el límite de la zona portuaria ([16]). En estos contratos deben constar las condiciones más importantes, entre ellas el volumen o cantidad mínimos, el flete propiamente dicho, la duración, las obligaciones del servicio y la indemnizaciones en caso de incumplimiento;

2) no se restringe la libertad de las Partes de negociar y celebrar CSI con cualquier cargador en los términos que estipulen libremente las partes contratantes en los mismos;

3) dos o más Partes (pero no todas) pueden negociar y celebrar contratos de servicio multitransportista («CSM») con cualquier cargador respecto de servicios realizados entre puertos del EEE y puertos o puntos del interior fuera del EEE ([17]), e iniciar, a tal efecto, actividades relacionadas con ellos, por ejemplo conversaciones y contactos en torno a los CSM;

4) cuando un cargador dirija una solicitud a uno o más de los transportistas participantes en el CSM acerca de la prestación de servicios de transporte terrestre dentro del EEE, las condiciones del contrato se negociarán bilateralmente entre el cargador y cada uno de los transportistas participantes en el CSM de forma individual. Las condiciones se registrarán en un anexo confidencial del CSM y no se revelarán a ningún otro transportista que sea parte en el CSM. Lo mismo cabe decir de las solicitudes de servicios de transporte terrestre en el EEE en contratos CSA;

5) los CSA y los CSM no incluirán a transportistas distintos de las Partes en el Acuerdo y la estructura de las tarifas no variará dependiendo de qué Parte transporte la mercancía;

([15]) Tal como se definen en el artículo 3.21 de la *Shipping Act* (ley de transporte marítimo) de 1984 y, desde el 1 de mayo de 1999, en el artículo 3.19 de la *Ocean Shipping Reform Act* (ley de transporte transoceánico) de 1998.

([16]) El TACA revisado dispone que un CSA puede estipular el precio de los servicios a que se refieren los siguientes: tarifa de transporte marítimo de carga; el coste de la manutención en terminales (THC), el coste de los servicios de contenedor (CSC) y el coste de los servicios de carga parcial en contenedor (LCLSC) en el origen/el destino; recargos por demora; gastos de conocimiento de embarque; suplementos o ajustes por escala infrecuente; factor de ajuste monetario (currency adjustment factor, CAF) y factor de ajuste del combustible (bunker adjustment factor, BAF); recargos por urgencias; suplementos de la Organización Marítima Internacional (OMI); recargos por el uso de equipos especiales; suplemento por tamaño excesivo; suplemento de adaptación; tasa de cambio de destino; tasa de estiba optimizada; tasa de calefacción; y suplementos portuarios tales como inspección aduanera en la terminal en Canadá. Un CSA no puede incluir precios para otros servicios prestados en el EEE, ni hacer referencia a las condiciones acordadas por el cargador y la Parte de que se trate para un transporte terrestre u otros servicios terrestres.

([17]) Los principios expuestos anteriormente para los CSA también son válidos para los CSM.

6) en los contratos CSA y CSM, el cargador tendrá derecho a decidir qué Partes se encargarán de transportar las mercancías y en qué proporciones, salvo que el cargador disponga otra cosa;

7) las Partes podrán adoptar un modelo de contrato CSA, que las partes contratantes de cualquier contrato de servicio no estarán obligadas a seguir. Las partes contratantes de contratos CSI y CSM podrán remitirse al modelo de CSA y adoptarlo, y también podrán remitirse a tarifas y condiciones CSA publicadas, y adoptarlas;

8) salvo a las Partes contratantes de un CSM o salvo que el cargador lo consienta, las Partes no podrán revelar información sobre la forma de CSA, las tarifas o las condiciones incluidas en un CSI o CSM dado;

9) las Partes podrán acordar orientaciones voluntarias sobre contratos CSI en ámbitos puramente técnicos y no comerciales, y revelar la existencia, pero no las condiciones, de un CSI con un cargador si dicho cargador desea ulteriormente celebrar un contrato CSA o CSM;

10) los contratos CSI y CSM harán constar expresamente que, con arreglo a la normativa estadounidense, las condiciones deberán permanecer confidenciales excepto a) si el cargador consiente en hacerlas públicas o b) si un cargador desea la celebración de un CSA, en cuyo caso cualquier miembro del TACA revisado que sea parte contratante de un CSI o un CSM suscrito por dicho cargador podrá revelar la existencia, pero no las condiciones, del contrato.

3.4. **Tarifa única intermodal — regla que prohíbe practicar precios inferiores a los costes (regla *not below cost*)**

(25) La Decisión TACA declaró que los miembros del TACA habían infringido el artículo 85 del Tratado al concertar el precio del servicio de transporte terrestre prestado en la CE como parte de una operación de transporte multimodal.

(26) En el TACA revisado, las Partes se abstienen de fijar el precio del segmento terrestre, siempre que se respete la regla *not below cost* que se describe en el considerando 27. En virtud del Acuerdo, las Partes no podrán negociar o acordar entre sí el precio de los servicios de transporte terrestre prestados a cargadores total o parcialmente en el territorio del EEE en combinación con otros servicios como parte de una operación de transporte multimodal con mercancías en contenedores, ni tampoco las tarifas u otros elementos relacionados con el transporte terrestre en el EEE.

(27) Las Partes son libres de acordar que, cuando preste servicios de transporte marítimo aplicando la Tarifa, ningún miembro del TACA revisado pueda cobrar precios inferiores al coste directo efectivo que le hayan ocasionado los servicios de transporte terrestre prestados en el EEE en combinación con los de transporte marítimo (regla *not below cost*). A efectos de esta regla, este coste no incluye los gastos de posicionamiento o reposicionamiento del equipo en Europa ni los gastos generales y administrativos. Podrá designarse un organismo independiente y neutral para que vele por el cumplimiento de esta regla.

(28) Las Partes no han aplicado esta regla.

3.5. **Acuerdos técnicos**

(29) El TACA revisado dispone que las Partes podrán, merced a un esfuerzo de cooperación, proponerse de forma voluntaria el logro de mejoras técnicas, a través de ([18]):

i) la fijación o la aplicación uniforme de normas o de tipos para los buques y demás medios de transporte, el material, el avituallamiento o las instalaciones fijas,

([18]) La redacción de los incisos i) a vi) se inspira en el tenor de las letras a) a f) del apartado 1 del artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 4056/86.

ii) el intercambio o la utilización conjunta, para el ejercicio de la actividad de transporte, de buques, espacio en buques o «slots» y otros medios de transporte, personal, material o instalaciones fijas,

iii) la organización o realización de transportes marítimos sucesivos o complementarios, así como la fijación o la aplicación de precios y condiciones globales para dichos transportes,

iv) la coordinación de los horarios de transporte para itinerarios sucesivos,

v) el agrupamiento de envíos aislados, y

vi) la fijación o aplicación de normas uniformes en lo relativo a la estructura y las condiciones de aplicación de las tarifas de transporte.

