SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Tercera)
de 28 de febrero de 2002 *

En el asunto T-395/94,

Atlantic Container Line AB, con domicilio social en Göteborg (Suecia),

Cho Yang Shipping Co. Ltd, con domicilio social en Seúl (Corea del Sur),

DSR-Senator Lines GmbH, con domicilio social en Bremen (Alemania),

Hapag Lloyd AG, con domicilio social en Hamburgo (Alemania),

Mediterranean Shipping Company SA, con domicilio social en Ginebra (Suiza),

A.P. Møller-Mærsk Line, con domicilio social en Copenhague (Dinamarca),

Nedlloyd Lijnen BV, con domicilio social en Rotterdam (Países Bajos),

Neptune Orient Lines Ltd, con domicilio social en Singapur (Singapur),

Nippon Yusen Kaisha (NYK Line), con domicilio social en Tokio (Japón),

Orient Overseas Container Line (UK) Ltd, con domicilio social en Levington (Reino Unido),

P & O Containers Ltd, con domicilio social en Londres (Reino Unido),

Polish Ocean Lines (POL), con domicilio social en Gdynia (Polonia),

* Lengua de procedimiento: inglés.

Sea-Land Service Inc., con domicilio social en Jersey City, New Jersey (Estados Unidos),

Tecomar SA de CV, con domicilio social en México (México),

Transportación Marítima Mexicana SA de CV, con domicilio social en México,

representadas por los Sres. J. Pheasant, N. Bromfield e, inicialmente, por el Sr. S. Kim, y posteriormente por el Sr. M. Levitt, Solicitors, que designan domicilio en Luxemburgo,

partes demandantes,

apoyadas por

The European Community Shipowners' Associations ASBL, con domicilio social en Bruselas (Bélgica), representada por el Sr. D. Waelbroeck, abogado,

y por

The Japanese Shipowners' Association, con domicilio social en Tokio (Japón), representada inicialmente por los Sres. N. Forwood, QC, y P. Rutley, Solicitor, y posteriormente por el Sr. F. Murphy, abogado, que designan domicilio en Luxemburgo,

partes coadyuvantes,

contra

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por los Sres. B. Langeheine y R. Lyal, en calidad de agentes, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandada,

apoyada por

The Freight Transport Association Ltd, con domicilio social en Tunbridge Wells (Reino Unido), de la que forma parte The British Shipping Council,

Association des utilisateurs de transport de fret, con domicilio social en París (Francia), de la que forma parte el Conseil des chargeurs français,

y

The European Council of Transport Users ASBL, con domicilio social en Bruselas, del que forma parte The European Shippers Council,

representados por el Sr. M. Clough, Solicitor-advocate, QC, que designan domicilio en Luxemburgo,

partes coadyuvantes,

que tiene por objeto que se anule la Decisión 94/980/CE de la Comisión, de 19 de octubre de 1994, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement) (DO L 376, p. 1),

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA
DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (Sala Tercera),

integrado por los Sres. K. Lenaerts, Presidente, J. Azizi y M. Jaeger, Jueces;

Secretario: Sr. Y. Mottard, Letrado;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 8 de junio de 2000;

dicta la siguiente

Sentencia [1]

Marco jurídico

1 El Reglamento nº 17 del Consejo, de 6 de febrero de 1962, Primer Reglamento de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado (DO 1962, 13, p. 204; EE 08/01,

1 — Sólo se reproducen los apartados de la presente sentencia cuya publicación considera útil el Tribunal de Primera Instancia.

p. 22), se aplicaba, en un principio, a la totalidad de las actividades contempladas en el Tratado CEE. No obstante, considerando que, en el marco de la política común de transportes y teniendo en cuenta las peculiaridades de este sector, se hacía necesario adoptar una regulación de la competencia diferente de la adoptada en los demás sectores económicos, el Consejo adoptó el Reglamento nº 141, de 26 de noviembre de 1962, sobre la no aplicación del Reglamento nº 17 del Consejo al sector de los transportes (DO 1962, 124, p. 2751; EE 07/01, p. 57).

2 Las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado CE (actualmente artículos 81 CE y 82 CE) al sector de los transportes terrestres se definen en el 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 (DO L 175, p. 1; EE 08/01, p. 106).

3 El 22 de diciembre de 1986, el Consejo adoptó el Reglamento (CEE) nº 4056/86 por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos (DO L 378, p. 4).

4 En el artículo 1, apartado 2, del Reglamento nº 4056/86, se precisa que este último «atañe únicamente a transportes marítimos internacionales, excluidos los servicios de tramp, que zarpen de uno o de varios puertos de la Comunidad o se dirijan a ellos [es decir, el transporte de mercancías a granel por medio de buques fletados según la demanda]».

5 Según el artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento nº 4056/86, ha de entenderse por conferencia marítima «un grupo de dos o más transportistas armadores que preste servicios internacionales regulares para el transporte de mercancías siguiendo una o más líneas determinadas dentro de unos límites

geográficos específicos y que ha concluido un acuerdo o un trato, cualquiera que sea su naturaleza, en cuyo marco dichos transportistas operan conforme a fletes uniformes o comunes y a todas las demás condiciones de transporte establecidas para la prestación de los servicios regulares».

6 El octavo considerando del Reglamento nº 4056/86 es del siguiente tenor:

«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, ello tomando en consideración de forma equitativa los intereses de los usuarios; que tales resultados no pueden alcanzarse sin la colaboración que las compañías navieras desarrollan en el seno de las citadas conferencias en materia de tarifas y, en ocasiones, de oferta de capacidad o de repartición de tonelajes por transporte, e incluso de los ingresos; que en la mayor parte de los casos las conferencias quedan sujetas a una competencia efectiva tanto por parte de los servicios regulares no sometidos a ellas como por los servicios de tramp y, en ciertos casos, por otras formas de transporte; que además la movilidad de las flotas, rasgo distintivo de la organización de la oferta en el sector de los servicios de transporte marítimo, ejerce una continua presión de competencia sobre las conferencias, que por lo regular no tienen posibilidad de eliminar la competencia en relación con una parte considerable de los servicios de transporte marítimo de que se trate».

7 El artículo 3 del Reglamento nº 4056/86 prevé una exención por categoría para «los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre la totalidad o parte de los componentes de una o varias conferencias marítimas, cuyo objetivo sea la fijación de precios y condiciones de transporte y, según los casos, uno o varios de los siguientes objetivos:

a) coordinación de los horarios de los buques o de sus fechas de viaje o de escala;

b) fijación de la frecuencia de los viajes o de las escalas;

c) coordinación o repartición de los viajes o de las escalas entre los componentes de la conferencia;

d) regulación de la capacidad de transporte ofrecida por los distintos componentes;

e) repartición entre dichos componentes del tonelaje transportado o de los ingresos».

8 A fin de evitar por parte de las conferencias marítimas prácticas incompatibles con las disposiciones del artículo 85, apartado 3, del Tratado, y, en particular, restricciones de la competencia que no fueran indispensables para alcanzar los objetivos que justifican la concesión de una exención, el Reglamento nº 4056/86 supeditó la exención por categoría a ciertas condiciones y obligaciones. Por un lado, el artículo 4 de dicho Reglamento prevé que, so pena de nulidad del acuerdo o de la parte de éste que corresponda, la exención se supedita a la condición imperativa de que el mencionado acuerdo no pueda causar perjuicio a determinados puertos, usuarios o transportistas al aplicar condiciones diferentes. Por otro lado, el artículo 5 del Reglamento nº 4056/86 supedita la exención al respeto de determinadas obligaciones relativas, en particular, a los acuerdos de fidelidad y a los servicios no cubiertos por el flete.

9 Además, en el decimotercer considerando se recuerda «que no puede acordarse una exención cuando no se dan las condiciones establecidas en el apartado 3 del

artículo 85 [del Tratado]; que, por tanto, la Comisión debe tener la facultad de tomar las medidas apropiadas en caso de que un acuerdo exceptuado dé prueba de surtir, en razón de circunstancias particulares, efectos incompatibles» con dicho artículo.

10 A tal fin, el artículo 7 del Reglamento nº 4056/86 establece un mecanismo de control de los acuerdos eximidos. Cuando los interesados no cumplan con una obligación prevista en el artículo 5 de dicho Reglamento o cuando, en razón de circunstancias especiales, acuerdos que se benefician de una exención tengan efectos incompatibles con las condiciones previstas en el artículo 85, apartado 3, del Tratado, la Comisión puede adoptar determinadas medidas. Entre las circunstancias especiales figura expresamente la que resulta de «todo acto de una conferencia o toda modificación de las condiciones del mercado de un determinado tráfico que implique la ausencia o la eliminación de una competencia efectiva o potencial». En tal caso, el artículo 7 del Reglamento nº 4056/86 establece que la Comisión retirará el beneficio de la exención por categoría.

11 A efectos de la aplicación del artículo 85, apartado 3, del Tratado y en virtud del artículo 12 del Reglamento nº 4056/86, las empresas que deseen invocar disposiciones del artículo 85, apartado 3, del Tratado a favor de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas mencionadas en el artículo 85, apartado 1, del Tratado, en los cuales participen, interpondrán una demanda a la Comisión. Si ésta no participa a dichas empresas, en un plazo de 90 días a partir de la fecha de la publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* del contenido esencial de la demanda, que existen serias dudas en cuanto a la aplicabilidad del artículo 85, apartado 3, del Tratado, el acuerdo, la decisión o la práctica concertada, tal como se definen en la demanda, se considerarán eximidos durante 6 años como máximo a partir del día de la mencionada publicación (artículo 12, apartado 3, párrafo primero, del Reglamento nº 4056/86). Si la Comisión comprueba, transcurrido el plazo de 90 días pero antes de la expiración del plazo de 6 años, que las condiciones de aplicación del artículo 85, apartado 3, del Tratado, no se cumplen, emitirá una Decisión por la que declarará aplicable la prohibición prevista en el artículo 85, apartado 1, del Tratado (artículo 12, apartado 3, párrafo segundo, del Reglamento nº 4056/86). Por último, si la Comisión comprueba que se cumplen las condiciones del artículo 85, apartados 1 y 3, del Tratado, emitirá una Decisión de aplicación del artículo 85, apartado 3, del Tratado (artículo 12, apartado 4, párrafo segundo, del Reglamento nº 4056/86).

Hechos que originaron el litigio

12 El presente recurso de anulación se dirige contra la Decisión 94/980/CE de la Comisión, de 19 de octubre de 1994, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement) (DO L 376, p. 1; en lo sucesivo, «Decisión TAA» o «Decisión impugnada»). Mediante esta Decisión, la Comisión consideró que determinadas disposiciones del Trans Atlantic Agreement (en lo sucesivo, «TAA»), acuerdo del que formaban parte las quince compañías navieras demandantes, relativo al transporte regular (en lo sucesivo, «transporte de línea») en contenedores a través del Atlántico, entre el norte de Europa y los Estados Unidos, así como a los trayectos terrestres anteriores y posteriores en contenedores, constituían infracciones del artículo 85, apartado 1, del Tratado. La Comisión denegó a estas disposiciones el beneficio de una exención en virtud del artículo 85, apartado 3, del Tratado. La Comisión no impuso multas por las infracciones declaradas.

13 Los hechos no discutidos, tal como resultan de la Decisión TAA y de los escritos de las partes, pueden resumirse del siguiente modo.

14 El tráfico transatlántico constituye el tercer tráfico mundial por detrás del tráfico transpacífico y del tráfico Europa-Extremo Oriente. En 1984, las nueve conferencias marítimas que hasta entonces operaban en la ruta transatlántica dieron paso a dos conferencias: North Europe-USA Rate Agreement (Neusara) para el tráfico con destino a Estados Unidos y USA-North Europe Rate Agreement (Usanera) para el destinado a Europa. En 1992, las siete compañías navieras pertenecientes a cada una de estas conferencias (Atlantic Container Line, Compagnie générale maritime, Hapag Lloyd, Maersk, Nedlloyd, P & O y Sea-Land) dominaban conjuntamente el 52,9 %, en el sentido este-oeste (Westbound), y el 55,7 % en el sentido oeste-este (Eastbound), del mercado de servicios de transporte de línea en contenedores. Sus principales competidoras eran, en aquel momento, Orient Overseas Container Line (en lo sucesivo, «OOCL»), Cho Yang, DSR-Senator Lines, Mediterranean Shipping Company (en

lo sucesivo, «MSC»), Polish Ocean Line (POL), Atlantic Cargo Shipping, Evergreen, Independent Container, Lykes y Star Shipping. Todas las demás compañías independientes de las conferencias marítimas contaban con una cuota de mercado inferior al 1 %.

15 Las conferencias Neusara y Usanera funcionaban según principios idénticos. Los precios de los servicios de transporte ofrecidos se establecían sobre la base de una tarifa pública, válida para cada miembro de la conferencia. Para un viaje determinado, el precio de transporte previsto en la tarifa se basaba en la naturaleza de la mercancía transportada. Así, para un mismo trayecto, el precio podía variar de 1 a 5 según la mercancía transportada. Los cargadores podían hacer transportar sus mercancías por cualquier miembro de la conferencia pagando el precio indicando en la tarifa de ésta.

16 Para beneficiarse de una reducción en el precio respecto a la tarifa de la conferencia, los cargadores tenían dos posibilidades. Por un lado, podían conseguir una reducción de la tarifa por parte de uno de los miembros de la conferencia mediante una «iniciativa tarifaria independiente». Esta expresión se refiere al mecanismo previsto por ciertas disposiciones de la normativa pertinente de los Estados Unidos, la US Shipping Act 1984, para garantizar a todos los miembros de una conferencia que operan en los puertos de este país la posibilidad de conceder unilateralmente rebajas de los precios en relación con la tarifa de la conferencia. En las conferencias Usanera y Neusera, una compañía naviera que decidiera recurrir a una iniciativa tarifaria independiente estaba obligada a informar a los demás miembros.

17 Por otro lado, los cargadores disponían de la facultad de celebrar un «contrato de servicio» con la conferencia. En el marco de un contrato de esta índole el cargador se comprometía a que la conferencia transportase una cantidad mínima de mercancías durante un período determinado. Como contrapartida de este compromiso, la conferencia concedía al cargador una rebaja en relación con su tarifa. Ninguna conferencia permitía a sus miembros celebrar contratos de servicio a título individual.

18 Los contratos de servicios de transporte marítimo de línea en contenedores generalmente están sujetos a condiciones económicas que difieren según el sentido del tráfico. Así, en la ruta transatlántica, existe un notable desequilibrio entre la demanda de servicios destinados a Europa y la de los destinados a los Estados Unidos. En 1987 y 1988, el volumen del tráfico destinado a los Estados Unidos sobrepasó considerablemente el del destinado a Europa. No obstante, a partir de 1991, la situación se invirtió, de modo que el volumen del tráfico destinado a Europa superó ligeramente el del destinado a los Estados Unidos. Los porcentajes de utilización de los buques —la relación entre el volumen de la demanda y la capacidad de transporte disponible— se estimaron, en 1992, en 72,4 % para el tráfico con destino a Europa y en 62,6 % para el destinado a los Estados Unidos. Por último, durante el año 1993, el tráfico destinado a los Estados Unidos aumentó claramente, mientras que el tráfico hacia Europa experimentó una fuerte contracción.

19 Los precios de los servicios de transporte marítimo, o «tarifas de flete», en la ruta transatlántica descendieron de manera significativa entre 1980 y 1992. De este modo, entre 1988 y 1992, a la disminución del volumen del tráfico hacia los Estados Unidos le siguió una bajada continua de las tarifas de flete. De 1988 a 1991, las tarifas aplicadas en el sentido este-oeste cayeron en más de un 23 %, mientras que, hacia Europa, aumentaron del 10 al 13 %.

20 En este contexto económico, los armadores sufrieron importantes pérdidas financieras.

21 Desde 1985, ante el deterioro de las condiciones del mercado, los miembros de las conferencias y determinadas compañías independientes (Evergreen, POL, MSC, OOCL y Lykes) celebraron acuerdos calificados de «conversaciones», que les permitían discutir, en particular, sus precios, sus tarifas y sus condiciones de transporte. Estos acuerdos, denominados Eurocorde y Gulfway, carecían de mecanismos decisorios vinculantes. A partir de 1990, determinados armadores, al considerar que los acuerdos Eurocorde y Gulfway no permitían imponer

aumentos de las tarifas de flete que pudieran satisfacer al mismo tiempo a los miembros de las conferencias y a los independientes, expresaron su deseo de adoptar un nuevo marco de cooperación que superara los acuerdos «conversaciones» y las estructuras tradicionales de las conferencias marítimas.

22 Se entablaron negociaciones entre los armadores con vistas a la celebración de un acuerdo de un tipo aún desconocido en el marco del tráfico transatlántico para hacer frente a la caída de las tarifas de flete. Para alcanzar este objetivo, los armadores consideraban que era indispensable dotarse de un marco de cooperación que rigiera a la vez el establecimiento de las tarifas de flete y la limitación de las capacidades de transporte ofrecidas.