(30) La Partes han acordado limitar su cooperación a lo expuesto en el inciso i). El TACA revisado prevé que, si la partes acuerdan cooperar en cualquier otro ámbito de los recogidos en el considerando anterior, el Acuerdo no será aplicado (ya que la cooperación estaría incursa en la prohibición del apartado 1 del artículo 81 del Tratado) hasta la notificación de tal cooperación con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 4056/86 u otras normas comunitarias aplicables.

3.6. **Explotación de servicios regulares de transporte marítimo**

(31) Las Partes podrán ([19]):

i) coordinar los horarios de los buques o sus fechas de viaje o de escala,

ii) fijar la frecuencia de los viajes o de las escalas respectivas,

iii) coordinar o repartir los viajes o escalas respectivas,

iv) regular la capacidad de transporte ofrecida por los distintos componentes ([20]), y

v) repartir entre dichos componentes el tonelaje transportado o los ingresos.

3.7. **Consultas con los cargadores**

(32) Las Partes podrán suscribir y poner en práctica acuerdos de consulta a los usuarios acerca de las tarifas, derechos, condiciones y calidad de los servicios regulares de transporte marítimo, así como negociar con cargadores y grupos de cargadores las tarifas, derechos, clasificaciones, normas y reglamentaciones.

3.8. **Administración**

(33) Las Partes podrán celebrar encuentros o comunicarse por otros medios y tratar cualquier asunto que entre dentro del ámbito de aplicación de los artículos 2 (acuerdos técnicos) y 3 (exención por categorías para las conferencias marítimas) del Reglamento (CEE) nº 4056/86 y tomar medidas al respecto. También podrán negociar y suscribir contratos de servicio del Acuerdo. Se podrán negociar y firmar contratos de servicio multitransportista entre dos o más Partes (pero no entre todas ellas a la vez). Las Partes no podrán tratar de información condifencial sobre contratos de servicio individuales ni intercambiar este tipo de información. Tampoco podrán adoptar directrices sobre contratos de servicio individuales que no sean de carácter puramente técnico y no comercial. Por último, las Partes se abstendrán de toda práctica de fijación colectiva de precios para transportes terrestres dentro del Espacio Económico Europeo.

(34) Se crea una Secretaría encargada de la administración del Acuerdo.

([19]) La redacción de los incisos i) a vi) se inspira en el tenor de las letras a) a e) del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 4056/86.
([20]) Véase el considerando 81.

(35) Las Partes podrán designar un organismo neutral e independiente encargado de verificar el cumplimiento de las obligaciones que dimanan del Acuerdo, incluidas las derivadas de la regla *not below cost*. Según las Partes, todavía no se ha designado tal organismo.

4. **EL MERCADO**

(36) El TACA revisado cubre, entre otros, los siguientes mercados de servicios de referencia ([21]):

a) por lo que se refiere a los servicios de transporte marítimo, el mercado de los transportes marítimos de línea en contenedor entre Europa del Norte y Estados Unidos, a través de las rutas marítimas entre los puertos del norte de Europa y los de Estados Unidos y Canadá ([22]). El mercado geográfico de estos servicios es la zona en que se comercializan. Como ya declaró la Comisión en su Decisión TAA ([23]) y confirmó posteriormente en su Decisión TACA ([24]), este área está integrada, por lo que se refiere al mercado geográfico europeo, por las zonas de atracción de los puertos del norte de Europa;

b) por lo que se refiere a los servicios de transporte terrestre, el mercado de los servicios de transporte interior efectuados dentro del territorio de la Comunidad que los cargadores solicitan junto con otros servicios como parte de una operación de transporte multimodal para el traslado de cargamentos en contenedores entre Europa del Norte y los Estados Unidos de América ([25]).

(37) De estos mercados, sólo es preciso considerar en esta Decisión el relacionado con el transporte marítimo, ya que los aspectos del TACA revisado relativos al transporte terrestre serán objeto otro procedimiento.

(38) La definición del mercado del transporte marítimo que se acaba de exponer [letra a) del considerando 36] fue ratificada por el Tribunal de Primera Instancia en su reciente sentencia TAA ([26]). El Tribunal se mostró de acuerdo, en especial, en que el transporte aéreo no constituía una alternativa al transporte marítimo, ya que quedó claramente demostrado que la demanda de transporte aéreo, a diferencia de la de transporte marino, se compone de volúmenes limitados de mercancías de gran valor añadido. El Tribunal también coincidió con la Comisión en que los servicios de transporte marítimo de línea en contenedor constituyen un mercado distinto de los demás mercados de servicios de transporte marítimo.

(39) Por lo que se refiere a la dimensión geográfica del mercado de transporte marítimo de referencia, el Tribunal dictaminó que las pruebas disponibles demostraban que los servicios de transporte de línea de los puertos mediterráneos apenas eran sustituibles por los de los puertos europeos septentrionales. En este contexto, es de señalar que en su reciente Decisión en el asunto *Hutchison/RCPM/ECT* ([27]), la Comisión llegó a la conclusión de que las pruebas disponibles demostraban que la competencia entre los puertos del norte de Europa y los puertos mediterráneos era mínima ([28]). Ningún elemento del presente asunto pone en tela de juicio esta conclusión.

(40) El TACA revisado también autoriza a sus miembros a concertar las tarifas y gastos aplicables para los servicios prestados entre el buque y el límite de la zona portuaria (véase más arriba el punto 1 del considerando 24). A este respecto, hay que distinguir entre los servicios del TACA revisado para los que existen una oferta y una demanda específicas distintas de las de los servicios de transporte marítimo o terrestre y los servicios para los que no hay una oferta y una demanda específicas. Los primeros constituyen un mercado o mercados aparte y los últimos no ([29]).

([21]) Artículos 2 («Objeto del Acuerdo»), 4 («Ámbito geográfico del Acuerdo») y 5 («Disposiciones del Acuerdo») del TACA revisado.
([22]) Véase el considerando 84 de la Decisión TACA.
([23]) Decisión 94/980/CE de la Comisión en el asunto nº IV/34.446 — *Trans-Atlantic Agreement* (DO L 376 de 31.12.1994, p. 1), considerandos 67 y 68.
([24]) Apartados 76 a 83.
([25]) Decisión TACA, considerando 91.
([26]) Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 28 de febrero de 2002, asunto T-395/94 *Atlantic Container Line y otros* contra *Comisión*, (Recopilación 2002, p. II-875), apartados 269 a 298.
([27]) Decisión de la Comisión de 3 de julio de 2001, asunto COMP/JV.55 — *Hutchison/RCPM/ECT*, disponible en Internet: http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases/decisions/jv55_en.pdf. Véanse los considerandos 37 y ss.
([28]) Apartados 41 y 46.
([29]) Véase a este respecto la sentencia en el asunto T-86/95, *Compagnie Générale Maritime y otros* contra *Comisión «FEFC»*, apartados 128 y 129.