23 Según las explicaciones facilitadas por las demandantes, dicho acuerdo sólo podía conseguir poner freno a la inestabilidad del mercado si reunía a un número suficiente de compañías navieras. Para llevar las tarifas de flete a un nivel que asegurara una rentabilidad suficiente, los armadores estimaban necesario reagrupar a la vez, en el seno de una misma estructura, a los miembros de las conferencias Usanera y Neusara y a compañías independientes. No obstante, la consecución de este objetivo tropezaba con un gran obstáculo. Los armadores independientes se negaban a adherirse a conferencias que, como Usanera y Neusara, funcionaban sobre la base de una tarifa única, pues no podían imponer a sus clientes tarifas de flete tan elevadas como las aplicadas por estas conferencias.

24 El 6 de mayo de 1992, las compañías pertenecientes a las conferencias Usanera y Neusara, por un lado, y cinco compañías marítimas independientes (DSR-Senator Lines, Cho Yang, OOCL, POL y MSC), por otro lado, celebraron el TAA.

25 Tras la celebración del TAA, otras cuatro compañías navieras independientes se adhirieron a este acuerdo, a saber, Nyppon Yusen Kaisha (NYK), Neptune Orient Lines (NOL) y Transportación Marítima Mexicana y Tecomar. Tras

haber puesto fin a sus actividades en la ruta transatlántica, la Compagnie générale maritime se retiró del TAA, de modo que el número de partes del TAA quedaba establecido en quince.

26 El TAA contemplaba varios aspectos del transporte de línea en contenedores, entre ellos el «fletamento de slots o de espacio» y el intercambio de material, la fijación de los precios de los servicios de transporte y de manutención portuaria, así como la gestión común de las capacidades de transporte marítimo. A efectos del examen del presente recurso, las disposiciones del TAA relevantes son las que ser refieren a la fijación de los precios de los servicios de transporte y al programa de gestión de las capacidades de transporte.

27 En cuanto a los precios, el TAA preveía la fijación en común de las tarifas aplicables al transporte marítimo y al transporte combinado. Este último, también denominado por las partes «multimodal» o «de principio a fin», incluye, además del transporte marítimo, la expedición terrestre de los contenedores marítimos, a partir de o hacia la costa, hacia o desde un punto en el interior del territorio. El precio de un servicio de transporte combinado se compone de dos elementos, uno relativo al servicio marítimo, el otro relativo al servicio terrestre. Así, el TAA establecía, además de una tarifa marítima, una tarifa para los servicios de transporte terrestre efectuados en el territorio de la Comunidad en el marco de una operación de transporte combinado.

28 Las disposiciones del TAA relativas a los acuerdos sobre los precios de los servicios de transporte marítimo y terrestre se recogen en los considerandos 11 a 15 de la Decisión TAA en los siguientes términos:

«(11) Los miembros del TAA establecen las tarifas de los segmentos marítimo y terrestre, y las publican conjuntamente. Toda acción independiente de alguno de los miembros (tarifas [de flete] inferiores a las acordadas [...]) debe ser señalada

con 10 días de anticipación a la Secretaría del TAA, quien informa a los demás miembros (artículo 13 del Acuerdo, modificado).

(12) Un "Comité de tarifas" vigila de forma permanente la aplicación de los objetivos del Acuerdo en lo que se refiere a las tarifas (artículo 13 del Acuerdo). Está compuesto por antiguos miembros de las conferencias marítimas que regulan el tráfico entre el norte de Europa y la costa este de Estados Unidos [...] ([Atlantic Container Line], Hapag Lloyd, P & O, Nedlloyd, Sea-Land, Maersk), más OOCL y NYK [...] La aplicación de estos acuerdos sobre conferencias fue suspendida tras la entrada en vigor del TAA (véanse considerando 117 y siguientes).

[...] Contratos de servicio

(13) Los contratos de servicio [...] celebrados por los miembros del TAA deben obedecer a ciertas normas, entre ellas las siguientes:

— la duración de los contratos no debe ser superior a un año; todos deben ajustarse al límite del 31 de diciembre del año en curso;

— no podrán firmarse contratos por volúmenes anuales inferiores a 250 contenedores EVP o TEU (unidades Equivalentes a Veinte Pies o Twenty Foot Equivalent Units) [...] El 16 de septiembre de 1993, las partes informaron a la Comisión de que habían entregado a la Federal Maritime Commission [autoridad administrativa independiente encargada, en particular, de la aplicación de la US Shipping Act 1984] una enmienda al acuerdo por la que se rebajaba el límite a 200 TEU a partir del 1 de enero de 1994.

(14) Existe un "Comité de contratos" permanente, compuesto por los mismos miembros que el Comité de tarifas, es decir, principalmente antiguos miembros de las conferencias, que se encarga de llevar a la práctica la política del TAA en lo referente a los contratos de servicio (artículo 14 del Acuerdo).

(15) Los miembros del Comité de contratos pueden negociar y firmar conjuntamente contratos de servicios colectivos, pero no están autorizados a firmar contratos de servicios individuales. Los armadores no pertenecientes a este Comité pueden negociar y firmar entre sí contratos individual o colectivamente sin notificación previa. Estos últimos armadores sólo pueden participar en contratos de servicio de miembros del Comité de contratos de forma individual y siempre que haya un acuerdo mutuo.»

29 Respecto a las capacidades de transporte, el artículo 18 del TAA definía un programa de gestión de dichas capacidades (Capacity Management Program; en lo sucesivo, «CMP»). Según esta disposición, el objetivo del TAA no podía alcanzarse sin que las partes extendieran su cooperación a la gestión de su oferta de capacidad de transporte. Para ello, los armadores acordaban no utilizar gran parte (hasta un 25 %) de su capacidad de transporte disponible. Los miembros del TAA habían determinado, para cada período de tres meses en los siguientes dos años, la capacidad de transporte realmente disponible para cada miembro y las cantidades de carga que cada uno de ellos estaba autorizado a transportar. El armador que sobrepasara su cuota de carga autorizada en el transcurso de un período determinado de tres meses se comprometía a pagar una multa de 500 dólares de los Estados Unidos (USD) por contenedor de 20 pies. No obstante, podía alquilar espacios de carga de otros miembros del TAA si éstos no habían agotado sus propias cuotas. Los volúmenes definidos por el programa eran revisables. Todas las partes del TAA participaban en el CMP. En la fecha de la Decisión TAA, el CMP sólo se había puesto en práctica en el marco del tráfico hacia los Estados Unidos.

30 El 28 de agosto de 1992, el TAA fue notificado a la Comisión. Sus signatarios solicitaron, con arreglo al artículo 12, apartado 1, del Reglamento nº 4056/86, una Decisión de aplicación del artículo 85, apartado 3, del Tratado.

31 Mediante escrito de 24 de septiembre de 1992, la Comisión informó a las compañías navieras pertenecientes al TAA que examinaría también el acuerdo a la luz de las disposiciones del Reglamento nº 1017/68.

32 Entre el 13 de octubre de 1992 y el 19 de julio de 1993, la Comisión recibió numerosas denuncias relativas a la aplicación del TAA. Dichas denuncias procedían de exportadores y de asociaciones de exportadores establecidos en distintos Estados miembros de la Comunidad y que operaban con los Estados Unidos de América, de los administradores de varios puertos europeos, así como de transitarios y de asociaciones de transitarios. En estas denuncias se formulaban diversas acusaciones de infracción de los artículos 85 y 86 del Tratado en relación con el carácter no equitativo de las condiciones contractuales impuestas por los miembros del TAA y la limitación artificial de la oferta de transporte.

33 Mediante escrito de 10 de diciembre de 1993, la Comisión notificó a las demandantes un pliego de cargos. Las empresas destinatarias presentaron observaciones escritas y se las oyó, asimismo, los días 28 y 29 de abril de 1994.

34 Como consecuencia de las discusiones que se mantuvieron durante el procedimiento administrativo previo, las demandantes notificaron a la Comisión, el 5 de julio de 1994, una versión modificada del TAA, el Trans Atlantic Conference Agreement (en lo sucesivo, «TACA»). Tras la introducción de varias enmiendas, este nuevo acuerdo entró en vigor el 24 de octubre de 1994, en sustitución del TAA.

35 En estas circunstancias, el 19 de octubre de 1994, la Comisión adoptó la Decisión TAA, tras haber recibido el dictamen del Comité consultivo en materia de prácticas restrictivas y posiciones dominantes en los ámbitos del transporte terrestre y marítimo. La Decisión impugnada se divide en cuatro partes. En una

primera parte, la Comisión expuso las principales disposiciones del TAA. La segunda parte está dedicada al análisis del mercado y del contexto económico de los servicios de transporte en la ruta transatlántica. En la tercera parte, relativa al papel del TAA, la Comisión examina sucesivamente el origen de dicho acuerdo, la potencia económica de la estructura que establece, su impacto sobre el mercado y las denuncias de que es objeto. La cuarta y última parte contiene el análisis jurídico de las disposiciones del TAA relativas al CMP y a la fijación de los precios de los servicios marítimos y terrestres.

36 Al término de su análisis, la Comisión dispuso lo siguiente:

«Artículo 1

Las disposiciones del Acuerdo TAA relativas a los acuerdos sobre precios y capacidad, constituyen infracciones al apartado 1 del artículo 85 del Tratado CE.

Artículo 2

Se deniega la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado y del artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 1017/68 a las disposiciones del Acuerdo TAA contempladas en al artículo 1 de la presente Decisión.

Artículo 3

Las empresas destinatarias de la presente Decisión deberán poner fin inmediatamente a las infracciones mencionadas en el artículo 1.

Artículo 4

Las empresas destinatarias de la presente Decisión deberán abstenerse en el futuro de celebrar acuerdos o prácticas concertadas que tengan objetos o efectos similares o idénticos a los de los acuerdos y prácticas contemplados en el artículo 1.

Artículo 5

Las empresas destinatarias de la presente Decisión deberán, en el plazo de dos meses a partir de la notificación de la presente Decisión, informar a los clientes con los que hayan celebrado contratos de servicios o establecido otras relaciones contractuales en el marco del acuerdo TAA, de su derecho, si lo desean, a renegociar los términos de tales contratos o a darlos por concluidos de forma inmediata.»

37 El 21 de diciembre de 1994, la Comisión adoptó la Decisión 94/985/CE, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference) (DO L 378, p. 17; en lo sucesivo, «Decisión FEFG»). El 16 de marzo de 1995, compañías destinatarias de dicha Decisión presentaron un recurso en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia, con arreglo al artículo 173 del Tratado CE (actualmente artículo 230 CE, tras su modificación), con objeto de que se anulara la Decisión FEFC (asunto T-86/95).

38 El 27 de enero de 1997, las partes en el acuerdo TACA presentaron en la Secretaría un recurso, con arreglo al artículo 173 del Tratado, con objeto de que se anulara la Decisión C(96) 3414 final de la Comisión, de 26 de noviembre de 1996, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE (Asunto IV/35.134 — Trans-Atlantic Conference Agreement), por la que se suprimía la exención de multas derivada, en su caso, de la notificación del TACA (asunto T-18/97).

39 El 16 de septiembre de 1998, la Comisión adoptó la Decisión 1999/243/CE, relativa a un procedimiento de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado CE (asunto IV/35.134 — Trans-Atlantic Conference Agreement) (DO 1999, L 95, p. 1; en lo sucesivo, «Decisión TACA»). Mediante escritos presentados los días 7, 29 y 30 de diciembre de 1998, las partes en el acuerdo TACA interpusieron recursos de anulación contra la Decisión TACA que fueron registrados con los números T-191/98, T-212/98, T-213/98 y T-214/98.

Procedimiento

40 El 23 de diciembre de 1994, las demandantes presentaron en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia un recurso, con arreglo al artículo 173 del Tratado, con objeto de que se anulara la Decisión TAA. Mediante escrito separado, solicitaron también, con arreglo a los artículos 185 y 186 del Tratado CE (actualmente artículos 242 CE y 243 CE), que se suspendiera la ejecución de la Decisión TAA.

41 Mediante auto del Presidente del Tribunal de Primera Instancia de 10 de marzo de 1995, Atlantic Container y otros/Comisión (T-395/94 R, Rec. p. II-595), se suspendió la ejecución de los artículos 1, 2, 3 y 4 de la Decisión TAA, hasta que se dictara la sentencia del Tribunal de Primera Instancia que pusiera fin al procedimiento en el asunto principal, en la medida en que dichos artículos prohibían a las demandantes ejercer conjuntamente la facultad de fijar las tarifas

aplicables a los segmentos terrestres, en el territorio de la Comunidad, en el marco de los servicios de transporte combinado. El recurso de casación interpuesto por la Comisión contra este auto fue desestimado mediante auto del Presidente del Tribunal de Justicia, dictado el 19 de julio de 1995, Comisión/ Atlantic Container Line y otros [C-149/95 P(R), Rec. p. I-2165].

42 Mediante auto de 8 de junio de 1995, el Presidente de la Sala Cuarta ampliada del Tribunal de Primera Instancia admitió las intervenciones de The Japanese Shipowners' Association (en lo sucesivo, «JSA») y de The European Community Shipowners' Association ASBL (en lo sucesivo, «ECSA») en apoyo de las pretensiones de las demandantes, así como de The Freight Transport Association Ltd (en lo sucesivo, «FTA»), de la que forma parte The British Shipping Council, de la Association des utilisateurs de transport de fret (en lo sucesivo, «AUTF»), de la que forma parte el Conseil des chargeurs français, y de The European Council of Transport Users ASBL (en lo sucesivo, «ECTU»), de la que forma parte The European Shippers Council, en apoyo de las pretensiones de la Comisión.

43 Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 3 de octubre de 1995, las demandantes presentaron una segunda demanda de medidas provisionales, al amparo del artículo 186 del Tratado con vistas a obtener que el Presidente del Tribunal de Primera Instancia ordenara que «la Comisión no [pudiese], en su caso, hacer efectiva una Decisión dirigida a retirar[les] el beneficio de la exención de multas, en lo relativo al ejercicio de la facultad de fijar las tarifas de los servicios de transporte combinado en Europa, hasta después de que el Tribunal de Primera Instancia [...] se [pronunciara] definitivamente sobre un recurso que [tendría] por objeto la anulación de esta Decisión, basado en los artículos 173 y 174 del Tratado CE, que las demandantes [interpondrían] con carácter urgente» (punto 1.26 de la demanda de medidas provisionales). Mediante auto de 22 de noviembre de 1995, Atlantic Container y otros/Comisión (T-395/94 R II, Rec. p. II-2893), el Presidente del Tribunal de Primera Instancia declaró la inadmisibilidad de dicha demanda.

44 El 30 de octubre de 1995, la High Court of Justice (England & Wales) planteó al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177 del Tratado CE (actualmente artículo 234 CE), varias cuestiones prejudiciales relativas, en particular, a la aplicación del artículo 85 del Tratado y a la interpretación de los Reglamentos nº 4056/86 y nº 1017/68 en materia de transportes marítimos de línea (asunto

C-339/95, Compagnia di Navigazione Marittima y otros; DO 1995, C 351, p. 4). Mediante auto de 26 de junio de 1996, el Tribunal de Primera Instancia dispuso la suspensión del procedimiento en el asunto T-395/94 hasta que se dictara sentencia en el asunto C-339/95, con arreglo al artículo 47, párrafo tercero, del Estatuto CE del Tribunal de Justicia y a los artículos 77, letra a), y 78 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia. Justo antes de la fecha prevista para la presentación de las conclusiones del Abogado General en el asunto C-339/95, se informó al Tribunal de Justicia de que se había alcanzado un acuerdo entre las partes del litigio y que el asunto sería archivado por el órgano jurisdiccional nacional, el cual comunicó al Tribunal de Justicia, por tanto, que retiraba su petición de decisión prejudicial. Por consiguiente, mediante auto del Presidente del Tribunal de Justicia de 11 de marzo de 1998, el asunto C-339/95 fue archivado y el procedimiento en el asunto T-395/94 reanudó su curso sin que el Tribunal de Justicia hubiera podido dar respuesta alguna a las diversas cuestiones prejudiciales planteadas.

45 Habida cuenta del carácter particularmente voluminoso de los escritos presentados en los cuatro recursos contra la Decisión TACA y de la conexión de las cuestiones de fondo que en ellos se suscitan con el presente asunto, así como con el asunto T-86/95 y con el asunto T-18/97, se organizó una reunión informal el 18 de enero de 1999 con las partes, para examinar las medidas que podían adoptarse para garantizar una tramitación eficaz de los asuntos. Sin embargo, se reveló imposible efectuar una acumulación de los asuntos relativos a las Decisiones TAA y TACA y conseguir que las demandantes resumieran los escritos en los asuntos relativos a la Decisión TACA.

46 Visto el informe del Juez Ponente, el Tribunal de Primera Instancia (Sala Tercera) decidió iniciar la fase oral y, en el marco de las diligencias de ordenación del procedimiento, requirió a las partes para que aportaran determinados documentos y respondieran a algunas preguntas por escrito. Las partes se atuvieron a estos requerimientos dentro de los plazos señalados.

47 En la vista celebrada el 8 de junio de 2000 se oyeron los informes orales de las partes y sus respuestas a las preguntas orales.

Pretensiones de las partes

48 Las partes demandantes, apoyadas por JSA y ECSA, partes coadyuvantes, solicitan al Tribunal de Primera Instancia que:

— Anule la Decisión TAA.

— Con carácter subsidiario:

— Anule los artículos 1, 2, 3 y 4 de la Decisión TAA, en la medida en que tienen por efecto prohibirles fijar los precios aplicables al transporte terrestre por cuanto forma parte del transporte combinado en el marco de cualquier acuerdo de cooperación relativo a la prestación de servicios de transporte marítimo de línea.

— Anule el artículo 5 de la Decisión TAA.

— Anule los artículos 1, 2, 3 y 4 de la Decisión TAA, en la medida en que tienen por efecto prohibirles celebrar conjuntamente contratos de servicio, acuerdos con arreglo a los cuales se abstienen, por un lado, de celebrar individualmente contratos de servicio y, por otro lado, llevar a cabo iniciativas independientes relativas a los contratos de servicio celebrados conjuntamente.

— Condene en costas a la Comisión.

49 La Comisión, apoyada por FTA, AUTF y ECTU, partes coadyuvantes, solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Desestime el recurso.

— Condene en costas a las demandantes.

Sobre el interés en el pronunciamiento

50 Las partes coadyuvantes, FTA, AUTF y ECTU, albergan dudas acerca de que siga revistiendo interés el pronunciamiento judicial, toda vez que la Decisión TAA versa sobre un acuerdo que ya no está vigente.

51 Según el artículo 113 del Reglamento de Procedimiento, el Tribunal de Primera Instancia puede examinar de oficio en cualquier momento las causas de inadmisión de la demanda por motivos de orden público o declarar que procede el sobreseimiento del recurso. No procede pronunciarse sobre un recurso de anulación dirigido contra una Decisión que no ha tenido ni puede ya tener efectos perjudiciales para los demandantes y que, por tanto, ha quedado sin objeto (sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de febrero de 1982, Flender y otros/ Comisión, 74/81, Rec. p. 395, apartado 9).

52 El Tribunal de Primera Instancia señala que la Decisión impugnada produce efectos jurídicos respecto a las demandantes. En primer lugar, la Comisión declaró que las disposiciones del TAA relativas a la fijación de los precios de los servicios de transporte y a la gestión común de las capacidades de transporte

marítimo constituían infracciones al artículo 85, apartado 1, del Tratado, a continuación, ordenó a las demandantes que pusieran fin a dichas infracciones y que se abstuvieran en el futuro de celebrar acuerdos o prácticas concertadas que tuvieran objetos o efectos similares o idénticos a estas disposiciones y, por último, les exigió que informaran a los clientes con los que hubieran celebrado contratos de servicios o establecido otras relaciones contractuales en el marco del acuerdo TAA, de su derecho, si lo deseaban, a renegociar los términos de tales contratos o a darlos por concluidos de forma inmediata.

53 Estos efectos no desaparecieron necesariamente con la resolución del TAA, la cual, por lo demás, se produjo debido a la apreciación negativa del TAA efectuada por la Comisión en relación con las normas sobre competencia del Tratado. Asimismo, la anulación de la Decisión impugnada podría impedir que la Comisión declarase posteriormente el carácter ilícito de disposiciones similares o idénticas a las que se denuncian en la Decisión TAA.

54 De ello se deduce que, a pesar de la resolución del TAA, la Decisión impugnada sigue siendo perjudicial para las demandantes y produce efectos jurídicos obligatorios que pueden afectar a sus intereses, de manera que conservan un interés en solicitar su anulación. Por consiguiente, las circunstancias que pueden justificar un sobreseimiento no concurren en el presente caso.

Sobre el fondo

55 En apoyo de su pretensión principal de anulación de la Decisión impugnada, las demandantes invocan con carácter principal, fundamentalmente, tres motivos. El primer motivo se basa en la infracción del artículo 85, apartado 1, del Tratado. El segundo motivo se basa en la infracción del artículo 3 del Reglamento nº 4056/86 debido a la no aplicación de la exención por categoría al TAA. El tercer motivo se basa en la denegación de una exención individual. Las partes coadyuvantes que intervienen en apoyo de las demandantes alegan una infracción del Acuerdo sobre

el Espacio Económico Europeo (en lo sucesivo, «Acuerdo EEE»). Con carácter subsidiario, las demandantes formulan tres pretensiones de anulación parcial de la Decisión impugnada. En primer lugar, solicitan la anulación de los artículos 1, 2, 3 y 4 de la mencionada Decisión, en la medida en que les prohíben fijar los precios del transporte combinado. En segundo lugar, solicitan la anulación del artículo 5 de la Decisión impugnada. En tercer lugar, solicitan la anulación de los artículos 1, 2, 3 y 4 de la mencionada Decisión, en la medida en que prohíben los contratos comunes de servicios.

Sobre la pretensión principal de anulación de la Decisión impugnada

I. *Sobre el primer motivo, basado en la infracción del artículo 85, apartado 1, del Tratado*

A. *Alegaciones de las partes*

56 a 68 [...]

B. *Apreciación del Tribunal de Primera Instancia*

69 El TAA, en la medida en que comprendía acuerdos sobre la fijación de los precios de los servicios relativos tanto al transporte marítimo como al terrestre y acuerdos de no utilización de la capacidad de transporte marítimo, constituía,

como se expuso en los considerandos 286, 298 y 306, respectivamente, de la Decisión impugnada, un acuerdo que restringía de manera manifiesta la competencia. Se trata de restricciones de la competencia explícitamente contempladas en el artículo 85, apartado 1, letras a) y b), del Tratado.

70 Las demandantes no niegan, por su parte, el carácter restrictivo de la competencia que tienen las disposiciones del TAA denunciadas, pero afirman que la Comisión no demostró, a pesar de que en el presente caso estaba especialmente obligada a ello, pues se trata de un acuerdo que atañe al comercio internacional, que existiera una restricción de la competencia significativa en el interior del mercado común ni que se afectara sensiblemente al comercio entre Estados miembros.

71 Con carácter preliminar, debe señalarse que no cabe acoger esta alegación habida cuenta del tenor del Reglamento nº 4056/86. En efecto, los transportes marítimos internacionales y en particular los efectuados con países terceros parecen ser los primeros a los que se refiere dicho Reglamento. En efecto, según el artículo 1, apartado 2, del Reglamento nº 4056/86, este último «atañe únicamente a transportes marítimos internacionales [...] que zarpen de uno o de varios puertos de la Comunidad o se dirijan a ellos» y en el sexto considerando se precisa que «el comercio entre Estados miembros puede verse afectado cuando tales acuerdos o prácticas abusivas atañen a los transportes internacionales, incluidos los intracomunitarios, que parten de puertos de la Comunidad o se dirigen a ellos». Asimismo, el decimoquinto considerando del Reglamento nº 4056/86 prevé que «procede tener en cuenta que la aplicación del presente Reglamento a determinados acuerdos o prácticas puede originar conflictos con las legislaciones y reglamentaciones de algunos países terceros». Por último y sobre todo, carecería de sentido establecer una exención por categoría en favor de las conferencias marítimas, la casi totalidad de las cuales sólo atañen a líneas con países terceros, si dichas conferencias no pudieran incluirse en el ámbito de aplicación del artículo 85, apartado 1, del Tratado.

72 Por lo que respecta, en primer lugar, a las alegaciones generales relativas a que la Comisión no demostró la existencia de restricciones de la competencia en el interior del mercado común, cabe destacar que el TAA se refería a servicios de

transporte, marítimo y terrestre, entre Europa y los Estados Unidos. Como ya declaró el Tribunal de Primera Instancia, los mercados considerados directamente afectados eran los de los servicios de transporte y no el de exportación de mercancías con destino a los Estados Unidos (véase la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 8 de octubre de 1996, Compagnie maritime belge de transports y otros/Comisión, asuntos acumulados T-24/93 a T-26/93 y T-28/93, Rec. p. II-1201, apartado 205). Los asuntos que dieron lugar a la sentencia Bulk Oil y a la Decisión Junghans, antes citadas, son por tanto irrelevantes en el presente caso, pues se referían a restricciones a la exportación de mercancías fuera de la Comunidad y no a la venta de servicios en el interior de ésta. En el presente caso, las restricciones de la competencia se producían efectivamente en el interior del mercado común, pues en él competían las compañías navieras pertenecientes al TAA, varias de las cuales tienen su domicilio social en la Comunidad, para vender sus servicios a los clientes, es decir, los cargadores, establecidos en la Comunidad. La circunstancia de que determinadas compañías pertenecientes al TAA no se hayan establecido en la Comunidad tampoco puede desvirtuar esta conclusión. A este respecto, el Tribunal de Justicia ha declarado que, cuando productores establecidos fuera de la Comunidad efectúan ventas directamente a compradores que residen en ésta y cuando desarrollan una competencia de precios para obtener los pedidos de sus clientes, existe competencia en el interior del mercado común, de manera que una concertación entre estos productores sobre los precios que aplicarán a sus clientes establecidos en la Comunidad tiene por objeto y por efecto restringir la competencia en el interior del mercado común en el sentido del artículo 85 del Tratado (sentencia del Tribunal de Justicia de 27 de septiembre de 1988, Ahlström Osakeyhtiö y otros/Comisión, denominada «Pasta de madera», asuntos acumulados 89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 y 125/85 a 129/85, Rec. p. 5193, apartados 12 y 13).

73 La Decisión impugnada está suficientemente motivada a este respecto, pues en su considerando 289 se explica, en concreto, que «el TAA reúne a las compañías navieras de línea que operan en varios Estados miembros, y restringe la competencia entre estas líneas en lo que respecta a los servicios y los precios ofrecidos por cada una de ellas [...] la eliminación o la limitación de la competencia en lo que respecta a los servicios o los precios de estas compañías puede mermar considerablemente las ventajas que los armadores más eficaces podrían extraer a este respecto. A su vez, esto puede afectar al juego normal de ganancias y pérdidas de cuotas de mercado que tendrían lugar en ausencia del TAA». La Comisión también expuso, en el considerando 67 de la Decisión impugnada, que el mercado geográfico en cuyo interior se comercializaban los servicios de transporte marítimo del TAA, es decir, los servicios de transporte de

línea en contenedor entre el norte de Europa y Estados Unidos, a través de las rutas marítimas que unen los puertos del norte de Europa y los de Estados Unidos y Canadá, es el constituido por las zonas de atracción de los puertos del norte de Europa. En el considerando 68 de la Decisión TAA, la Comisión precisó lo siguiente: «El grado de atracción de estas zonas depende de la distancia hasta los puertos y de los costes de los trayectos terrestres. En nuestro caso, puede considerarse que las zonas de atracción son, principalmente, Irlanda, Reino Unido, Dinamarca, Países Bajos, Bélgica, Luxemburgo, la mayor parte de Alemania y el norte y centro de Francia.» Por tanto, en la Decisión impugnada se expone de modo suficiente con arreglo a Derecho que el TAA comprendía restricciones de la competencia en lo que respecta a los precios y a las capacidades de los servicios de transporte que las compañías pertenecientes al TAA comercializaban en el interior de la Comunidad.

74 Además, la Comisión señaló en la Decisión impugnada que el TAA producía, en otros aspectos, restricciones de la competencia en el interior del mercado común. Como se expone en los considerandos 290 a 293, 301 y 305 de la mencionada Decisión, los acuerdos relativos a los precios y a las capacidades de transporte ejercían igualmente una influencia sobre la competencia entre los puertos de distintos Estados miembros al ampliar o reducir artificialmente su respectiva zona de atracción. A este respecto, es preciso señalar que, en el sexto considerando del Reglamento nº 4056/86, se indica que los «acuerdos o prácticas abusivas pueden afectar la competencia, por una parte entre los puertos de los distintos Estados miembros, alterando sus respectivas zonas de atracción, y por otra entre las actividades encuadradas en dichas zonas de atracción, y perturbar las corrientes de intercambio dentro del mercado común».

75 Procede señalar, asimismo, que el carácter significativo de estas restricciones quedó acreditado de modo suficiente con arreglo a Derecho en la Decisión impugnada. Por un lado, la Comisión subrayó la gravedad de las restricciones de la competencia consideradas y puso de manifiesto, en los considerandos 189 a 263 de dicha Decisión, el impacto del TAA sobre la estructura y el nivel de los precios, así como su efecto sobre el mercado. Por otro lado, la Comisión subrayó, sin que ello fuera rebatido, la considerable importancia económica de los servicios sobre los que versaba el TAA. Así, la demandada señaló en los

considerandos 83, 84 y 438 que el tráfico transatlántico es el tercero mundial, que una gran parte del comercio entre Europa y Estados Unidos, que se eleva a unos 80.000 millones de euros en cada sentido, circula mediante transporte marítimo de línea y que los miembros del TAA disponían de una parte del mercado del orden del 75 % en 1991 y 1992 o, como mínimo, del 50 % según su propia delimitación del mercado.

76 En cualquier caso, en la medida en que pueda entenderse que las imputaciones de las demandantes exigen la demostración de efectos reales contrarios a la competencia, aun cuando la finalidad contraria a la competencia de las disposiciones denunciadas haya quedado manifiestamente acreditada, no cabe acogerlas. En efecto, es jurisprudencia reiterada que la ponderación de los efectos concretos de un acuerdo es superflua a efectos de la aplicación del artículo 85, apartado 1, del Tratado, cuando resulte que éstos tienen por objeto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia en el interior del mercado común (sentencia del Tribunal de Justicia de 13 de julio de 1966, Consten y Grundig/Comisión, asuntos acumulados 56/64 y 58/64, Rec. pp. 429 y ss., especialmente p. 496; en este sentido, véanse asimismo las sentencias del Tribunal de Justicia de 17 de julio de 1997, Ferriere Nord/Comisión, C-219/95 P, Rec. p. I-4411, apartados 14 y 15, y de 8 de julio de 1999, Montecatini/Comisión, C-235/92 P, Rec. p. I-4539, apartado 122).

77 Por último, en la medida en que las alegaciones de las demandantes pretendan negar el carácter restrictivo de la competencia del CMP, basta señalar que éste tenía claramente la finalidad y el efecto de limitar la oferta de los miembros del TAA prevista en cuanto a la capacidad de transporte, para aumentar o, al menos, mantener las tarifas de flete. Además, la afirmación de las demandantes según la cual la oferta siempre ha sido superior a la demanda en la ruta transatlántica sólo es válida para la oferta global en el mercado y no para la oferta de cada compañía perteneciente al TAA, expresada en términos de capacidad de transporte, que el CMP, por su parte, pretende precisamente limitar. Por tanto, no cabe negar que el CMP constituía una restricción de la competencia en el sentido del artículo 85, apartado 1, letra b, del Tratado. Además, dicha restricción de la competencia era considerable y afectaba al comercio entre Estados miembros por los mismos motivos que las disposiciones del TAA relativas a la fijación de los precios de los servicios de transporte marítimo.

78 De ello se deduce que la Comisión acreditó de modo suficiente con arreglo a Derecho en la Decisión impugnada que el TAA restringía la competencia en el interior del mercado común en el sentido del artículo 85, apartado 1, del Tratado.

79 Por lo que respecta, en segundo lugar, a la afectación del comercio entre Estados miembros, es preciso recordar, primeramente, que, según reiterada jurisprudencia, para que un acuerdo entre empresas pueda afectar al comercio entre Estados miembros, debe poderse presumir con un grado de probabilidad suficiente, con arreglo a una serie de elementos objetivos de hecho o de Derecho, que puede ejercer una influencia directa o indirecta, real o potencial, sobre las corrientes de intercambios entre Estados miembros, en un sentido que pueda perjudicar a la realización de los objetivos de un mercado único entre los Estados (sentencia del Tribunal de Justicia de 31 de marzo de 1993, Ahlström Osakeytihö y otros/Comisión, denominada «Pasta de madera II», asuntos acumulados C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 y C-125/85 a C-129/85, Rec. p. I-1307, apartado 143). En particular, no es necesario que el comportamiento denunciado haya afectado efectivamente al comercio entre Estados miembros de manera sensible, sino que basta con demostrar que dicho comportamiento puede tener dicho efecto (véase, para el artículo 85 del Tratado, la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 21 de febrero de 1995, SPO y otros/Comisión, T-29/92, Rec. p. II-289, apartado 235, y, para el artículo 86 del Tratado, la sentencia del Tribunal de Justicia de 6 de abril de 1995, RTE e ITP/Comisión, asuntos acumulados C-241/91 P y C-242/91 P, Rec. p. I-743, apartado 69).