(41) Los servicios cubiertos por el TACA revisado para los que normalmente no hay una oferta y una demanda específicas son los servicios que son indisociables del servicio de transporte marítimo o terrestre, en el sentido de que un tercer prestador de servicios (por ejemplo, un operador de servicios de terminal de contenedores) independiente del operador de servicios de transporte marítimo o terrestre no podría o no le resultaría rentable prestar estos servicios por separado y directamente al usuario del transporte.

(42) Los demás servicios del TACA revisado, los servicios para los que hay una oferta y una demanda específicas, son los servicios de manipulación de la carga en el puerto; con respecto de estos servicios hay una competencia real o potencial no sólo entre los miembros del TACA revisado y entre ellos y otras compañías navieras ajenas al TACA, sino también con otros prestadores de servicios.

(43) Así pues, en el presente caso el mercado de referencia de los servicios de manipulación de carga es el de la prestación de estos servicios en puertos del norte de Europa que formen parte de las rutas marítimas cubiertas por el TACA revisado.

5. **ESTRUCTURA DE LOS MERCADOS**

(44) Las condiciones de la competencia en las rutas transatlánticas son muy diferentes ahora de como eran durante el período en que se produjeron las infracciones al artículo 86 objeto de la Decisión TACA (parte de 1994, 1995 y 1996). El cuadro a continuación muestra cómo evolucionaron las cuotas de mercado a lo largo del período 1994-2001.

Cuadro

Cuotas de mercado de las compañías navieras de transporte con contenedores en la ruta directa del Atlántico Norte y vía la «Canadian Gateway», entre 1994 y 2001 (primer trimestre) ([30])

(en %)

Transportista	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 (1er trimestre)
Partes en el TACA/partes en el TACA revisado (a partir de 1999)	60,65	61,55	59,83	58,3	59,5	49	48,5	47,7
Otros	39,35	38,45	40,17	41,7	40,5	51	51,5	52,3
Total	100	100	100	100	100	100	100	100

(45) La caída ininterrumpida de la cuota de mercado de la conferencia TACA que refleja este cuadro viene confirmada por los resultados del informe final de la US Federal Maritime Commission (Comisión marítima federal de EEUU, «FMC») sobre el impacto de la Ocean Shipping Reform Act (Ley de 1998 de transporte transoceánico, «OSRA»,) ([31]). La FMC calcula que la cuota de mercado de la conferencia TACA ha pasado de un nivel máximo del 80 % registrado en 1992 (cuando se creó el TACA) a aproximadamente un nivel del 50 % en 2001. Los miembros del TACA revisado se enfrentan a una competencia externa bastante más intensa que durante el período cubierto por la Decisión TACA.

(46) Además, con la aparición de los contratos de servicio individuales confidenciales ha crecido la competencia interna, que es mayor que en el período a que se refería la Decisión TACA. Las Partes en el TACA han comunicado a la FMC que tan sólo el 10 % aproximadamente de la carga transportada por los miembros de conferencia paga la tarifa de la conferencia. Además, a finales de 1999 el 80 % de la carga transportada por las Partes en el TACA era objeto de contratos de servicio distintos de los de la conferencia. El número de contratos de servicio de la conferencia (también llamados CSA) pasó de 30 en 1999 a solamente tres en 2000 ([32]).

([30]) *Fuentes:* Decisión TACA; partes en el TACA revisado (información basada en los *PIERS Global Container Reports*).
([31]) *The Impact of the Ocean Shipping Reform Act of 1998*, Federal Maritime Commission, septiembre de 2001.
([32]) *Ibídem*, p. 12.

(47) Las conclusiones de la FMC coinciden con la información contenida en los informes semestrales presentados a la Comisión por las Partes ([33]). Los informes presentados por las Partes también confirman que una abrumadora mayoría de la carga que transportan es objeto de contratos de servicio individuales. Esta información pone de manifiesto que los contratos de servicio individuales se han generalizado en el tráfico cubierto por el TACA revisado y que los miembros de la conferencia compiten vigorosamente entre sí.

(48) Estas conclusiones referentes al mercado del transporte marítimo también son válidas para el mercado de los servicios de manipulación de carga. También en este mercado los miembros del TACA revisado se enfrentan a la competencia externa de cargadores independientes activos en el tráfico transatlántico. Y también se enfrentan a la competencia potencial de operadores de servicios de manipulación de carga independientes. A nivel interno, las Partes compiten intensamente en las condiciones ofrecidas (precio inclusive) y en las condiciones de los CSI y CSM puerto a puerto y puerta a puerta.

(49) En conclusión, de las pruebas disponibles se deduce que los miembros del TACA están sujetos a una competencia, tanto externa como interna, que no tiene precedentes.

6. **OBSERVACIONES DE TERCEROS**

6.1. **Observaciones en respuesta a la Comunicación con arreglo al apartado 2 del artículo 12**

(50) Se recibieron las observaciones de terceros mencionadas en el considerando 6. Algunas de estas observaciones se referían a los aspectos del TACA revisado relacionados con el transporte terrestre, por lo que no es preciso analizarlas. Otras, en su mayoría contrarias a la exención, al parecer ya no reflejan la posición de quienes las formularon ([34]). Pero hay otras que sí hay que tomar en consideración a la hora de determinar si las disposiciones del Acuerdo pueden acogerse a una exención por categorías o a una exención individual, de manera que se examinarán en las secciones 9 y 10.

6.2. **Observaciones en respuesta a la Comunicación con arreglo al apartado 3 del artículo 23**

(51) Se han recibido observaciones del CLECAT y del CES. El CLECAT ya no plantea objeciones de importancia a la exención del TACA revisado. Sin embargo, exhorta a la Comisión a crear «un mecanismo de control apropiado y riguroso» que garantice el cumplimiento del compromiso de las Partes de no proceder simultáneamente a aumentar sus tarifas y aplicar un programa de regulación de capacidad, y de no crear una temporada alta artificial.

(52) La Comisión está convencida de que las medidas adoptadas bastan para asegurar el cumplimiento de los compromisos de las Partes en materia de regulación de capacidad. Esta medidas se describen en el considerando 81.