80 Resulta obligado señalar a continuación que el TAA era un acuerdo, celebrado entre compañías navieras muchas de las cuales tienen su domicilio social en la Comunidad, relativo a las condiciones de venta de servicios de transporte, marítimo y terrestre, a cargadores establecidos en diferentes Estados miembros de la Comunidad. Dicho acuerdo podía afectar al comercio entre Estados miembros en el sentido del artículo 85, apartado 1, del Tratado. Dado que, además, el requisito relativo a los efectos sobre el comercio entre los Estados miembros tiene por finalidad determinar el ámbito del Derecho comunitario con respecto al del Derecho de los Estados miembros (sentencia del Tribunal de Justicia Consten y Grundig/Comisión, antes citada, y sentencia del Tribunal de Primera Instancia SPO y otros/Comisión, antes citada, apartado 227), no cabe negar que el TAA, que imponía los requisitos de venta de los servicios de transporte a una gran parte de los cargadores de la Comunidad, pertenece al ámbito del Derecho comunitario de la competencia.

81 Además, el TAA podía modificar los flujos de mercancías que circulaban por los puertos en los que operaban las compañías navieras pertenecientes al TAA. Por ello, debe considerarse que el comercio entre Estados miembros se veía afectado por el TAA más allá del comercio constituido únicamente por los servicios de transporte marítimo, pues los servicios portuarios y auxiliares vinculados a los transportes de mercancías también resultaban afectados.

82 Por último, aunque de manera más indirecta, el TAA tenía o, al menos, podía tener un efecto sobre el comercio de mercancías entre Estados miembros, en la medida en que los precios del transporte fijados por el TAA representaban una parte del precio de venta final de las mercancías transportadas. Además, la intensidad de la competencia en el sector del transporte marítimo parece indicar que el precio de éste es un elemento del coste de las mercancías, transportadas de esta forma, que puede tener una incidencia en su venta.

83 Por lo que respecta, en tercer lugar, a las alegaciones formuladas por las demandantes en relación con el análisis de los servicios de transporte terrestre efectuado por la Comisión, es preciso recordar, ante todo, que, en el marco de la aplicación del artículo 85 del Tratado, la definición del mercado de referencia se impone para determinar si el acuerdo de que se trate puede afectar al comercio entre Estados miembros y tiene por objeto o por efecto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado común. Por esta razón, en el marco de la aplicación del artículo 85 del Tratado, las imputaciones realizadas por las demandantes, en relación con la definición del mercado efectuada por la Comisión, no poseen una dimensión autónoma con respecto a las relativas al perjuicio del comercio entre Estados miembros y a la distorsión de la competencia (sentencias del Tribunal de Primera Instancia SPO y otros/Comisión, antes citada, apartados 74 y 75, y de 15 de marzo de 2000, Cimenteries CBR y otros/ Comisión, asuntos acumulados T-25/95, T-26/95, T-30/95 a T-32/95, T-34/95 a T-39/95, T-42/95 a T-46/95, T-48/95, T-50/95 a T-65/95, T-68/95 a T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 y T-104/95, Rec. p. II-491, apartado 1093).

84 A continuación, es preciso señalar que, en los considerandos 71 y 72 de la Decisión impugnada, la Comisión identificó claramente los servicios de trans-

porte terrestre de que se trataba. Acertadamente, consideró que los servicios de transporte terrestre relevantes eran los del transporte de contenedores en trayectos anteriores y posteriores entre los puertos del norte de Europa y puntos interiores de Europa, en el marco de un transporte multimodal transatlántico (véase la sentencia Compagnie générale maritime y otros/Comisión, T-86/95, Rec. 2002, p. II-1011, apartados 117 a 130, dictada por el Tribunal de Primera Instancia este mismo día).

85 Por tanto, procede desestimar las alegaciones de las demandantes basadas en un defecto o en un error en la definición del mercado de referencia.

86 Además, carece de fundamento la tesis de las demandantes según la cual el mercado de referencia debería incluir todos los transportes terrestres de carácter análogo o sustitutorio de los transportes en contenedores efectuados en el marco del TAA. En efecto, como las propias demandantes han señalado en relación con otro motivo: «el problema que aquí se plantea no sólo atañe al transporte terrestre en sí mismo, sino al transporte terrestre como elemento del servicio de transporte combinado [...] La tarifa terrestre establecida en el marco del TAA está concebida para ser utilizada únicamente en el marco de los servicios transatlánticos de transporte marítimo combinado y no incide sobre ningún otro mercado (por ejemplo, el mercado de los transportes puramente terrestres)» (véase, por analogía, la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 12 de diciembre de 1991, T-30/89, Hilti/Comisión, Rec. p. II-1439, confirmada por la sentencia del Tribunal de Justicia de 2 de marzo de 1994, C-53/92, Rec. p. I-667). El transporte terrestre considerado comprendía únicamente los trayectos terrestres anteriores o posteriores de contenedores relacionados con los servicios de transporte marítimo transatlántico.

87 Por lo que respecta a la alegación de que la Comisión no demostró que los acuerdos relativos a la fijación de los precios del transporte terrestre constituían una restricción de la competencia en el interior del mercado común y que afectaban al comercio entre Estados miembros, basta recordar que ya se ha señalado anteriormente que las compañías navieras pertenecientes al TAA competían por la venta de sus servicios de transporte en el interior del mercado común. Otro tanto ocurría con los servicios de transporte para los trayectos

terrestres anteriores o posteriores que se prestaban con otros servicios, entre ellos el transporte marítimo propiamente dicho de los contenedores en el marco de una operación de transporte multimodal. Los precios de estos servicios de transporte terrestre representaban un elemento importante del precio del transporte multimodal vendido por los miembros del TAA. Por tanto, los acuerdos de fijación de los precios de los servicios de transporte terrestre reducían de forma considerable la competencia entre estas compañías y afectaban al comercio entre Estados miembros al igual que los relativos al transporte marítimo. En lo que atañe a los servicios de transporte terrestre, la afectación del comercio interestatal y la localización en el interior del mercado común de la restricción de la competencia son tanto menos discutibles cuanto que una parte de dichos servicios de transporte se efectúa precisamente en el territorio de los diferentes Estados miembros. Por tanto, no cabe discutir la afirmación, contenida en el considerando 306 de la Decisión impugnada, según la cual los acuerdos relativos a la fijación de los precios y de las condiciones de los servicios de transporte terrestre, en el contexto de un transporte intermodal, constituían una restricción de la competencia conforme a lo dispuesto en el artículo 85, apartado 1, del Tratado.

88 Además, como se expone en el considerando 309 de la Decisión impugnada, los acuerdos por los que se fijan los precios de los servicios de transporte terrestre influían en las relaciones entre armadores y transportistas terrestres, lo que podía afectar a los intercambios entre Estados miembros en el sector de los servicios de transporte terrestre. En efecto, la fijación del precio de venta de los servicios de transporte terrestre podía, en particular, incidir en la decisión de los cargadores de confiar los trayectos terrestres de sus contenedores a los miembros del TAA o a un transportista terrestre, de modo que se falseaba la competencia existente en el segmento terrestre entre las compañías marítimas pertenecientes al TAA y los transportistas terrestres presentes en diferentes Estados miembros.

89 Igualmente, la Comisión señaló acertadamente, en el considerando 310 de la Decisión impugnada, que la fijación en común del precio de los servicios de transporte terrestre modificaba las zonas de atracción natural de los puertos situados en los diferentes Estados. En efecto, la fijación de dichos precios en función de un transporte ficticio entre un punto en el interior del territorio y el puerto más próximo en el que operara uno cualquiera de los miembros del TAA y, por tanto, fueran cuales fuesen los puertos en los que efectivamente operaran las distintas compañías miembros del TAA, neutralizaba la ventaja económica

que pudiera constituir una distancia más corta respecto a un puerto determinado. Además, las demandantes no han cuestionado la existencia de tal desviación de los fletes como resultado de la aplicación de la tarifa relativa a los servicios de transporte terrestre, sino que se han limitado a relativizar su importancia. La circunstancia, por lo demás no acreditada, de que, incluso en ausencia del TAA, las compañías navieras se harían cargo de los gastos suplementarios que supone el traslado terrestre hacia un puerto más lejano, no elimina el hecho de que el objeto o, al menos, el efecto de la práctica denominada de «equiparación de puertos» consistía en desviar mercancías hacia puertos que, de otro modo, no las habrían recibido y que esta modificación de los flujos de mercancías era una consecuencia de los acuerdos de fijación del precio de los servicios de transporte terrestre.

90 En cualquier caso, es preciso recordar que según jurisprudencia reiterada, el requisito relativo a la afectación del comercio entre Estados miembros se cumple cuando se puede prever, con un grado de probabilidad suficiente, con arreglo a una serie de elementos de hecho o de Derecho, que el acuerdo de que se trata puede ejercer una influencia directa o indirecta, real o potencial, sobre las corrientes de intercambios entre Estados miembros (en este sentido, véase, en particular, la sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de julio de 1980, Lancôme, 99/79, Rec. p. 2511, apartado 23; sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 15 de diciembre de 1999, Kesko/Comisión, T-22/97, Rec. p. II-3775, apartado 103). Por consiguiente, la Comisión no está obligada a demostrar la existencia real de dicha afectación (sentencia Ferriere Nord/Comisión, antes citada, apartados 19 y 20), prueba que en la mayoría de los casos es muy difícil de aportar de modo suficiente con arreglo a Derecho, sino que requiere que se demuestre que dicho acuerdo podía tener tal efecto (sentencia del Tribunal de Justicia de 1 de febrero de 1978, Miller/Comisión, 19/77, Rec. p. 131, apartado 15, y Ferriere Nord/Comisión, antes citada, apartado 19). Por tanto, procede rechazar las alegaciones de las demandantes en la medida en que puede considerarse que exigen por parte de la Comisión la prueba de la existencia real de la afectación del comercio entre Estados miembros, en cada uno de los mercados o submercados que consideran de referencia.

91 Por último, en lo que atañe a la importancia de las restricciones de la competencia resultantes del acuerdo de fijación del precio de los servicios de transporte terrestre, es preciso recordar, por un lado, que, según el considerando 146 de la Decisión impugnada, que las demandantes no han rebatido, los miembros del TAA, en 1992, transportaron más de 1,5 millones de contenedores de 20 pies de

los aproximadamente 2 millones transportados en el marco del tráfico transatlántico y, por otro lado, que según las respuestas de las demandantes a las preguntas escritas del Tribunal de Primera Instancia, entre un 40 y un 50 % de los contenedores transportados por los miembros del TAA fueron conducidos hacia los puertos o hacia puntos en el interior del territorio en el marco de contratos de transporte multimodal. Por consiguiente, los acuerdos de fijación del precio de los servicios de transporte terrestre afectaban, al menos, a 600.000 contenedores, es decir, el 30 % de los contenedores transportados entre Europa y los Estados Unidos.

92 De cuanto precede se deduce, por un lado, que, por su objetivo contrario a la competencia y habida cuenta del poder económico de sus miembros, el TAA podía afectar sensiblemente al comercio entre Estados miembros y alteraba de manera apreciable las condiciones de competencia en el territorio de varios Estados miembros y, por otro lado, que la Decisión impugnada contiene una motivación adecuada de esta apreciación.

93 En consecuencia, procede desestimar el primer motivo, basado en la infracción del artículo 85, apartado 1, del Tratado.

II. *Sobre el segundo motivo, basado en la no aplicación al TAA de la exención por categoría prevista en el artículo 3 del Reglamento nº 4056/86*

94 La Comisión estimó que al TAA no le era aplicable la exención por categoría reconocida a las conferencias marítimas por el artículo 3 del Reglamento nº 4056/86, primeramente, porque no constituía una conferencia marítima en el sentido de dicho Reglamento, por cuanto establecía, al menos, dos niveles de tarifas y, en segundo lugar, porque, aun cuando el TAA fuera considerado una conferencia marítima, el CMP no era una acción contemplada en la exención del citado artículo 3. Asimismo, la Comisión consideró en la Decisión TAA que, cualquiera que fuese la interpretación del concepto de conferencia marítima que se acogiera, el Reglamento nº 4056/86 no era aplicable, en cualquier caso, a los

acuerdos por los que se fijaba el precio del transporte terrestre, en el marco del transporte combinado.

A. *Alegaciones de las demandantes*

95 [...]

1. Sobre la apreciación errónea de las características económicas del transporte marítimo de línea

a) Sobre la inadmisibilidad parcial del escrito de contestación de la Comisión

96 [...]

b) Características económicas del mercado de servicios regulares de transporte marítimo

97 a 105 [...]

c) Efectos estabilizadores del TAA sobre la ruta transatlántica

106 a 109 [...]

d) Reconocimiento por el Derecho comunitario de la inestabilidad intrínseca del mercado de servicios regulares de transporte marítimo

110 a 121 [...]

2. Sobre la definición de la conferencia marítima en el sentido del Reglamento nº 4056/86 y sobre la estructura tarifaria dual del TAA

122 a 127 [...]

B. *Alegaciones de ECSA y de JSA*

128 a 129 [...]

C. *Alegaciones de la Comisión*

130 [...]

D. *Alegaciones de FTA, de AUTF y de ECTU*

131 a 133 [...]

E. *Apreciación del Tribunal de Primera Instancia*

134 Las demandantes sostienen, básicamente, que, debido a una idea excesivamente restrictiva del concepto de estabilidad, la Comisión consideró erróneamente en la Decisión impugnada que al TAA no le era aplicable la exención por categoría prevista en el artículo 3 del Reglamento nº 4056/86, Decisión basada, en primer lugar, en el hecho de que el TAA no era una conferencia marítima dado que sus miembros no aplicaban tarifas de flete uniformes o comunes, en segundo lugar, en que la exención por categoría no contemplaba el CMP y, en tercer lugar, en que los acuerdos por los que se fijaban los precios para el transporte terrestre en el marco de los servicios de transporte multimodal no estaban comprendidos en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 4056/86.

135 Según el considerando 319 de la Decisión impugnada:

«El TAA no es un acuerdo de conferencia exento por el artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 4056/86, sobre todo por las siguientes razones:

— por un lado, establece al menos dos niveles de tarifas,

— por otro lado, prevé que no se utilice un volumen significativo de las capacidades existentes.»

136 Es preciso señalar que, según la Decisión impugnada, la estructura tarifaria dual impide que el TAA pueda ser considerado como una conferencia marítima en el sentido del Reglamento nº 4056/86, mientras que el CMP es considerado como

una acción que no podía quedar exenta con arreglo al artículo 3 de dicho Reglamento. En efecto, según el considerando 359 de la Decisión impugnada, «incluso aunque el TAA fuera un acuerdo de conferencia según el sentido del artículo 1 del Reglamento [...] nº 4056/86, el programa de gestión de capacidades introducido por los miembros del TAA no puede acogerse a la exención prevista en el artículo 3 de dicho Reglamento».

137 Asimismo, de los considerandos 320 a 358 de la Decisión impugnada se deduce, y además la Comisión lo confirma en su escrito de contestación y en su dúplica, así como en la vista, que la negativa a considerar que el TAA podía acogerse a la exención por categoría prevista en el artículo 3 del Reglamento nº 4056/86 se basa, en primer lugar, en que el TAA no era una conferencia marítima en el sentido del artículo 1 del Reglamento nº 4056/86, puesto que no preveía tarifas de flete uniformes o comunes.

138 Según el artículo 3 del Reglamento nº 4056/86, quedan exentos de la prohibición que establece el artículo 85, apartado 1, del Tratado «los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre la totalidad o parte de los componentes de una o varias conferencias marítimas, cuyo objetivo sea la fijación de precios y condiciones de transporte».

139 Así, la exención por categoría, prevista en el artículo 3 del Reglamento nº 4056/86, se refiere a los acuerdos por los que se fijan los precios previstos en el marco de las conferencias marítimas. Según se desprende del octavo considerando del Reglamento nº 4056/86, esta exención por categoría se establece en favor de las conferencias marítimas debido a que éstas desempeñan un papel estabilizador tendente a garantizar servicios fiables a los cargadores y a que en general contribuyen a garantizar una oferta de transportes marítimos regulares, suficientes y eficaces, ello tomando en consideración de forma equitativa los intereses de los usuarios. En el octavo considerando se precisa igualmente que tales resultados no «pueden alcanzarse sin la colaboración que las compañías navieras desarrollan en el seno de las citadas conferencias en materia de tarifas».

140 De ello se deduce que un acuerdo sólo puede beneficiarse de la exención prevista en el artículo 3 del Reglamento nº 4056/86 si se trata de un acuerdo de una conferencia marítima.

141 Por tanto, es preciso definir, en primer lugar, el concepto de conferencia marítima en el sentido del Reglamento nº 4056/86 y, a continuación, comprobar si el TAA puede o no ser considerado una conferencia marítima.

1. Sobre la definición de conferencia marítima en el sentido del Reglamento nº 4056/86

142 Según el artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento nº 4056/86, constituye una conferencia marítima «un grupo de dos o más transportistas armadores que preste servicios internacionales regulares para el transporte de mercancías siguiendo una o más líneas determinadas dentro de unos límites geográficos específicos y que ha concluido un acuerdo o un trato, cualquiera que sea su naturaleza, en cuyo marco dichos transportistas operan conforme a fletes uniformes o comunes y a todas las demás condiciones de transporte establecidas para la prestación de los servicios regulares».

143 Por tanto, la existencia de una conferencia marítima en el sentido del Reglamento nº 4056/86 requiere la aplicación de «fletes uniformes o comunes» por parte de sus miembros.

144 Las demandantes sostienen, fundamentalmente, que la Comisión erró al considerar en la Decisión TAA que la expresión «fletes uniformes o comunes» significa que estas tarifas deben ser idénticas para todos los miembros de la conferencia para un mismo producto. Según las demandantes, un grupo de compañías navieras puede constituir una conferencia marítima en el sentido del Reglamento nº 4056/86 y, por tanto, acogerse a la exención por categoría,

cuando las tarifas de flete son fijadas en común por los miembros del grupo, incluso si éstas varían de un miembro a otro. El término «uniforme», alegan, sólo se refiere a una uniformidad de las tarifas respecto a los cargadores, pero no entre los armadores.

145 Para determinar el sentido de la expresión «fletes uniformes o comunes», es preciso tener en cuenta no sólo los términos empleados, sino también el mecanismo de la exención por categoría, el contexto en el que se enmarca el Reglamento nº 4056/86, y los objetivos que persigue.

146 En primer lugar, procede recordar que, según jurisprudencia reiterada, habida cuenta del principio general de prohibición de prácticas colusorias contrarias a las normas sobre la competencia establecido en el artículo 85, apartado 1, del Tratado, las disposiciones en que se prevén excepciones, incluidas en un Reglamento de exención por categoría deben, por su propia naturaleza, ser interpretadas restrictivamente (sentencia Compagnie maritime belge de transports y otros/Comisión, antes citada, apartado 48; sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 22 de abril de 1993, Peugeot/Comisión, T-9/92, Rec. p. II-493, apartado 37). Esta conclusión se impone, *a fortiori,* para las disposiciones del Reglamento 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 nº 4056/86 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. La exención sólo puede aplicarse a las clases de acuerdo que el Consejo, al adoptar el Reglamento nº 4056/86, a la luz de la experiencia adquirida consideró que cumplían los requisitos del artículo 85, apartado 3, del Tratado. Aparte de la facultad de que dispone el Consejo para modificar, en caso de necesidad, el Reglamento nº 4056/86, las empresas afectadas siempre tienen, por otro lado, la posibilidad de presentar una solicitud de exención individual para paliar los eventuales inconvenientes de las limitaciones inherentes a la exención por categoría.

147 En segundo lugar, consta que la definición de «conferencia marítima» mencionada en el artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento nº 4056/86 se tomó

literalmente del Convenio de las Naciones Unidas relativo a un Código de conducta para las conferencias marítimas, adoptado el 6 de abril de 1974 y que entró en vigor el 6 octubre de 1983. La relación entre el Reglamento nº 4056/86 y el Código de conducta se desprende también del tercer considerando de dicho Reglamento, según el cual «el Reglamento para la aplicación de las normas de competencia a los transportes marítimos previsto por el último considerando del Reglamento nº 954/79 habrá de tener en cuenta la adopción del Código [de conducta]; que, en lo referente a las Conferencias sujetas al Código de conducta, el Reglamento, tendrá, en su caso, que completarlo o precisarlo». El Código de conducta constituye, por tanto, un elemento de referencia importante para la interpretación del concepto de conferencia marítima contemplado en el Reglamento nº 4056/86.

148 Pues bien, como se deduce en particular de las numerosas referencias doctrinales citadas en los considerandos 321 y 322 de la Decisión impugnada, el Código de conducta se refiere a las conferencias marítimas tradicionales cuya característica esencial es que todos sus miembros acuerdan aplicar la misma tarifa de flete al transporte marítimo del mismo producto en el marco de un servicio regular. Además, resulta obligado señalar que las demandantes no han alegado publicación alguna o presentado la referencia de ninguna cita que pueda rebatir esta afirmación. A lo sumo precisaron, correctamente, pero sin que ello tenga la menor incidencia, en el anexo 6 de su demanda, el alcance exacto de una cita a la que se hace referencia en el considerando 324 de la Decisión TAA. Además, las demandantes ni siquiera han sostenido que el funcionamiento de las conferencias marítimas tradicionales no se base en la aplicación de tarifas de flete uniformes, sino que se limitaron a indicar, vagamente, en una parte de su demanda diferente de la que contenía la exposición del segundo motivo, que «la historia de las conferencias marítimas pone de manifiesto que la cooperación entre las compañías navieras se ha caracterizado por tres tipos de acuerdos sobre los precios».

149 La exigencia de uniformidad de los precios para todos los miembros de una conferencia marítima tradicional, según contempla el Código de conducta, resulta también del artículo 13, apartado 2, de dicho Código que, en su versión francesa, así como en la mayoría de las demás versiones lingüísticas salvo la inglesa, prevé que los baremos de las conferencias deben especificar una tarifa de flete por cada producto.

150 Además, si bien la interpretación de una disposición de Derecho comunitario debe realizarse en relación con dicho Derecho y no puede, obviamente, depender del Derecho de un tercer Estado, cabe indicar, no obstante, en la medida en que el Reglamento nº 4056/86 hace referencia a las conferencias marítimas a las que se aplica el Código de conducta, como se menciona en el considerando 346 de la Decisión TAA, que el análisis del Department of Justice de los Estados Unidos confirma también que las conferencias marítimas se basan en tarifas de flete uniformes para todos los miembros de la conferencia y por ello se distinguen de un acuerdo del tipo del TAA, conocido bajo el nombre de «rate agreement», que prevé precios diferentes según los miembros. En efecto, según el Department of Justice: «La participación de las conferencias en estos acuerdos de fijación de precios les permite reunirse con todas las grandes compañías "independientes" para fijar las tarifas. Así, el poder monopolístico de las conferencias puede extenderse, mediante acuerdos sobre las tarifas, a la mayoría de las compañías que no participan en conferencias. [...] No es necesario que estos acuerdos prevean tarifas uniformes: las partes pueden acordar tarifas distintas según los transportistas, de modo que se reflejen diferencias en el servicio prestado u otros factores. [...] Los acuerdos sobre las tarifas reconocen normalmente a los miembros el derecho a adoptar medidas independientes. Cuando las conferencias participan en un acuerdo sobre las tarifas, las compañías, en general, acuerdan establecer tarifas diferentes para las conferencias y para las compañías que no participan en conferencias, en vez de prever tarifas uniformes, como ocurre en el seno de las conferencias.» («The regulated ocean shipping industry», a report of the US Department of Justice, enero 1977, pp. 69, 70 y 142.)

151 En tercer lugar, se deduce igualmente de los documentos preparatorios de la adopción del Código de conducta, citados en el considerando 327 de la Decisión impugnada, como el informe preparatorio del Código de conducta de la Secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (Unctad), de 1970 y titulado «El sistema de conferencias marítimas (1970)» («The liner conference system»), que la fijación de tarifas de flete uniformes para una misma mercancía y para todos los miembros de la conferencia es una característica esencial de las conferencias marítimas. Así, en el punto 156 de dicho informe, se subraya que «en toda conferencia, el acuerdo fundamental entre los miembros es el relativo a la aplicación de *tarifas de fletamento uniformes*» (cursiva añadida por el Tribunal de Primera Instancia). Asimismo, se describe a las conferencias como «grupos de compañías que operan en rutas y que han celebrado acuerdos básicos para aplicar tarifas uniformes» (punto 8). Se indica que «la competencia entre los miembros de la conferencia es controlada

por todos los miembros que aceptan aplicar tarifas uniformes» (punto 14). Entre las ventajas que ofrecen las conferencias, el informe señala que «aseguran que todas las compañías que participan en la conferencia aplican tarifas uniformes sin discriminar entre los cargadores en función de su poder económico o del tamaño de su cargamento. Un cargador que recurre a una conferencia puede estar seguro de que sus competidores no podrán obtener una tarifa más ventajosa si buscan en otro lugar» (punto 27); «además, las conferencias sostienen que ofrecen tarifas fijas que son razonablemente estables» (punto 28). En el capítulo VI, relativo a la estabilidad de los precios, se señala: «una afirmación importante que realizan las conferencias es que garantizan a los importadores y exportadores una estabilidad de los precios de flete que, en su opinión, permiten que se lleven a cabo planificaciones a largo plazo de las operaciones comerciales» (punto 225) y que «satisfacer este deseo generalizado de los cargadores es una de las principales razones por las que las compañías de transporte de cargamento se agrupan en conferencias y acuerdan aplicar tarifas y condiciones idénticas a todos los cargadores para cargamentos similares» (punto 226); «la estabilidad de las tarifas, por tanto, sólo parece posible si las compañías llevan a cabo un acuerdo o concertación con el fin de aplicar tarifas uniformes» (apartado 227). Asimismo, en el apartado 6 del informe preparatorio de la Secretaría de la Unctad de 1972 y titulado «El reglamento de las conferencias marítimas (Código de conducta)», se indica que las conferencias marítimas son «grupos de compañías navieras que operan en determinadas rutas y que han celebrado acuerdos de base para la aplicación de tarifas uniformes».

152 De cuanto precede se deduce que, contrariamente a lo que sostienen las demandantes, el historial de la redacción del Código de conducta muestra que las conferencias marítimas se caracterizan esencialmente por fijar tarifas de flete uniformes, aplicables por todos los miembros de la conferencia para el transporte de un producto determinado.

153 De ahí la circunstancia, invocada por las demandantes, de que, antes de acoger la expresión «fletes uniformes o comunes», se hubieran propuesto y descartado fórmulas que incluían únicamente el término «uniformes» o sólo la expresión «fijadas en común», o los términos «uniformes o fijadas en común». Estas propuestas sucesivas no hacen sino poner de manifiesto la dificultad semántica, en las discusiones internacionales, de traducir un concepto común designado con múltiples expresiones en los distintos Estados o en las distintas lenguas.

154 Por lo demás, la alegada diferencia de significado entre las palabras «uniformes» y «comunes» apenas tiene relevancia, pues los dos términos vienen a ser sinónimos. En efecto, cuando las compañías navieras aplican tarifas de flete que se califican de uniformes o comunes, el cliente paga el mismo precio, sea cual sea la compañía que se encarga del transporte de la mercancía.

155 Finalmente, es preciso señalar que el empleo conjunto de los términos «uniformes» y «comunes» obedece a la necesidad de asegurar que la definición del Código de conducta abarque también la práctica de las tarifas de los fletes de promoción (contempladas en el artículo 15 del Código de conducta) y la de los precios especiales que se derivan de los acuerdos de fidelidad (contemplados en el artículo 7 del Código de conducta). En estos dos supuestos, las tarifas de flete son en efecto «comunes», en la medida en que son idénticas para todos los miembros y para todos los cargadores, pero no son «uniformes», en la medida en que puede aplicarse un precio diferente al transporte de una misma mercancía según se trate de la tarifa general o, por el contrario, de la tarifa aplicable a las acciones de promoción o a los acuerdos de fidelidad.

156 En cuarto lugar, el Tribunal de Primera Instancia ha declarado que una conferencia marítima, «según resulta del artículo 1 del Reglamento nº 4056/86, [...] tiene por objeto, por su propia naturaleza, definir y aplicar fletes uniformes y otras condiciones de transporte comunes» (sentencia Compagnie maritime belge de transports y otros/Comisión, antes citada, apartado 65).

157 Asimismo, el Tribunal de Justicia ha confirmado que, «por su naturaleza y habida cuenta de sus objetivos, una conferencia marítima, como la definida por el Consejo, la cual se beneficia de la exención por categoría prevista por el Reglamento nº 4056/86, puede calificarse de entidad colectiva que se presenta como tal en el mercado respecto a los usuarios y a los competidores» (sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de marzo de 2000, Compagnie maritime belge de transports y otros/Comisión, asuntos acumulados C-395/96 P y C-396/96 P, Rec. p. I-1365, apartado 48). La conferencia se presenta como una entidad en el mercado en la medida en que fija tarifas de flete uniformes para todos sus miembros, en el sentido de que se aplicará un mismo precio al transporte de una misma mercancía del punto A al punto B, independientemente del armador miembro de la conferencia que se encargue del transporte.

158 En quinto lugar, según resulta, en particular, del octavo considerando del Reglamento nº 4056/86, las conferencias marítimas se benefician de una exención por categoría debido al papel estabilizador que desempeñan. Pues bien, si todos los miembros de la conferencia adoptan tarifas de flete uniformes tal estabilidad queda mejor asegurada que si existen diversos precios, en función de los miembros de que se trate. Además, un nivel uniforme de tarifas de flete en el seno de la conferencia permite que los usuarios, cuyo interés también se tiene en cuenta al conceder la exención, estén seguros de poder obtener el servicio de transporte al mismo precio sea cual sea el miembro de la conferencia al que se dirija. Este interés de los cargadores en disponer de un precio de referencia para una mercancía determinada se ve considerablemente reducido si los miembros de la conferencia no aplican un precio, sino dos o más, para un mismo producto.

159 Contrariamente a lo que sostienen las demandantes, esta interpretación del concepto de conferencia marítima no resulta contradicha por la posibilidad, admitida por la Comisión, de que un miembro de la conferencia lleve a cabo una acción independiente. Dicha acción se distingue fundamentalmente del sistema de precios diferenciados. En efecto, el ejercicio de una acción independiente, que, mediante un preaviso de diez días, en general, permite a un miembro de una conferencia ofrecer para un producto determinado una tarifa de flete inferior que la que figura en el baremo de la conferencia, no crea otro nivel de precios destinado a aplicarse de manera general, pues la mencionada acción sólo atañe a una transacción puntual y particular. El efecto estabilizador que resulta de la existencia de tarifas de flete uniformes o comunes para todos los miembros de la conferencia subsiste, por consiguiente, en caso de que se ejerza una acción independiente, mientras que se ve perturbado cuando el baremo de la conferencia, que menciona el conjunto de las tarifas de flete aplicables, es reemplazado por un sistema de precios diferenciados según los miembros. Además, una acción independiente, por definición, la decide y la lleva a cabo un transportista conforme al principio del Derecho de la competencia según el cual cada operador establece, con total independencia, la política que pretende seguir en el mercado, mientras que, por el contrario, un sistema de precios diferenciados implica una concertación restrictiva de la competencia, adicional a la que supone la conferencia marítima, en la medida en que dicho sistema se asemeja en realidad a un acuerdo entre una conferencia y compañías independientes.

160 Asimismo, la interpretación que se acoge en la Decisión impugnada de la expresión «fletes uniformes o comunes», según la cual las tarifas de flete han de

ser idénticas para todos los miembros de la conferencia, no puede considerarse en conflicto con la circunstancia de que los acuerdos de fidelidad, tal como se definen en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento nº 4056/86 estén exentos con arreglo al artículo 6 de dicho Reglamento. En efecto, los acuerdos de fidelidad, sobre cuya base se conceden reducciones de las tarifas de flete previstas en los baremos a los cargadores que se comprometen a mantener su fidelidad a la conferencia, no menoscaban el efecto estabilizador de la conferencia en la medida en que tales reducciones se ofrecen sea cual sea el miembro de la conferencia que efectúe el transporte y se aplican uniformemente a todos los cargadores, partes en dichos acuerdos, que expiden las mismas mercancías.

161 En sexto lugar, conforme al artículo 85, apartado 3, letra b), del Tratado, no puede otorgarse una exención a un acuerdo que elimine la competencia. A este respecto, es preciso recordar que el Tribunal de Justicia subrayó que, «al prever el establecimiento de un régimen que garantice que la competencia no será falseada en el mercado común, [el artículo 3, letra g),] exige, *a fortiori,* que la competencia no sea eliminada; que esta exigencia es tan fundamental que, sin ella, numerosas disposiciones del Tratado carecerían de objeto» (sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de febrero de 1973, Europemballage Corporation y Continental Can/Comisión, 6/72, Rec. p. 215, apartado 24). Igualmente, de la jurisprudencia se deduce que «la competencia de precios [es tan] importante que [...] nunca podrá ser eliminada» (sentencia del Tribunal de Justicia de 25 de octubre de 1977, Metro/Comisión, 26/76, Rec. p. 1875, apartado 21).

162 En el Reglamento nº 4056/86, el Consejo no pretendió, ni hubiera podido hacerlo, establecer una excepción a esta disposición del Tratado. Al contrario, el Consejo recuerda, en varias ocasiones, y en particular en el decimotercer considerando y en el artículo 7 del Reglamento nº 4056/86, la necesidad de asegurar que la exención por categoría no ampare prácticas incompatibles con las disposiciones del artículo 85, apartado 3, del Tratado. Por lo que respecta a la exención de un acuerdo horizontal relativo a la fijación de precios que tiene por objeto y por efecto eliminar, al menos en gran medida, la competencia interna entre los miembros de la conferencia, la existencia de una competencia externa, ejercida por las compañías navieras independientes, es decir, las que desempeñan su actividad al margen de la conferencia, constituye la principal garantía del mantenimiento de una competencia efectiva en presencia de una exención por categoría. Pues bien, el establecimiento, o la práctica, de precios diferenciados

permite atraer hacia un grupo a compañías navieras independientes que, de otro modo, continuarían compitiendo con los miembros de la conferencia. Ciertamente, no todo acuerdo entre transportistas marítimos por el que se fijan dos niveles de precios, o más, supone automáticamente la eliminación de la competencia externa. Así, un acuerdo por el que se fijen varios niveles de precios, como el contenido en el TAA, podría no reunir más que a transportistas que representaran, colectivamente, una parte de mercado bastante débil y, por tanto, no implicar la eliminación de la competencia externa. A la inversa, una conferencia cuyos miembros aplicaran tarifas de flete uniformes podría representar la casi totalidad del mercado y eliminar la competencia externa. No obstante, estas situaciones son bastante teóricas y, en general, no cabe negar que la posibilidad de fijar diferentes niveles de precios permite atraer al grupo a compañías que, sin esta flexibilidad, seguirían siendo independientes y que tal situación puede conducir a la eliminación de la competencia externa, mientras que la obligación de fijar tarifas de flete uniformes para todos los miembros de la conferencia no puede favorecer la adhesión de todos los operadores a la conferencia, lo que garantiza la existencia de una competencia externa.