(53) Las observaciones del CES a la Comunicación del apartado 3 del artículo 23 pueden resumirse del modo siguiente:

1) la Comisión tiene que evaluar el TACA revisado en el contexto jurídico y económico conformado principalmente por el informe final de la OCDE sobre la política de competencia en el sector del transporte marítimo de línea ([35]), las sentencias del Tribunal de Primera Instancia en los asuntos TAA y FEFC y la intención de la Comisión de examinar la exención por categorías de las conferencias marítimas a la luz del informe de la OCDE y de otros progresos;

([33]) Cada informe semestral contiene información sobre el número de contratos suscritos por la parte que lo presenta, desglosados por categorías: CSI, CSM, CSA y tarifa, así como información sobre el número de TEU (abreviatura estándar del sector que corresponde al término inglés «20-foot equivalent unit»: unidad equivalente a veinte pies, y hace referencia al tamaño de los contenedores) y el porcentaje del total de TUE transportado por la compañía con uno de esos contratos.

([34]) El CLECAT ya no se opone a la exención, mientras que ni la TLF ni la Federación de industrias suecas han presentado observaciones a la Comunicación de 29 de noviembre de 2001.

([35]) Disponible en el sitio de Internet de la OCDE: http://www.oecd.org/EN/home/0,,EN-home-25-nodirectorate-no-no–25,00.html.

2) no es necesario que la Comisión adopte una decisión para conceder una exención individual, ya que la notificación es meramente preventiva: las Partes consideran que todas las disposiciones del TACA revisado están cubiertas por la exención por categorías de las conferencias marítimas. Por lo tanto, la Comisión no debería malgastar sus escasos recursos tramitando la solicitud de las partes;

3) la Comisión debería tener más en cuenta la sentencia TAA a la hora de evaluar las disposiciones sobre regulación de capacidad del Acuerdo;

4) gracias a las disposiciones del TACA revisado sobre intercambio de información, la conferencia puede hacerse una idea completa de las condiciones de los contratos de servicio confidenciales suscritos entre los miembros de las conferencia y los cargadores.

(54) Ni el informe de la OCDE, ni el hecho de que la Comisión esté revisando el Reglamento (CEE) nº 4056/86 tienen una incidencia directa sobre el asunto en cuestión. Ambos se refieren a una eventual reforma de la normativa de competencia vigente, mientras que aquí de lo que se trata es de aplicar esta normativa a un caso concreto. Tampoco es necesario prever en esta Decisión la posibilidad de que la normativa vigente sea modificada sustancialmente antes de la expiración de una eventual exención individual para el TACA revisado, toda vez que una enmienda de este tipo iría acompañada de las medidas transitorias apropiadas.

(55) Por lo que respecta al argumento de que no es necesario que la Comisión adopte una decisión sobre una exención individual, basta señalar que las partes lo han solicitado expresamente ([36]), de manera que la Comisión tiene que adoptar una decisión formal ([37]).

(56) La cuestión de la posible relevancia de la sentencia TAA para la evaluación de las disposiciones sobre regulación de capacidad del Acuerdo se aborda en los considerandos 85 y 86. De las observaciones del CES relativas al intercambio de información se ocupan los considerandos 70 y 71.

7. **REGLAMENTOS APLICABLES**

(57) Como hay varios Reglamentos sectoriales del Consejo sobre la aplicación de los artículos 81 y 82 del Tratado a los servicios de transporte, las actividades de las Partes en el TACA revisado pueden estar sujetas a tres reglamentos distintos: el Reglamento (CEE) nº 4056/86, el Reglamento (CEE) nº 1017/68 y el Reglamento nº 17.

(58) El Reglamento (CEE) nº 4056/86 se aplica a los servicios de transporte marítimo internacional ([38]). En su sentencia FEFC, el Tribunal de Primera Instancia dictaminó que el ámbito de aplicación de este Reglamento se limitaba:

> «al transporte marítimo propiamente dicho, es decir al transporte por mar, de puerto a puerto, y no cubre los servicios de transporte previo o posterior por tierra de las mercancías prestados en combinación con otros servicios en el marco de una operación de transporte multimodal» (apartado 241).

(59) Por lo tanto, las siguientes disposiciones del Acuerdo entran claramente dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 4056/86:

1) las disposiciones relativas a la explotación de servicios regulares de transporte marítimo; y

2) las partes pertinentes de las disposiciones relativas a la Tarifa y los contratos de servicio, es decir, las referentes al transporte marítimo.

(60) También está claro que los aspectos del Acuerdo relativos al transporte terrestre no entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 4056/86 ([39]). Concretamente, las disposiciones del Acuerdo relativas a la regla *not-below-cost* entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 1017/68.

([36]) Como se confirmó en la carta de 20 de marzo de 2002.
([37]) Apartado 4 del artículo 12 del Reglamento (CEE) nº 4056/86.
([38]) Artículo 1.
([39]) Véase, por ejemplo, el apartado 261 de la sentencia FEFC.

(61) Las disposiciones del Acuerdo notificado que no están sujetas ni al Reglamento (CEE) nº 4056/86 ni al Reglamento (CEE) nº 1017/68 entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento nº 17. Las disposiciones relativas a los servicios de manipulación de carga en puerto objeto de la Tarifa o de contratos de servicio están sujetos, al menos en parte, al Reglamento nº 17 ([40]), especialmente en el caso de los servicios de manipulación de carga para los que hay una oferta y una demanda específicas distintas de las de transporte marítimo o terrestre (véase el considerando 42).

8. **APARTADO 1 DEL ARTÍCULO 81 DEL TRATADO CE (Y APARTADO 1 DEL ARTÍCULO 53 DEL ACUERDO EEE)**

8.1. **Acuerdo entre empresas**

(62) Las partes realizan una actividad comercial consistente en prestar servicios de transporte marítimo y servicios conexos. Por lo tanto, son empresas en el sentido del apartado 1 del artículo 81 del Tratado y del apartado 1 del artículo 53 del Acuerdo EEE. El TACA revisado es un acuerdo formal entre estas empresas.

8.2. **Restricción de la competencia**

(63) Las siguientes disposiciones del Acuerdo restringen o pueden restringir significativamente la competencia en el sentido del apartado 1 del artículo 81 del Tratado:

1) la fijación en común de los precios y las condiciones que constituyen la Tarifa;

2) la explotación de servicios regulares de transporte marítimo; y

3) las disposiciones relativas a los contratos de servicio del Acuerdo (CSA) y a los contratos de servicio multitransportista (CSM) ([41]).

8.2.1. *Contratos de servicio individuales (CSI)*

(64) El TACA revisado no limita en modo alguno las condiciones que las Partes pueden pactar en los CSI con los cargadores. El CES y la Federación de industrias suecas arguyeron en su momento que tres aspectos del TACA revisado restringirían en la práctica la plena disponibilidad de los CSI.