163 Además, resulta obligado señalar que este análisis queda corroborado por el presente caso. En efecto, en el considerando 341 de la Decisión impugnada se indica que «el verdadero objetivo de la instauración de fletes diferentes en un caso como el del TAA es el de integrar en el acuerdo [transportistas] independientes que, de no seguir reconociéndoseles esta facultad de ofrecer precios más bajos que los de los antiguos miembros de las conferencias, operarían autónomamente y harían la competencia a la conferencia, sobre todo en cuanto a los precios». El acta de una reunión, celebrada en Ginebra (Suiza) el 13 de enero de 1992 entre los futuros miembros del TAA, permite concluir que esta afirmación es fundada. En este documento, se precisa: «Todas las compañías independientes han manifestado que no participarían si únicamente se creara una nueva conferencia Usanera/Neusara bajo un nombre diferente. Tras prolongadas discusiones, todas las compañías convinieron que el nuevo acuerdo les permitiría una libertad comercial suficiente para mantener sus propias políticas de fijación de precios y de comercialización.» Las propias demandantes expusieron en el punto 2.14 de su demanda lo siguiente: «El TAA sólo podía tener éxito donde los acuerdos anteriores habían fracasado si reunía un número suficiente de compañías que operasen en este sector para invertir la tendencia a la competencia destructiva [...] Las diferencias que presentaban las tarifas [de flete] aplicadas por las compañías participantes en el TAA reflejaban esta realidad del mercado y, sin ello, no habría sido posible obtener este efecto estabilizador del TAA.» Así, el caso del TAA

ilustra precisamente el hecho de que la práctica de precios diferenciados permite atraer hacia una conferencia a compañías que, sin esta flexibilidad de tarifas, seguirían siendo independientes. No puede considerarse, por tanto, que este tipo de acuerdo, que puede suponer la eliminación de la competencia externa, satisface, *a priori,* los requisitos del artículo 85, apartado 3, del Tratado. De ello se deduce que el artículo 3 del Reglamento nº 4056/86, según el cual quedan eximidos de la prohibición establecida en el artículo 85, apartado 1, del Tratado los acuerdos de los miembros de las conferencias marítimas cuyo objetivo sea la fijación de precios y condiciones de transporte, no puede aplicarse a los acuerdos celebrados entre armadores que prevean dos niveles, o más, de precios, tanto menos cuanto que la existencia de la competencia externa constituye el requisito esencial de la concesión de la exención por categoría prevista para los acuerdos celebrados por los miembros de las conferencias marítimas, pues garantiza el mantenimiento de una competencia efectiva.

164 En séptimo lugar, considerar, como proponen las demandantes, que la expresión «fletes uniformes o comunes» significa simplemente que estas tarifas deben haber sido «establecidas en común» supondría que cualquier acuerdo sobre precios celebrado entre transportistas marítimos que prestaran servicios regulares estaría amparado por la exención prevista en el artículo 3 del Reglamento nº 4056/86. Como acertadamente señala la Comisión en el considerando 349 de la Decisión impugnada, tal interpretación haría que el citado artículo 3 fuera incompatible con el artículo 85, apartado 3, del Tratado, en la medida en que a todo acuerdo horizontal sobre precios celebrado entre armadores que prestasen servicios regulares de transporte marítimo, acuerdo que constituye precisamente una de las restricciones más graves de la competencia, se le aplicaría, en virtud del artículo 3 del Reglamento nº 4056/86, una excepción a la prohibición establecida en el artículo 85, apartado 1, del Tratado, sin garantías de resultados beneficiosos.

165 En octavo lugar, por lo que respecta al análisis económico propuesto las demandantes, cabe recordar, primeramente, que el objeto contrario a la competencia que caracteriza a un acuerdo sobre fijación de precios no puede descartarse mediante el contexto económico en que se sitúa el acuerdo (sentencia Cimenteries CBR y otros/Comisión, antes citada, apartado 1088). Un análisis económico tampoco permite, por sí mismo, determinar el ámbito de aplicación de un Reglamento que prevé una exención por categoría. En efecto, puesto que

requiere una interpretación estricta, sólo procede comprobar si un acuerdo contemplado en el artículo 85, apartado 1, del Tratado, se beneficia, en virtud de las disposiciones del Reglamento considerado, de la exención prevista por éste. A este respecto, no puede aceptarse la posición mantenida por las demandantes durante el procedimiento administrativo, según la cual «en estas circunstancias, según los miembros del TAA, la evaluación debería centrarse en el hecho de que la organización de las operaciones respeta los objetivos políticos del Consejo tal como los entienden los miembros del TAA, y no en el respeto del acuerdo formal según el tenor del Reglamento 4056/86» (apartado 252 del pliego de cargos, que hace referencia a la respuesta del TAA al pliego de cargos de 24 de mayo de 1993, p. 68, 2-26).

166 Seguidamente, procede señalar que las demandantes no han precisado, ni *a fortiori* demostrado, cómo podría incidir el análisis económico que proponen, suponiendo que sea fundado, en la definición de conferencia marítima en el sentido del Reglamento nº 4056/86. Por lo demás, las únicas alegaciones que las demandantes parecen querer extraer de dicho análisis e invocar en apoyo de su segundo motivo han sido tomadas en consideración y desestimadas en los apartados precedentes. Así, aun suponiendo que el concepto de estabilidad deba entenderse con mayor amplitud que la concedida por la Comisión y que un acuerdo entre compañías navieras pueda tener un efecto estabilizador debido a la aplicación de tarifas de flete que no son idénticas para todas las compañías, de ello no se deduce que tal acuerdo se incluya en el ámbito de aplicación de la exención por categoría. Pues bien, como ya ha quedado expuesto, la exención por categoría no puede aplicarse a todos los acuerdos que, a juicio de quienes participan en ellos, tengan algún efecto estabilizador, sino únicamente a los que, en la medida en que correspondan al tipo de acuerdo a que se refieren las disposiciones del Reglamento que prevén la excepción, se considere que producen los efectos positivos mencionados en el octavo considerando del Reglamento nº 4056/86 y que reúnen el conjunto de los requisitos exigidos por el artículo 85, apartado 3, para acogerse a una exención.

167 De cada una de las ocho razones que se han expuesto, y, en cualquier caso, del conjunto de todas ellas, se deduce que la exención por categoría prevista en el artículo 3 del Reglamento nº 4056/86 sólo puede aplicarse a las conferencias marítimas cuyos miembros operen con tarifas de flete uniformes o comunes, es decir, que apliquen un baremo que prevea tarifas de flete idénticas para todos los

miembros de la conferencia para un mismo producto. Por el contrario, un acuerdo entre transportistas marítimos que prevé un régimen de tarifas diferenciado según los miembros no puede considerarse como una conferencia marítima a la que se aplique el Reglamento nº 4056/86.

168 Esta conclusión no puede quedar en entredicho por el considerando 354 de la Decisión impugnada, según el cual ésta «no considera hasta qué punto otros acuerdos entre armadores para precios en dos niveles podría ser exceptuado por el artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 4056/86». Sin que sea necesario averiguar el significado preciso de este pasaje de la mencionada Decisión, basta señalar que se trata únicamente de un *obiter dictum* y que, en cualquier caso, el punto de vista de la Comisión por sí solo no garantiza la interpretación exacta de una disposición de un Reglamento del Consejo.

169 Además, resulta obligado señalar que una de las propias demandantes estimó que un acuerdo del tipo del TAA que prevé un régimen de tarifas diferenciado en función de los miembros era un acuerdo de un género nuevo que no podía considerarse una conferencia marítima.

170 En efecto, procede recordar que el Sr. Karl-Heinz Sager, presidente de DSR-Senator Lines, compañía independiente que se adhirió al TAA, defendió constantemente la necesidad de una nueva estructura en el sector del transporte marítimo de línea, en la que los armadores de las conferencias y las compañías independientes pudieran reunirse (véanse, en particular, los discursos pronunciados el 11 de abril de 1990 ante una conferencia Eurofreight en Bruselas y el 12 de noviembre de 1991 en el RAI International Exhibition Centre, nota a pie de página 69, en el considerando 129 de la Decisión impugnada). Asimismo, en un discurso pronunciado en el «Propeller Club» en Tokio, el Sr. Karl-Heinz Sager declaró que «las conferencias deberían ser sustituidas por simples acuerdos de líneas comerciales. Contrariamente a lo que ocurre en las conferencias, los miembros no deberían tratar de aplicar baremos y precios iguales, sino que deberían organizarse de manera que pudieran reunirse, debatir y tomar decisiones

sobre cuestiones como el desarrollo general de los mercados, las necesidades de capacidad, su gestión, la utilización óptima de los equipamientos y, tal vez, la introducción de precios mínimos (costes directos) para el mero transporte de contenedores de puerto a puerto [...] Los transportistas han elaborado ahora una estructura enteramente nueva, el [TAA]».

171 Esta percepción de la auténtica naturaleza del TAA también la comparten los observadores del sector del transporte marítimo. Así, en el informe Drewry de 1992, «Container Market Profitability to 1997», se indica que el TAA constituía un «enfoque radicalmente nuevo de los acuerdos entre armadores» y que dicho acuerdo estaba «destinado a convertirse en un modelo para las compañías que operaban en el marco de otros tráficos marítimos, las cuales podrían adoptarlo como nuevo sistema de cooperación entre transportistas».

2. Sobre la calificación del TAA

172 A continuación, es preciso examinar si la Comisión obró correctamente al considerar que el TAA no era una conferencia marítima porque sus miembros no aplicaban tarifas de flete uniformes o comunes.

173 A este respecto, es preciso recordar que, tanto durante el procedimiento administrativo como en el marco de la demanda, las demandantes siempre han negado la necesidad de la aplicación de tarifas de flete uniformes para poder acogerse a una exención en virtud del artículo 3 del Reglamento nº 4056/86. Las demandantes sólo han sostenido que la estructura tarifaria dual del TAA no debía privarlas del beneficio de la exención. Por el contrario, nunca han negado que el TAA preveía efectivamente una estructura tarifaria dual y que ellas no aplicaban tarifas de flete uniformes. De ello se deduce que, en la medida en que la argumentación desarrollada por las demandantes en la réplica viene a alegar que los miembros del TAA aplicaban tarifas uniformes de las que era posible

desviarse mediante una acción independiente, constituye un motivo nuevo en el sentido del artículo 48, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia. A falta de indicaciones de que el motivo se basa en razones de hecho o de Derecho que hayan aparecido durante el procedimiento, no procede su admisión.

174 Cabe señalar que, en cualquier caso, la Comisión consideró correctamente que el TAA no preveía un baremo con tarifas de flete uniformes que debieran ser aplicadas por todos sus miembros.

175 Es preciso recordar, a este respecto, que en la Decisión TAA se expone que se concedió a las antiguas compañías independientes más libertad de la que disponían los antiguos miembros de las conferencias en lo que respecta a las tarifas de fletamento, los baremos y los contratos de servicios (considerando 135). Según documentos relativos al TAA, todos los antiguos miembros de las conferencias eran designados como los «miembros estructurados», mientras que a casi todas las antiguas compañías independientes se las consideraba como «miembros no estructurados». Los miembros estructurados eran los que participaban en el «Comité de tarifas» y en el «Comité de contratos» (considerando 136 de la Decisión impugnada). En la Decisión impugnada, la Comisión consideró los siguientes elementos de prueba para concluir que el TAA preveía dos categorías de miembros y distintos niveles de precios. En primer lugar, los documentos del TAA mostraban que: a) se había autorizado directamente a los miembros no estructurados a aplicar una reducción de precios respecto a los miembros estructurados de 100 dólares USA por contenedor (Comité de tarifas, 1 de octubre de 1992); b) todos los miembros del TAA habían acordado que, en caso necesario, los miembros no estructurados utilizaran las iniciativas independientes para establecer precios diferentes (considerando 140 de la Decisión impugnada). Esto último se desprende, asimismo, de un fax de 1 de diciembre de 1992 relativo a «Puntos principales de la reunión de directivos del TAA en Londres, 23 de noviembre de 1992», en el que se precisa: «se ha atendido la denuncia de la DG IV según la cual la aplicación por parte de las compañías navieras que no participan en el Comité de tarifas (los miembros no estructurados) de precios inferiores a la tarifa constituye una violación de las normas comunitarias sobre la competencia. Seguidamente, las compañías han acordado con sus asesores jurídicos presentar tarifas uniformes y comunes para todos los

miembros. Las compañías que no participan en el Comité de tarifas pueden, en caso necesario, establecer tarifas diferentes mediante acciones independientes». En segundo lugar, los miembros estructurados no podían celebrar contratos de servicios individuales, mientras que los miembros no estructurados podían hacerlo. En tercer lugar, los miembros no estructurados podían tomar parte en contratos de servicios negociados por el Comité de contratos, mientras que los miembros estructurados no podían participar en contratos de servicios negociados por los miembros no estructurados. En cuarto lugar, los precios del transporte eran a veces diferentes, en un mismo contrato de servicio, para las dos categorías de miembros.

176 Resulta obligado señalar que las demandantes no han rebatido ninguno de estos elementos de hecho, que, por lo demás, se derivan directamente del propio texto del TAA, y que, a la luz de éstos, la Comisión consideró justificadamente que el TAA no constituía una conferencia marítima en el sentido del artículo 1, apartado 3, letra b), del Reglamento nº 4056/86 puesto que dicho acuerdo preveía un régimen de tarifas diferente para las dos categorías de miembros y no tarifas de flete uniformes o comunes aplicables por todos los miembros.

3. Conclusiones sobre la exención por categoría

177 De cuanto precede se deduce, por un lado, que la exención por categoría prevista en el artículo 3 del Reglamento nº 4056/86 sólo puede aplicarse a las conferencias marítimas contempladas en el artículo 1, apartado 3, letra b), de dicho Reglamento y, por otro lodo, que no cabe considerar al TAA como una conferencia marítima en el sentido del mencionado Reglamento.

178 De ello se deduce que procede desestimar el presente motivo, basado en la infracción del artículo 3 del Reglamento nº 4056/86, sin que sea necesario examinar si la Comisión obró correctamente al estimar, además, que el CMP y los acuerdos por los que se fijaban los precios del transporte terrestre, en el marco del transporte multimodal, no podían acogerse a la exención por categoría.

Asimismo, de los considerandos 359 y 372, respectivamente, de la Decisión impugnada, se deduce que el CMP y los referidos acuerdos fueron examinados en relación con el artículo 3 del Reglamento nº 4056/86 únicamente en el supuesto de que el TAA fuera considerado una conferencia marítima en el sentido del artículo 1 de dicho Reglamento.

III. *Sobre el tercer motivo, basado en la denegación de una exención individual*

A. *Decisión TAA*

179 La Comisión examinó, sucesivamente, los acuerdos relativos al transporte marítimo y luego los que tenían por objeto fijar los precios del transporte terrestre, incluidos en el TAA, en relación con los cuatro requisitos a los que está sujeta la exención prevista en el artículo 85, apartado 3, del Tratado.

1. Sobre los acuerdos relativos al transporte marítimo

a) Primer requisito: mejorar la producción o la distribución de productos o fomentar el progreso técnico o económico

180 La Comisión rebatió la alegación formulada por los miembros del TAA en el procedimiento administrativo, según la cual la principal ventaja de dicho acuerdo, reconocida por el Reglamento nº 4056/86, se basa en su efecto estabilizador. La estabilidad que proporciona el TAA es distinta de la prevista en el Reglamento nº 4056/86, tanto por los objetivos perseguidos como por los medios empleados.

181 Por lo que respecta al objetivo que persigue el TAA, la Comisión, en efecto, consideró que se trataba «de una estabilidad entendida como garantía del mantenimiento en el mercado de todos los miembros del TAA, incluso de los menos eficaces, lo que [excedía] ampliamente de lo previsto en el octavo considerando del Reglamento [...] nº 4056/86.»

182 En cuanto a los medios empleados, en la Decisión TAA se indica que la estabilidad perseguida por el TAA «implica[ba] una enorme limitación de la competencia efectiva y real como consecuencia de la integración de la mayoría de las compañías independientes en el TAA y de la no utilización de una parte sustancial de las capacidades». Respecto al CMP, en concreto, la Comisión estimó que el análisis económico estaba en contradicción con el objetivo aparente de racionalizar el tráfico y regular el exceso de capacidad vinculado a los desequilibrios entre los segmentos oeste-este y este-oeste, a las variaciones temporales de la demanda y a un fenómeno cíclico observado al analizar la oferta y la demanda a lo largo de varios años. En particular, la Comisión señaló que el CMP no era indispensable para regular el exceso de capacidad derivado de las variaciones temporales de la demanda o de los ciclos experimentados en ese sector. Sólo existía un problema de exceso de capacidad en el segmento oeste-este, mientras que el CMP sólo preveía una congelación de capacidad en el segmento este-oeste.

183 La Comisión llegó a la conclusión de que no se cumplía el primer requisito establecido en el artículo 85, apartado 3, del Tratado, ya que:

— la estabilidad prevista por el TAA permitía a los operadores menos eficaces permanecer en el mercado de forma artificial, lo que implicaba que los precios fueran demasiado elevados;

— el TAA no proporcionaba ninguna ventaja respecto a una conferencia marítima en cuanto a calidad y adecuación de los servicios;

— la integración de las compañías independientes en el TAA había restringido excesivamente la competencia en el tráfico, sin ofrecer ventajas adicionales respecto a una conferencia marítima;

— el CMP no disminuía los costes ni racionalizaba la oferta de servicios.

184 Además, la Comisión señaló que, al prohibir las negociaciones directas e individuales entre los miembros estructurados del TAA y los cargadores, y al obligar a los clientes a negociar los precios de transporte con la secretaría del TAA, dicho acuerdo limitaba las posibilidades de cooperación directa entre armadores y clientes.

b) Segundo requisito: reservar a los usuarios una participación equitativa en el beneficio

185 Según la Decisión impugnada, el TAA no cumplía este requisito. No proporcionaba a sus clientes, los cargadores y transitarios, una participación equitativa en el beneficio en el sentido del artículo 85, apartado 3, del Tratado. La Comisión se basó en los siguientes elementos:

— el TAA permitió a sus miembros elevar sustancialmente los precios;

— estos aumentos eran contrarios a los intereses de los cargadores, que, junto con los transitarios, denunciaron los efectos del TAA;

— a largo plazo, el TAA impedía la utilización de una parte de las capacidades de transporte existentes sin suprimirlas y obligaba a los clientes asumir la carga de la capacidad inutilizada.

c) Tercer requisito: no imponer a las empresas interesadas restricciones que no sean indispensables para alcanzar los objetivos perseguidos

186 Los miembros del TAA no demostraron por qué un acuerdo de conferencia marítima, en el sentido del Reglamento nº 4056/86, no era suficiente para alcanzar el objetivo de estabilidad supuestamente perseguido. La Comisión rebatió formalmente que el CMP pudiera tener carácter indispensable. Llegó a la conclusión de que las restricciones de la competencia iban mucho más allá de lo estrictamente necesario e indispensable para alcanzar el objetivo de estabilidad alegado.

d) Cuarto requisito: no ofrecer a las empresas afectadas la posibilidad de eliminar la competencia respecto de una parte sustancial de los productos de que se trate

187 Según la Decisión TAA, no se cumplía dicho requisito, puesto que el TAA ofrecía a sus miembros la posibilidad de eliminar la competencia en la ruta transatlántica directa, respecto de una parte sustancial de los servicios de que se trata.

188 La Comisión analizó sucesivamente:

— la posibilidad de eliminar la competencia en el seno del TAA (competencia interna);

— si tal posibilidad afectaba a una parte sustancial de los servicios de que se trata;

— si la competencia externa podía impedir a los miembros del TAA eliminar la competencia respecto de una parte sustancial de los servicios de que se trata.

189 En primer lugar, la Comisión estimó que el TAA permitía a sus miembros eliminar toda competencia interna, basándose en los siguientes elementos:

— los miembros del TAA determinaban en común las capacidades de transporte ofrecidas y fijaban las tarifas;

— cualquier iniciativa independiente debía ser comunicada a los demás miembros al menos con diez días de antelación, lo que permitía, bien guardar un control de los demás, bien eliminar la iniciativa independiente;

— los contratos de servicio podían ser negociados en común por todos los miembros, y debían hacerlo la mayoría de ellos;

— la flexibilidad tarifaria concedida a los miembros no estructurados no correspondía al ejercicio de una competencia efectiva, pues esta flexibilidad tenía que ser objeto de acuerdo entre todos los miembros, su alcance quedaba determinado por las partes en el acuerdo y porque el TAA limitaba en gran medida el comportamiento competitivo de los miembros no estructurados;

— la actividad de la secretaría del TAA contribuía a la integración comercial de los miembros;

— la competencia en el mercado de los servicios regulares de transporte marítimo en contenedores se realizaba fundamentalmente a través de los precios y la calidad del servicio resultaba secundaria;

— el impacto competitivo de la calidad del servicio quedaba neutralizado por el CMP, cuyo efecto era limitar la oferta;

— en el seno del TAA, las respectivas cuotas de mercado de los armadores no habían variado de manera sustancial, a pesar de las considerables evoluciones de los precios y de las capacidades de transporte.

190 En segundo lugar, la Comisión observó que el TAA representaba, en 1993, entre el 65 % y el 70 % del mercado de referencia, frente al 75 %, aproximadamente, en 1992. Llegó a la conclusión de que el TAA representaba en 1992 y 1993 una cuota sustancial del mercado de referencia.

191 En tercer lugar, la Comisión estimó que la competencia externa no podía impedir a los miembros del TAA eliminar la competencia. Se basó en apreciaciones relativas a la competencia ejercida, por un lado, por las compañías marítimas que permanecían al margen del TAA y, por otro lado, por la ruta marítima entre el norte de Europa y Canadá. Por lo que respecta a las demás fuentes de competencia, la Comisión descartó, dada su ínfima relevancia, la competencia ejercida por la ruta mediterránea y por los servicios no regulares de transporte

marítimo, comúnmente denominados transportes de tramp. Finalmente, remitiéndose a los considerandos de la tercera parte de la Decisión TAA, relativos a la competencia potencial, la Comisión recordó que la influencia de ésta era limitada, habida cuenta de las particularidades del tráfico transatlántico, así como de las disposiciones del TAA y de la participación de la mayoría de los competidores potenciales en acuerdos relativos a otras rutas marítimas, también firmados por los miembros del TAA.

2. Sobre los acuerdos relativos al transporte terrestre

192 La Comisión examinó los acuerdos relativos a la fijación de los precios del transporte terrestre, en el marco del transporte combinado, a la luz de los cuatro requisitos del artículo 85, apartado 3, del Tratado, como se mencionan en el artículo 5 del Reglamento nº 1017/68.

a) Primer requisito

193 El artículo 5 del Reglamento nº 1017/68 exige, en virtud de este primer requisito, que el acuerdo de que se trate contribuya:

«— a mejorar la calidad de los servicios de transporte, o

— a suscitar, en mercados sometidos a fuertes fluctuaciones en el tiempo de la oferta y de la demanda, una mayor continuidad y estabilidad en la satisfacción de las necesidades del transporte, o

— a incrementar la productividad de las empresas, o

— a fomentar el progreso técnico o económico».

194 De conformidad con estos criterios, la Comisión llegó a la conclusión de que las disposiciones del TAA sobre la tarifa del transporte terrestre para Europa, lejos de suponer un progreso económico, podían «desalentar las posibles inversiones que serían de esperar en una situación de competencia». Por tanto, el primer requisito no se cumplía.

b) Segundo requisito

195 Dado que los cargadores y los transitarios dirigieron denuncias precisamente contra las disposiciones del TAA relativas al transporte terrestre del TAA, la Comisión estimó que no se cumplía este requisito.

c) Tercer requisito

196 La Comisión consideró que este requisito no se cumplía por lo que se refiere a las ventajas económicas que cabría esperar de la prestación o de la mejora de los servicios de transporte multimodales. En respuesta a las alegaciones de las demandantes que aducían que los acuerdos relativos a la fijación de los precios del transporte terrestre eran indispensables para alcanzar la estabilidad del tráfico

y, por consiguiente, debían complementar los acuerdos relativos al transporte marítimo para asegurar la fiabilidad de los servicios regulares de transporte de contenedores, la Comisión indicó lo siguiente en la Decisión TAA:

«[...] ya que los acuerdos de precios y de capacidad del TAA en el segmento marítimo no cumplen la primera condición del apartado 3 del artículo 85 del Tratado [...], los acuerdos de precios del TAA en los trayectos terrestres persiguen unos objetivos que no cumplen la primera condición del apartado 3 del artículo 85 [del Tratado] y no pueden considerarse imprescindibles con arreglo a dicho [artículo] o al artículo 5 del Reglamento [...] nº 1017/68.»

d) Cuarto requisito

197 Puesto que no se cumplía ninguno de los requisitos precedentes, la Comisión no consideró necesario examinar el cuarto y último requisito.

B. *Alegaciones de las demandantes*

198 [...]

1. Por lo que respecta a la denegación de una exención individual a los acuerdos relativos al transporte marítimo

a) Primer requisito

199

200 a [...]

b) Segundo requisito

201 [...]

c) Tercer requisito

202 a 206 [...]

d) Cuarto requisito

207 [...]

i) Mercado de referencia

208 a 209 [...]

Por lo que respecta al mercado de servicios de que se trata

210 a 211 [...]

Por lo que respecta al mercado geográfico pertinente

212 a 216 [...]

ii) Competencia

217 [...]

Por lo que respecta a la competencia interna

218 a 224 [...]

Por lo que respecta a la cuota de mercado de los miembros del TAA y a la competencia que éstos ejercen en el mercado de que se trata

225 a 227 [...]

Por lo que respecta a la competencia externa

— Efectos acumulados de las diferentes fuentes de competencia externa

228 a 233 [...]

— Competencia potencial

234 a 243 [...]

2. Por lo que respecta a la denegación de una exención individual a los acuerdos relativos al transporte terrestre

244 a 245 [...]

C. *Alegaciones de ECSA*

246 a 247 [...]

D. *Alegaciones de la Comisión*

248 [...]

E. *Alegaciones de FTA y de ECTU*

249 a 250 [...]

F. *Apreciación del Tribunal de Primera Instancia sobre la exención individual*

1. Admisibilidad de determinados elementos del escrito de contestación y de sus anexos

251 Las demandantes sostienen que procede declarar la inadmisibilidad parcial del escrito de contestación debido a que contiene alegaciones de hecho que no les

fueron presentadas durante el procedimiento administrativo y que no figuran en la Decisión TAA. Estas críticas se dirigen en particular a los pasajes del escrito de contestación relativos al análisis económico del transporte marítimo de los Sres. Levêque y Reitzes, desarrollados en dos informes anexos a dicho escrito. A este respecto, las demandantes alegan una infracción del artículo 190 del Tratado. Subrayan que toda la argumentación de la Comisión debe contenerse en el acto impugnado y que la Comisión no puede formular nuevas alegaciones contra las empresas al defender el fundamento de su decisión en el transcurso de un proceso jurisdiccional.

252 En primer lugar, el Tribunal de Primera Instancia recuerda que, en el marco de un recurso de anulación con arreglo al artículo 173 del Tratado, la legalidad de un acto comunitario debe apreciarse en función de los elementos de hecho y de Derecho existentes en la fecha en que el acto fue adoptado (véanse las sentencias del Tribunal de Justicia de 7 de febrero de 1979, Francia/Comisión, asuntos acumulados 15/76 y 16/76, Rec. p. 321, apartado 7, y del Tribunal de Primera Instancia de 15 de enero de 1997, SFEI y otros/Comisión, T-77/95, Rec. p. II-1, apartado 74).

253 Salvo en circunstancias excepcionales, la motivación debe figurar en el cuerpo mismo de la Decisión y no puede ser explicada por primera vez y *a posteriori* ante el órgano jurisdiccional (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 15 de septiembre de 1998, European Night Services y otros/Comisión, asuntos acumulados T-374/94, T-375/94, T-384/94 y T-388/94, Rec. p. II-3141, apartado 95).

254 No obstante, en el presente caso, los informes periciales de los Sres. Levêque y Reitzes, que son posteriores a la Decisión impugnada, no pretenden suplir ninguna insuficiencia en la motivación de la Decisión impugnada, sino ilustrar al Tribunal de Primera Instancia acerca de las críticas formuladas por las demandantes en su demanda y dirigidas contra los motivos de dicha Decisión relativos a las características económicas del sector de los transportes marítimos y a los efectos del TAA sobre la ruta transatlántica.

255 De ello se deduce que no procede estimar la pretensión de las demandantes de que se declare la inadmisibilidad parcial del escrito de contestación.

256 La Comisión consideró, en la Decisión TAA, por un lado, en los considerandos 383 a 461, que los acuerdos relativos al transporte marítimo no cumplían ninguno de los cuatro requisitos exigidos por el artículo 85, apartado 3, del Tratado, para la concesión de una exención individual y, por otro lado, en los considerandos 462 a 491, que los acuerdos de fijación de los precios del transporte terrestre tampoco podían acogerse a una exención individual, puesto que no cumplían los tres primeros requisitos del artículo 85, apartado 3, del Tratado y que, por tanto, no era necesario examinar si podía cumplirse el cuarto requisito relativo a que no se eliminara la competencia.

257 Antes de examinar los acuerdos antes mencionados, es preciso recordar, con carácter preliminar, que, según reiterada jurisprudencia, en el marco de un recurso de anulación basado en el artículo 173 del Tratado, el control ejercido por el Tribunal de Primera Instancia sobre las apreciaciones económicas complejas efectuadas por la Comisión, en el ejercicio de la facultad de apreciación que le confiere el artículo 85, apartado 3, del Tratado respecto a cada uno de los cuatro requisitos que establece, debe limitarse a comprobar si se respetaron las normas de procedimiento y de motivación, así como la exactitud material de los hechos, la falta de error manifiesto de apreciación y de desviación de poder (sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de noviembre de 1987, BAT y Reynolds/Comisión, asuntos acumulados 142/84 y 156/84, Rec. p. 4487, apartado 62; sentencias del Tribunal de Primera Instancia CB y Europay/Comisión, asuntos acumulados T-39/92 y T-40/92, Rec. p. II-49, apartado 109; de 15 de julio de 1994, Matra Hachette/Comisión, T-17/93, Rec. p. II-595, apartado 104; SPO y otros/Comisión, antes citada, apartado 288, y de 22 de octubre de 1997, SCK y FNK/Comisión, asuntos acumulados T-213/95 y T-18/96, Rec. p. II-1739, apartado 190).

258 Ciertamente, en el ejercicio de esta facultad de apreciación, la Comisión está obligada a respetar el Reglamento nº 4056/86 y a aplicar las normas de la competencia al sector del transporte marítimo de línea de una manera compatible con las apreciaciones del Consejo respecto a las características de dicho sector, como se mencionan en el referido Reglamento.

259 Así, los considerandos quinto y sexto del Reglamento nº 4056/86 señalan la necesidad de «evitar una excesiva regulación del sector» y de «precisar el ámbito de aplicación de las disposiciones de los artículos 85 y 86 del Tratado, teniendo en cuenta los aspectos singulares de los transportes marítimos».

260 No obstante, el Reglamento nº 4056/86 no puede, evidentemente, establecer excepciones a los artículos 85 y 86 del Tratado, y el quinto considerando de dicho Reglamento precisa, además, que conviene prever «reglas de aplicación que [permitan] a la Comisión garantizar que la competencia no se vea indebidamente falseada en el mercado común». En el decimotercer considerando del Reglamento nº 4056/86, se subraya igualmente que «no puede acordarse una exención cuando no se dan las condiciones establecidas en el apartado 3 del artículo 85 [del Tratado]». El artículo 14 del Reglamento nº 4056/86 otorga a la Comisión, sin perjuicio del control del Tribunal de Justicia, la competencia exclusiva para adoptar una Decisión con arreglo al artículo 85, apartado 3, del Tratado.

261 Por lo que respecta concretamente al concepto de estabilidad, el Consejo estimó que las «conferencias [marítimas] desempeñan un papel estabilizador tendiente a garantizar servicios fiables a los cargadores» y, por tanto, estableció una exención por categoría a su favor. No obstante, ello no significa que cualquier acuerdo entre compañías navieras que pueda inducir una cierta estabilidad del sector del transporte marítimo deba beneficiarse de una exención, por categoría o individual. En efecto, por un lado, el Consejo no afirmó (ni, por lo demás, habría podido hacerlo) que el concepto de estabilidad sea más importante que la cuestión de la competencia y, por el contrario, previó disposiciones, en particular en los artículos 4, 5 y 7 del Reglamento nº 4056/86, destinadas, según la formulación empleada en el noveno considerando de dicho Reglamento, a «evitar por parte de las conferencias prácticas incompatibles con las disposiciones del apartado 3 del artículo [85 del Tratado]». Por otro lado, el Consejo limitó expresamente su apreciación positiva de la estabilidad a las conferencias marítimas únicamente, con exclusión de cualquier otro acuerdo de naturaleza diferente, y precisó que los resultados benéficos derivados de la estabilidad «no pueden alcanzarse sin la colaboración que las compañías navieras desarrollan en el seno de las citadas conferencias» (octavo considerando del Reglamento nº 4056/86).