8.2.1.1. Efecto de los contratos de servicio del Acuerdo

(65) Ambas asociaciones de cargadores temían que, si se permitía a las compañías navieras celebrar CSA y CSM, acabaría viéndose restringida la libertad de las compañías navieras de negociar y suscribir CSI.

(66) Las compañías navieras del TACA están suscribiendo CSI y no hay pruebas de que el hecho de permitir los CSA y CSM esté limitando la disponibilidad de los CSI. Antes bien, según los últimos informes presentados por las Partes (individualmente) a la Comisión, casi toda la carga se transporta mediante CSI, mientras que la proporción correspondiente a los CSM y CSA es reducida. Cabe, pues, concluir que el contrato de servicio individual sigue siendo el tipo de contrato entre transportista y cargador más popular.

(67) La disposición que prevé que las compañías navieras que ofrecen CSI y CSM pueden tomar como referencia un modelo de CSA simplemente refleja lo que en la práctica probablemente sea un punto de partida obvio para muchas negociaciones de este tipo. Con todo, hay que precisar que no cabe considerar amparado por la exención ningún acuerdo, pacto o práctica concertada entre las Partes por la que éstas se comprometan a atenerse total o parcialmente, al suscribir CSI, a la forma, contenido o precios establecidos en contratos de servicios normalizados. Es más, tal acuerdo, pacto o práctica concertada podría obligar a la Comisión a revocar la exención, de conformidad con el apartado 3 del artículo 13 del Reglamento (CEE) nº 4056/86.

([40]) Decisión 2000/627/CE de la Comisión en el asunto COMP/34.018 — *Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (FETTCSA)* (DO L 268 de 20.10.2000, p. 1), considerando 128.
([41]) Véase la Decisión TACA, considerandos 454 a 462.

8.2.1.2. Orientaciones voluntarias sobre los contratos de servicio

(68) El CES alegó que las orientaciones voluntarias publicadas por el *Transpacific Stabilization Agreement* (TSA) y los argumentos presentados por las Partes en Estados Unidos eran prueba de que tales orientaciones siempre acababan haciendo referencia a aspectos comerciales, incluidos los precios de los contratos confidenciales individuales, en violación del apartado 1 del artículo 81 del Tratado.

(69) La naturaleza de las orientaciones y acuerdos sobre negociaciones permitidos (pero no exigidos) por la normativa estadounidense no es un elemento directamente pertinente a efectos de la solicitud de exención al amparo de la normativa comunitaria de competencia; las Partes han notificado un acuerdo en cuya virtud pueden concertar unas orientaciones voluntarias (aunque de hecho no lo han hecho) relativas únicamente a «cuestiones técnicas y no comerciales». Unas orientaciones de estas características no pueden plantear problemas de competencia. Las recomendaciones detalladas de precios que figuran en las orientaciones TSA no puede considerarse como «técnicas» o «no comerciales». Está claro que, si las partes adoptasen unas orientaciones voluntarias sobre los contratos de servicio que pudiesen restringir sustancialmente la competencia (por ejemplo, un calco de las adoptadas por el TSA), tales orientaciones rebasarían los límites de la actividad descrita en la notificación. Es más, podrían ser motivo suficiente para que la Comisión revocase la exención.

8.2.1.3. Intercambio de información

(70) El CES sostenía que las partes intercambiarían toda la información que permitía la legislación estadounidense, por lo que discutirían las condiciones de los contratos de servicio individuales y, como han hecho las navieras que operan en las rutas del TSA, concertarían subidas de las tarifas generales recomendadas aplicables a los CSI. Ahora bien, esta afirmación se basa en lo que las navieras pueden hacer conforme a la legislación estadounidense y en lo que han hecho en las rutas transpacíficas, y no en lo que las partes han notificado. Las subidas concertadas de las tarifas recomendadas no estarían cubiertas por ninguna exención.

(71) En contra de lo que ha afirmado el CES, es conveniente que la Tarifa se fije teniendo en cuenta los precios de mercado, incluidos los precios de los contratos de servicio. Lo importante es asegurarse de que haya un grado de agregación suficiente para proteger la confidencialidad de la información sobre contratos de servicio individuales y contratos de servicio multitransportista. Con las enmiendas introducidas por las Partes en sus propuestas sobre intercambio de información ([42]), ni la secretaría del TACA ni las Partes tendrán acceso a datos desagregados sobre la carga transportada con CSI y CSM por un transportista concreto. La información sobre carga que intercambien las Partes estará integrada exclusivamente por datos agregados para el conjunto de la conferencia.

(72) Es de concluir que las disposiciones del TACA revisado relativas a los contratos de servicio individuales no restringirán la competencia de manera significativa.

8.3. **Efecto sobre el comercio entre Estados miembros**

(73) En la sentencia TAA, el Tribunal de Primera Instancia confirmó que el comercio intracomunitario puede verse afectado de manera significativa por una restricción de la competencia entre miembros de una conferencia marítima internacional ([43]). Esta conclusión, que se refiere a la predecesora de la TACA, es de gran importancia para este asunto.

([42]) Entre otras cosas, las Partes han designado a un tercero independiente que se encargará de recoger, agregar y difundir los datos comerciales sensibles y han adoptado una resolución en la que fijan qué tipo de información puede intercambiarse y qué tipo no.

([43]) Véanse los considerandos 71 a 74. Véase, asimismo, la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 8 de octubre de 1996, asuntos acumulados T-24/93, T-25/93, T-26/93 y T-28/93, *Compagnie Maritime Belge y otros* contra *Comisión*, (Recopilación 1996, p. II-1201), apartados 202 y 203.

(74) Como en el asunto TAA, el TACA revisado incluye compañías navieras establecidas en varios Estados miembros que se dedican, entre otras cosas, a prestar servicios regulares de transporte marítimo entre puertos del norte de Europa y puertos de Estados Unidos y Canadá. Por lo tanto, la supresión o restricción de la competencia de precios o servicios entre las partes puede tener por efecto alterar los flujos comerciales a través de y entre los puertos del norte de Europa y sus respectivas zonas de atracción. Además, como el servicio de transporte marítimo generalmente es un eslabón más de la cadena de suministro que incluye, entre otras cosas, los servicios de manipulación de la carga y el transporte terrestre, una restricción de la competencia en el eslabón marítimo inevitablemente tendría efectos indirectos sobre estas otras actividades y sobre el comercio fuera de la zona de influencia inmediata del puerto, tanto más cuanto que en el presente caso el propio Acuerdo prevé la fijación de un precio común para los servicios de manipulación de la carga.

(75) Un acuerdo de fijación de precios o de limitación del suministro constituye una grave restricción de la competencia. Dada la cuota de mercado de las Partes en el TACA revisado, esta restricción puede tener un efecto significativo sobre el comercio entre Estados miembros.

9. EXENCIÓN POR CATEGORÍAS: ARTÍCULO 3 DEL REGLAMENTO (CEE) Nº 4056/86

9.1. Alcance de la exención por categorías

(76) El artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 4056/86 concede una exención a la prohibición contemplada por el antiguo apartado 1 del artículo 85 (el actual apartado 1 del artículo 81) del Tratado a los miembros de las conferencias marítimas cuyo objetivo sea la fijación del precio y otras condiciones de transporte para la prestación de servicios regulares de transporte marítimo. También están eximidas unas pocas actividades más, siempre que una o más de ellas sean realizadas por los miembros de la conferencia marítima junto con la fijación de los precios y de las condiciones de transporte para los servicios de transporte marítimo. Entre las razones por las que se concede una exención figuran los beneficios que obtienen los cargadores, descritos en los considerandos del Reglamento (CEE) nº 4056/86 ([44]) y, en particular, el efecto estabilizador de las conferencias, que garantizan unos servicios fiables a los cargadores.

(77) En la sentencia TAA, el Tribunal de Primera Instancia recordó que las disposiciones que establecen los supuestos de inaplicación del apartado 1 del artículo 81 del Tratado debe interpretarse de manera estricta y que esta conclusión es válida, *a fortiori*, para las disposiciones de exención por categorías del Reglamento (CEE) nº 4056/86:

> «debido a su duración ilimitada y al carácter excepcional de las restricciones de la competencia autorizadas (acuerdo horizontal que tiene por objeto la fijación del precio). De ello se deduce que la exención por categoría prevista en el artículo 3 del Reglamento nº4056/86 no puede ser objeto de una interpretación extensiva y evolutiva de manera que se extienda a todos los acuerdos que las compañías navieras consideren útiles, o incluso necesarios, para adaptarse a las condiciones del mercado» ([45]).

(78) Por consiguiente, hay que considerar que la exención por categorías solamente cubre las disposiciones de un acuerdo de conferencia referentes a la aplicación y fijación de una Tarifa para servicios regulares de transporte marítimo.

9.2. Aplicación de la exención por categorías al TACA revisado

(79) El CES ha alegado que la Comisión no puede aplicar el artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 4056/86 (ni conceder una exención individual) porque, como han señalado las propias compañías navieras, la principal fuente de estabilidad comercial en las rutas TACA son los contratos confidenciales.

([44]) «Considerando que procede prever una exención por categoría para las conferencias marítimas; que dichas conferencias desempeñan un papel estabilizador tendente a garantizar servicios fiables a los cargadores; que en general contribuyen a garantizar una oferta de transportes marítimos regulares, suficientes y eficaces...» [octavo considerando del preámbulo del Reglamento (CEE) nº 4056/86].

([45]) Apartado 146 de la sentencia; énfasis añadido.

(80) El artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 4056/86 exime determinadas conductas de los transportistas, tanto aisladas como asociadas con otras conductas, sin perjuicio de las medidas que la Comisión puede tomar en aplicación del artículo 7. Por consiguiente, la tarifa de una conferencia marítima eximida por el artículo 3 no deja de estarlo por el mero hecho de que los miembros de la conferencia también firmen contratos de servicio.

9.3. **Regulación de la capacidad**

(81) En la versión inicialmente notificada, el cuarto inciso del apartado 3 del artículo 5 del TACA revisado autorizaba a las Partes a cooperar con el objetivo de «regular la capacidad de transporte ofrecida por cada una de ellos». La redacción de esta disposición es reflejo del tenor de la letra d) del artículo 3. del Reglamento (CEE) nº 4056/86. En respuesta a las objeciones de la Comisión, se ha modificado la redacción del modo siguiente:

> «... a condición de que se presenten a la Comisión Europea y a la FMC los informes y previsiones convenidos entre las partes y la Comisión Europea y entre las partes y la FMC, regular la capacidad de transporte ofrecida por cada una de ellas (regulación que puede autorizarse de manera más completa en el Anexo B), siempre que las partes no aumenten sus tarifas a la par que aplican un programa de regulación de capacidad en ninguna ruta cubierta por dicho programa, ni creen una temporada alta artificial» (énfasis añadido).

(82) Tal como acordaron las Partes y la Comisión, se presentarán a esta última los informes y previsiones siguientes ([46]):

1) un informe *ex ante*, presentado antes de aplicar cualquier programa de regulación de la capacidad, que indique los fletes semanales previstos por las Partes y la capacidad semanal disponible en total para el conjunto del programa;

2) un informe semanal, para cada una de las semanas que dure el programa propuesto, que contenga la misma información que el informe *ex ante* y señale los cambios en las previsiones para la semana en cuestión;

3) un informe semanal, para cada una de las semanas que dure el programa propuesto, que proporcione, para cada buque, información sobre las franjas horarias no utilizadas y la carga que haya dejado o transferido a otro buque durante la semana precedente; y

4) un informe *a posteriori*, presentado al término del programa, que recoja los fletes semanales efectivos de las Partes y la capacidad semanal real total.

(83) Las Partes también presentarán un informe sobre los 18 meses anteriores al programa, período que servirá de referencia para evaluar la regulación de capacidad.

(84) Cabe concluir que las disposiciones sobre regulación de capacidad del TACA revisado entran dentro del ámbito de aplicación de la exención por categorías de las conferencias marítimas, siempre que las Partes no dejen de cumplir las condiciones establecidas en el cuarto inciso del apartado 3 del artículo 5. Esta conclusión está en consonancia con la posición adoptada por la Comisión en sus Decisiones TAA ([47]) y EATA ([48]).

([46]) Ya se han recibido los informes correspondientes al programa de Navidad/Año Nuevo 2001-2002 de regulación de capacidad del TACA revisado.
([47]) Apartados 359 a 370.
([48]) Decisión 1999/485/CE de la Comisión de 30 de abril de 1999 en el asunto IV/34.250 - *Europe Asia Trades Agreement* (DO L 193 de 26.7.1999, p. 23), considerando 177 y ss.

(85) Por lo que se refiere a la sugerencia del CES de que en este contexto la Comisión debería tener más en cuenta la sentencia TAA, es de señalar que en ella no se aborda en modo alguno la cuestión de si el programa de gestión de capacidad del TAA habría estado cubierto por la exención por categorías de las conferencias marítimas si el TAA hubiese sido una conferencia. Sin embargo, el Tribunal ratificó la conclusión de la Comisión de que el TAA, incluidas las disposiciones sobre gestión de capacidad, permitía a sus miembros eliminar la competencia en una parte sustancial de los servicios en cuestión y, por lo tanto, no podía acogerse a una exención individual al amparo del apartado 3 del artículo 81 del Tratado.

(86) No cabe llegar a tal conclusión en el caso de las disposiciones sobre regulación de capacidad del TACA revisado, independientemente de que estén o no cubiertas por la exención por categorías. Las Partes en el TAA tenían aproximadamente una cuota de mercado del 75 %, mientras que las partes en el TACA revisado tienen una cuota de mercado combinada que no supera aproximadamente el 50 %. Además, el programa del TAA no conllevaba una verdadera retirada de capacidades, por lo que no se tradujo en un recorte de gastos que pudiese trasladarse a los usuarios. Por el contrario, las medidas previstas en el TACA revisado en materia de regulación de capacidad, aplicadas en las temporadas bajas de Navidad y Año Nuevo de 2000-2001, se han traducido en la retirada de buques y han hecho posible un recorte de costes significativo. Las medidas previstas en el TACA revisado, a diferencia de las del TAA, están acompañadas de salvaguardias para evitar abusos.

9.4. **Disposiciones no cubiertas por la exención por categorías**

(87) En la medida en que cabe considerar que son restrictivas de la competencia, la exención por categorías no cubre las disposiciones relativas a los contratos de servicio del Acuerdo (CSA) y a los contratos de servicio multitransportista ([49]).

(88) Hay otras dos disposiciones que tampoco entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 4056/86, por lo que no están cubiertas por la exención por categorías:

1) las disposiciones del TACA revisado que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 1017/68 y, por consiguiente, no son objeto de este procedimiento; y

2) las disposiciones que autorizan a las Partes a concertar los precios y condiciones de los servicios de manipulación de carga en puerto que no son indisociables del transporte marítimo.

10. **EXENCIÓN INDIVIDUAL: APARTADO 3 DEL ARTÍCULO 81 DEL TRATADO CE (Y APARTADO 3 DEL ARTÍCULO 53 DEL ACUERDO EEE)**

10.1. **Contratos de servicio**

(89) En la Decisión TACA la Comisión declaró, entre otras cosas, que las Partes en el TACA habían infringido el artículo 85 (actualmente 81) del Tratado CE al concertar las condiciones de los contratos de servicios que podían celebrar con los cargadores ([50]). La Comisión también constató que las Partes en el TACA habían infringido el artículo 82 del Tratado al restringir la disponibilidad y los contenidos de los contratos de servicios ([51]). Ambos tipos de conducta estaban prohibidos ([52]). La Decisión TACA no prohibió a las Partes ofrecer contratos conjuntos de servicio (es decir, contratos de servicio del Acuerdo o contratos de servicio multitransportista) ([53]).

([49]) Véase la Decisión TACA, considerandos 454 a 462.
([50]) Artículo 3.
([51]) Artículo 6.
([52]) Artículos 4 y 7 de la Decisión.
([53]) El artículo 3 de la Decisión no contiene tal prohibición. En cambio, se refiere a dos tipos principales de restricciones: i) el Acuerdo TACA impedía que los miembros del TACA firmaran contratos de servicio individuales (CSI) con los cargadores, o restringía su libertad de hacerlo, y ii) el Acuerdo TACA determinaba qué condiciones que podían incluirse en los CSI. El TACA revisado no contiene tales restricciones; no se restringe en modo alguno la disponibilidad de los CSI.

10.1.1. *Contratos de servicio del Acuerdo (CSA) y contratos de servicio multitransportista (CSM)*

(90) El Acuerdo dispone que las compañías navieras pueden suscribir CSA o CSM y aprobar un modelo de CSA para servicios prestados entre puertos del EEE y puertos o puntos del interior fuera del EEE. Como ya se ha señalado, estos contratos pueden fijar un precio para todos los servicios, directamente relacionados con el transporte marítimo, prestados entre el buque y el límite de la zona portuaria ([54]). Como cabe considerar que estas disposiciones restringen la competencia, no están cubiertas por la exención por categorías de las conferencias marítimas ([55]), pero pueden acogerse a una exención individual en virtud del apartado 3 del artículo 81. La Decisión TACA destaca que de los contratos de servicio se derivan principalmente dos beneficios ([56]): la prestación de servicios especiales que mejoran la cadena de suministro y su contribución a la estabilidad de los precios. Los contratos de servicio también pueden reducir los costes de búsqueda y la burocracia. El hecho de que las compañías navieras del TACA revisado pongan a disposición de los cargadores que lo deseen CSA y CSM contribuirá a la estabilidad de los precios, puede permitir la prestación de servicios especiales y ayudará a reducir los costes de búsqueda, negociación y control ([57]).

(91) Ahora que no se restringe la disponibilidad de los CSI, y de hecho los CSI son el tipo de contrato más popular en las rutas cubiertas por el TACA revisado, basta con que al menos en algunos casos los contratos conjuntos de servicio resulten más beneficiosos para los cargadores que los CSI. Como ponen de manifiesto los informes periódicos presentados por las Partes, algunos cargadores siguen prefiriendo los contratos conjuntos de servicio pese a tener a su libre y total disposición los CSI; ello demuestra que en determinados casos los contratos conjuntos de servicio resultan beneficiosos para los cargadores. La fijación del precio aplicable a los contratos conjuntos de servicio constituye un elemento esencial e indisociable de dichos contratos y, por ende, indispensable para que estos contratos resulten beneficiosos para los cargadores.

(92) Es improbable que ello implique la eliminación de la competencia en el sentido del apartado 3 del artículo 81. Además de la competencia externa de la conferencia, hay una considerable competencia interna procedente de los contratos de servicio individuales (véase el considerando 46).

10.2. **Servicios de manipulación de carga en puerto**

(93) Las conferencias, incluida la TACA, solían dividir sus tarifas en cinco partes que indicaban los precios de cada uno de los siguientes servicios: transporte terrestre hasta el puerto; manipulación de carga en el puerto (cambio de la modalidad de transporte terrestre a la de buque); transporte marítimo; manipulación de la carga en el puerto de destino (cambio de la modalidad de transporte en buque al terrestre) y transporte terrestre hasta el lugar de destino final ([58]). Las Partes ya no acuerdan los precios del transporte terrestre dentro del EEE. Por lo tanto, por lo que respecta al EEE, la Tarifa solamente fija los precios de los servicios de manipulación de carga en el puerto de salida o destino.

(94) Aunque el Tribunal de Primera Instancia no ha trazado la línea divisoria exacta entre los servicios de manipulación de carga y los servicios de transporte marítimo, ha dejado claro que el Reglamento (CEE) nº 4056/86 sólo es aplicable al transporte marítimo de puerto a puerto y que el servicio de transporte marítimo termina con la llegada al puerto ([59]). De ello se sigue que las tarifas de las operaciones de manipulación de carga en puerto sólo pueden estar cubiertas por la exención por categorías de las conferencias marítimas prevista en dicho Reglamento en la medida en que estas operaciones sean indisociables del viaje por mar (véase el considerando 41).

(95) Con todo, no es necesario determinar aquí con precisión a qué categoría pertenece cada operación porque, en la medida en que abarca servicios de manipulación de carga que no entran dentro del

([54]) En la nota 16 se enumeran los costes relacionados con estos servicios.
([55]) Véase la Decisión TACA, considerandos 454 a 462. Véase, asimismo, la sentencia TAA, apartado 164.
([56]) Véanse los considerandos 472 a 476.
([57]) Es de señalar que la Comisión ya ha aceptado la contratación conjunta de servicios con su decisión de no plantear serias dudas con relación a tales acuerdos en el asunto relativo a la Polfin Liner Conference (DO C 396 de 19.12.1998, p. 10; IP/99/193).
([58]) Decisión TACA, considerando 96.
([59]) Sentencia *FEFC*, apartados 239 a 241.

ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 4056/86 pero sí en el del Reglamento nº 17, la Tarifa del TACA revisado puede ser objeto de una exención ([60]).

(96) Los servicios de manipulación de carga en cuestión, prestados en el puerto, están estrechamente vinculados, tanto económica como físicamente, con el transporte marítimo en sí. Al menos desde que se utilizan contenedores, estos servicios suelen contratarlos los transportistas y a ellos se los factura directamente la empresa que se encarga de manipular la carga (el operador de servicios de terminal o la empresa estibadora). Esta circunstancia puede resultar favorable para los clientes de los transportistas, especialmente para aquellos que entregan pequeños volúmenes de carga, ya que los transportistas generalmente disfrutan de una posición negociadora más fuerte y pueden conseguir precios considerablemente más bajos que los cargadores ([61]). Así las cosas, y a la vista de las circunstancias muy especiales de este caso, la Comisión no se opondrá a que las Partes del TACA revisado fijen los precios de estos servicios. Una de las circunstancias muy especiales de este caso es que solamente una pequeña proporción de la carga transportada por el TACA revisado paga la Tarifa de la conferencia, mientras que la gran mayoría de la carga es objeto de contratos de servicio individuales. La Comisión también ha tenido en cuenta el hecho de que las Partes en el TACA revisado tienen una cuota de mercado combinada que no es superior a aproximadamente el 50 %. Así pues, las Partes en el TACA revisado se hallan enfrentadas a un grado de competencia interna y externa sin precedentes y los cargadores tienen muchísimas alternativas al transporte sujeto a la Tarifa de la conferencia.

10.3. **Conclusión**

(97) Por los motivos que se acaban de exponer, se concluye que los aspectos del Acuerdo notificado a que se refieren los considerandos 89 a 96 que no entran dentro del ámbito de aplicación del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 4056/86 pero entran dentro del ámbito de aplicación de dicho Reglamento o del Reglamento nº 17 pueden infringir el apartado 1 del artículo 81 del Tratado pero cumplen los requisitos exigidos para beneficiarse de una exención al amparo del apartado 3 del artículo 81.

11. **DURACIÓN DE LA EXENCIÓN, CONDICIONES Y OBLIGACIONES**

(98) Conforme al artículo 13 del Reglamento (CEE) nº 4056/86 y al artículo 8 del Reglamento nº 17, toda decisión de aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado debe indicar su período de vigencia, que no ha de ser, por regla general, inferior a seis años. En este caso la exención surtirá efecto, por lo que se refiere a los elementos del TACA revisado que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 4056/86, a partir de la fecha de aplicación del Acuerdo (31 de diciembre de 1998), y por lo que respecta a los elementos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento nº 17, a partir de la fecha de notificación (29 de enero de 1999), y expirará a los seis años de la publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* de la Comunicación de la Comisión prevista en el apartado 2 del artículo 12 del Reglamento (CEE) nº 4056/86.

([60]) Los servicios de manipulación de carga que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 1017/68 no son objeto de este procedimiento.

([61]) Véase *Lloyd's List* de 12 de junio de 2002, p. 5: «En su intervención en la misma conferencia [TOC 2002] el Director General de P&O Ports, Alistair Baillie, exhortó a los operadores de servicios de terminal a reconsiderar toda su política de precios. Los transportistas en apuros están haciendo bajar los precios de los servicios de manipulación en terminal, "poniendo bajo mínimos los niveles de rentabilidad de todo el sector". Además, según el Sr. Baillie, los transportistas nunca pueden beneficiarse de las reducciones de costes que obtienen, porque tienen que trasladarlas directamente al cliente, en vez de mejorar su propia rentabilidad mínima. Por este motivo, a su juicio, los operadores de servicios de terminal deberían repartir los precios que facturan entre las compañías navieras y los cargadores; las primeras pagarían el segmento buque a tierra y al consignatario se le facturaría el segmento siguiente hasta los límites de la zona portuaria. [...] el Sr. Baillie propuso que en el futuro los precios se fijasen teniendo en cuenta esta división de los servicios, de manera que los operadores de servicios de terminal sean menos vulnerables a las coyunturas caracterizadas por bajas tarifas de transporte transoceánico».

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

De conformidad con el apartado 3 del artículo 81 del Tratado, las disposiciones del apartado 1 de dicho artículo se declaran inaplicables a los aspectos del Trans-Atlantic Conference Agreement («TACA») revisado relativos a los contratos conjuntos de servicio y los servicios de manipulación de la carga en el puerto que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 4056/86 y del Reglamento nº 17, desde el 31 de diciembre de 1998 en el caso del Reglamento (CEE) nº 4056/86 y desde el 29 de enero de 1999 en el caso del Reglamento nº 17, y ello por un período de seis años a contar a partir del 6 de mayo de 1999.

Artículo 2

Los destinatarios de la presente Decisión serán:

AP Møller-Maersk Sealand
50 Esplanaden
DK-1098 Copenhagen K

Atlantic Container Line AB
Sydatlanten
Skandiahamnen
S-403 36 Gothenburg

Hapag-Lloyd Container Linie GmbH
Ballindamm 25
D-20095 Hamburg

Mediterranean Shipping Co S.A.
40 Avenue Eugene Pittard
CH-1206 Geneva

Nippon Yusen Kaisha
CPO Box 1250
Tokyo 100-91
Japan

Orient Overseas Container Line Limited
Harbour Centre
25 Harbour Road
Wanchai
Hong Kong

P&O Nedlloyd Limited
Beagle House
Braham Street
London E1 8EP
United Kingdom

Hecho en Bruselas, el 14 de noviembre de 2002.

Por la Comisión
Mario MONTI
Miembro de la Comisión