262 De ello se deduce que, si bien la estabilidad, en la medida en que contribuye a garantizar servicios fiables a los cargadores, puede constituir una ventaja en el sentido del primer requisito del artículo 85, apartado 3, del Tratado, la Comisión no puede, sin embargo, estar obligada a conceder una exención individual a cualquier acuerdo que, en opinión de las partes, pueda contribuir a dicha estabilidad. La Comisión conserva, dentro de los límites establecidos por el Reglamento nº 4056/86, su facultad de apreciación para la aplicación del artículo 85, apartado 3, del Tratado.

263 A este respecto, no corresponde al Tribunal de Justicia sustituir la apreciación de la Comisión por la suya propia, ni pronunciarse sobre motivos, imputaciones o alegaciones que, aun suponiendo que fueran fundados, no pueden, en cualquier caso, acarrear la anulación de la Decisión TAA solicitada por las demandantes.

264 Asimismo, cabe recordar que el Tribunal de Justicia ha declarado que corresponde en primer lugar a las empresas interesadas presentar a la Comisión los elementos acreditativos para probar la justificación económica de una exención y proponerle alternativas en caso de que la Comisión tenga objeciones que formular (sentencias del Tribunal de Justicia de 17 de enero de 1984, VBVB y VBBB/Comisión, asuntos acumulados 43/82 y 63/82, Rec. p. 19, apartado 52, y de 11 de julio de 1985, Remia/Comisión, 42/84, Rec. p. 2545, apartado 45). Según la jurisprudencia, los cuatro requisitos para la concesión de una exención con arreglo al artículo 85, apartado 3, del Tratado son acumulativos (véanse, en particular, la sentencia Consten y Grundig/Comisión, antes citada, y la sentencia CB y Europay/Comisión, antes citada, apartado 110) y que, por lo tanto, basta con que uno solo de estos requisitos no se cumpla para que la exención deba ser denegada (sentencia SPO y otros/Comisión, antes citada, apartado 267, confirmada en casación por el auto del Tribunal de Justicia de 25 de marzo de 1996, SPO y otros/Comisión, C-137/95 P, Rec. p. 1611, apartados 34 a 37).

2. Sobre la denegación de una exención individual a los acuerdos relativos al transporte marítimo

265 En el presente caso, procede examinar principalmente el cuarto requisito del artículo 85, apartado 3, del Tratado, relativo a la no eliminación de la competencia.

266 Las demandantes sostienen que al llegar a la conclusión de que el TAA ofrecía a sus miembros la posibilidad de eliminar la competencia en las líneas transatlánticas, respecto de una parte sustancial de los servicios de que se trata, la Comisión incurrió en errores de hecho y de Derecho y realizó un análisis económico erróneo en lo que atañe, por un lado, a la definición del mercado de referencia y, por otro lado, a la eliminación de la competencia.

a) Sobre la definición del mercado de referencia

267 Según el considerando 27 de la Decisión impugnada, «el mercado de servicios marítimos en el que se inscribe el TAA es el del transporte marítimo de línea en contenedores entre el norte de Europa y Estados Unidos a través de las rutas marítimas entre los puertos septentrionales de Europa y los de Estados Unidos y Canadá».

268 Las demandantes formulan dos alegaciones contra dicha definición. Por un lado, niegan que los servicios de transporte marítimo en contenedores constituya el mercado de referencia y, por otro lado, aducen que el mercado comprende los puertos mediterráneos del sur de Europa.

i) Sobre el mercado de servicios de referencia

269 Con carácter preliminar, es preciso señalar que la Comisión realizó, en los considerandos 25 a 58 de la Decisión impugnada, un análisis detallado y

razonado de la delimitación del mercado de servicios de referencia, considerando sucesivamente los diferentes tipos de transporte (aéreo o marítimo) y a continuación, dentro del transporte marítimo, los servicios regulares o no de transporte, el transporte convencional o en contenedores, y el transporte especializado.

270 En cambio, en su demanda, las demandantes se han limitado, a este respecto, a indicar que «cuestionan la posición de la Comisión según la cual los servicios de transporte en contenedores constituyen el mercado de los servicios de referencia». En su respuesta al pliego de cargos, las demandantes enumeraron otras fuentes de competencia de los fletes en contenedores, a saber, la ejercida por los operadores que realizan el transporte (de línea o discrecional) de mercancías no colocadas en contenedores, los otros tipos de transporte especializado y el transporte aéreo. También reprochan a la Comisión no haber evaluado el efecto acumulativo de estas fuentes de competencia.

271 Por lo que respecta a la afirmación de las demandantes en cuanto a la existencia de otras fuentes de competencia, procede considerar que no puede llevar a censurar la apreciación de la Comisión sobre este punto en la Decisión impugnada, en la medida en que las demandantes no han presentado ningún elemento que pueda contradecir las razones precisas y específicas en las que se basa la definición del mercado de referencia acogida por la institución.

272 Es preciso recordar que, según la jurisprudencia, el mercado que ha de tomarse en consideración comprende el conjunto de productos que, en razón de sus características, son especialmente aptos para satisfacer necesidades permanentes y escasamente sustituibles por otros productos (sentencia del Tribunal de Justicia de 9 de noviembre de 1983, Michelin/Comisión, 322/81, Rec. p. 3461, apartado 37). En la Decisión impugnada, la Comisión acreditó que, respecto a la gran mayoría de las categorías de mercancías y de los clientes de las compañías que realizan el transporte de línea en contenedores, las otras modalidades de transporte marítimo (los servicios irregulares de transporte, los transportes convencionales y especializados) y el transporte aéreo no constituyen una solución como alternativa razonable a los servicios de transporte marítimo en contenedores.

273 Que otras modalidades de transporte, marítimo o aéreo, puedan, para un número limitado de mercancías, ejercer una competencia marginal en el mercado de servicios de transporte de línea en contenedores, como subrayan las demandantes y como la Comisión admitió expresamente, por lo demás, en los considerandos 50 a 58 de la Decisión impugnada, no significa, sin embargo, que pueda considerarse que pertenecen al mismo mercado. En efecto, la Comisión demostró que este fenómeno de sustituibilidad sólo afectaba a una parte muy reducida de la demanda, sin que las demandantes aportaran la prueba de la inexactitud de dicha demostración.

274 En la réplica, las demandantes mencionaron dos elementos para acreditar la existencia de cierta competencia con el transporte aéreo y con el transporte marítimo de línea convencional. Es preciso señalar, con carácter preliminar, que dichos elementos, invocados por vez primera en la fase de la réplica, constituyen nuevas proposiciones de prueba en el sentido del artículo 48, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento, sin que se funden en razones de hecho y de Derecho que hayan aparecido durante el procedimiento. En cualquier caso, dichos elementos no son aptos para acreditar el fundamento de la tesis de las demandantes, como se desprende del examen que se acaba de realizar.

Sobre el transporte aéreo

275 La Comisión señaló que el transporte aéreo entre el norte de Europa y Estados Unidos «sólo afecta a cantidades limitadas de mercancías de un alto valor añadido o que requieren un tiempo de transporte muy corto, ya que los costes del transporte son muy elevados» y llegó a la conclusión de que el transporte aéreo forma parte de un mercado distinto del de los servicios de transporte marítimo de línea en contenedor.

276 En la demanda, las demandantes se limitaron a afirmar que el transporte aéreo constituye una fuente de competencia para el transporte de carga en contenedores, sin ofrecer, no obstante, la menor prueba, ni cuestionar siquiera el fundamento de la postura de la Comisión.

277 En la réplica, las demandantes alegaron que una cantidad considerable de productos es transportada por mar y por aire y adjuntaron, como prueba, un documento emitido por el US Census Bureau con datos relativos a las importaciones de los Estados Unidos, en 1993, procedentes de Alemania, de Suecia y del Reino Unido. Para cada uno de estos países, dicho documento contiene estadísticas relativas:

— al valor y al peso total de las importaciones;

— al valor y a la cantidad total de las importaciones en función del modo de transporte: marítimo y aéreo;

— a la lista de los 20 productos más importados, en términos de peso, por vía aérea.

278 La alegación de las demandantes basada en que, para los referidos 20 productos, el transporte aéreo representa, respectivamente, el 16 %, el 14 % y el 19 % del volumen total de las exportaciones, por aire y por mar, hacia Estados Unidos procedentes de Alemania, de Suecia y del Reino Unido, es irrelevante, puesto que tales productos no son representativos. En efecto, de estos datos se deduce también que las exportaciones totales por vía aérea de estos tres países hacia Estados Unidos sólo representan, en peso, el 2 %, 1,3 % y 0,6 % de las

exportaciones efectuadas por dichos países en barco hacia Estados Unidos, mientras que en valor representan respectivamente el 47 %, 43 % y 100 % de las exportaciones efectuadas por barco. Igualmente, es preciso señalar que, para los tres países de que se trata, estos 20 productos representan el 50 % del total, en términos de peso, de las exportaciones por vía aérea hacia Estados Unidos, mientras que, en cambio, representan poco más del 1 % de las exportaciones hacia Estados Unidos efectuadas en barco procedentes del Reino Unido y, respectivamente, el 5,8 % para Alemania y el 4,5 % para Suecia.

279 Lejos de demostrar error alguno por parte de la Comisión, las mencionadas estadísticas confirman, por el contrario, que la demanda de transporte aéreo afecta a cantidades limitadas de mercancías de un alto valor añadido y escaso peso y que el transporte aéreo constituye un mercado distinto del transporte marítimo de línea en contenedores.

Sobre el transporte marítimo de línea convencional (break-bulk)

280 En la réplica, las demandantes sostuvieron que, para determinados productos voluminosos de escaso valor, los servicios regulares de transporte convencional y en contenedores se hallaban en competencia. Se apoyan en un extracto de su respuesta al pliego de cargos en el que expusieron que una gran cantidad de mercancías que, antes de que se introdujera el transporte en contenedores, se trasladaban mediante transporte convencional, aún podían ser objeto, hoy día, de dicho transporte. Mencionan determinados productos (líquidos, troncos, pasta de papel y cartón) para los cuales los cargadores pueden recurrir a uno u otro de estos servicios.

281 Así pues, parece que las demandantes se limitan a reproducir, sin proporcionar nuevos elementos, los argumentos desarrollados durante el procedimiento administrativo en su respuesta al pliego de cargos. Es preciso señalar que las demandantes no han cuestionado realmente los motivos por los que dichos

argumentos fueron rechazados, correctamente, por la Comisión en los considerandos 42 a 46 y 52 de la Decisión TAA. De éstos se deduce, por un lado, que el transporte en contenedores prácticamente ha reemplazado por completo al transporte convencional en la ruta transatlántica, teniendo en cuenta la naturaleza del cargamento fletado, las ventajas económicas ligadas a la utilización de los contenedores, en particular la adaptación al transporte multimodal, y, por otro lado, que el transporte convencional, en la ruta transatlántica, sólo constituye una solución alternativa razonablemente atractiva para los operadores respecto a un número limitado de categorías de mercancías.

282 Por lo que respecta al supuesto efecto acumulativo de las diferentes fuentes de competencia, es preciso señalar, como acertadamente hizo la Comisión en los considerandos 69 y 70 de la Decisión impugnada, que los transportistas marítimos, que efectúan una discriminación entre las distintas categorías de mercancías al aplicar precios muy diferentes (de modo que, según las mercancías, el precio del transporte puede ir de 1 a 5 para el mismo servicio de transporte), pueden limitar los efectos de una competencia marginal para el transporte de categorías específicas de mercancías. Además, no cabe admitir la alegación de las demandantes según la cual, si tuvieran que hacer frente a una fuente de competencia distinta para cada categoría de mercancías, se expondrían a la competencia para todos sus servicios. No sólo las demandantes no han demostrado que se hallaran expuestas a la competencia de otros servicios de transporte en lo que atañe a cada categoría de mercancías y, por tanto, a toda su gama de servicios, sino que, además, como ya se ha indicado, la Comisión demostró de modo suficiente con arreglo a Derecho que, respecto a la gran mayoría de las categorías de mercancías y usuarios, los demás servicios de transporte marítimo no son sustitutivos de los servicios regulares de transporte en contenedores. Por tanto, procede igualmente desestimar la alegación basada en la no consideración del efecto acumulativo de las distintas fuentes de competencia.

283 Por tanto, la Comisión obró correctamente al considerar que los servicios de transporte marítimo de línea en contenedores constituyen un mercado distinto.

284 El extracto del octavo considerando del Reglamento nº 4056/86, invocado por las demandantes, según el cual «en la mayor parte de los casos las conferencias

quedan sujetas a una competencia efectiva tanto por parte de los servicios regulares [de transporte que se prestan al margen de] ellas como por los servicios de tramp y, en ciertos casos, por otras formas de transporte», no desvirtúa esta conclusión.

285 Cabe señalar, en primer lugar, que la apreciación expresada por el Consejo en cuanto a las diferentes formas de transporte que pueden competir con las conferencias marítimas no sólo constituye una observación muy general y rodeada de reservas, como muestra la utilización de las palabras introductorias «en la mayor parte de los casos», sino que sobre todo se refiere a la situación de las conferencias marítimas y la principal actividad competidora identificada es la ejercida por compañías no adheridas a una conferencia y que prestan servicios regulares de transporte marítimo. Pues bien, precisamente se ha señalado en el marco del examen de la exención por categoría que el TAA no constituía una conferencia marítima, sino un acuerdo que, por su flexibilidad tarifaria, permitía atraer y asociar a compañías que de otro modo habrían seguido siendo independientes y habrían podido ejercer una presión competitiva efectiva.

286 En lo que atañe, concretamente, a los servicios no regulares de transporte marítimo (el tramp), cabe destacar, en primer lugar, que el Consejo sólo los considera una fuente de competencia potencial «en ciertos casos». Seguidamente, es preciso señalar que dichos servicios, con arreglo al artículo 1, apartado 2, del Reglamento nº 4056/86, están excluidos del ámbito de aplicación de éste y sus tarifas, según el cuarto considerando del referido Reglamento, se negocian de forma libre e individual, atendiendo a la situación de la oferta y la demanda. En el artículo 1, apartado 3, letra a), del Reglamento nº 4056/86, el Consejo subraya asimismo las diferencias respecto a las categorías de mercancías transportadas, la naturaleza y las condiciones de ejecución de estos servicios (mercancías a granel, transporte discrecional, buque fletado total o parcialmente por uno o varios cargadores, líneas no regulares o no anunciadas, tarifas de flete libremente negociadas).

287 Contrariamente a lo que sostienen las demandantes, las apreciaciones realizadas por el Consejo en el Reglamento nº 4056/86 confirman igualmente que los

servicios no regulares de transporte pertenecen a un mercado distinto del de los servicios de transporte de línea, aun cuando, en determinados casos, puedan ejercer una cierta competencia, marginal, muy puntual y muy limitada.

288 De ello se deduce que las demandantes no han conseguido demostrar, de modo suficiente con arreglo a Derecho, el carácter erróneo de las apreciaciones de la Comisión sobre cuya base ésta excluyó este tipo de transporte de la definición del mercado de referencia.

289 Además, procede señalar que el análisis de la Comisión se ve reforzado por diversos extractos de obras económicas dedicadas al transporte marítimo incluidas en el anexo III de la Decisión TAA.

290 De cuanto precede se deduce que procede desestimar la totalidad de las alegaciones relativas a la definición del mercado de servicios de referencia.

ii) Dimensión geográfica del mercado de que se trata

291 Las demandantes reprochan a la Comisión haber excluido la «puerta mediterránea» de su definición del mercado de referencia. Supuestamente, los servicios de transporte que cubren la ruta transatlántica partiendo de puertos del norte de Europa y los que parten de puertos mediterráneos son intercambiables. Recuerdan haber expuesto, en su respuesta al pliego de cargos, la naturaleza y el grado de competencia atribuibles a las rutas marítimas que unen el sur de Europa y Canadá. Aducen que a raíz de estas observaciones, la Comisión modificó su definición del mercado para incluir la «puerta canadiense», con exclusión de la «puerta mediterránea».

292 Las demandantes impugnan en este punto el razonamiento de la Comisión. En el considerando 66 de la Decisión TAA, la Comisión, supuestamente, reconoció que los puertos mediterráneos ofrecen una auténtica solución alternativa respecto a los puertos del norte de Europa, al menos para determinados cargadores. Invocan las consideraciones realizadas por la Comisión en cuanto al impacto del TAA sobre el mercado para demostrar que existe un cierto grado de sustituibilidad entre los servicios de transporte que cubren la ruta transatlántica partiendo de puertos del norte de Europa y los puertos mediterráneos. Se refieren, en particular, al considerando 219 de la Decisión TAA, según el cual «los efectos del TAA también se hicieron sentir en las rutas mediterráneas» y al considerando 220 de dicha Decisión, en el que la Comisión indica, tras haber señalado que el tráfico hacia Estados Unidos había aumentado más desde los puertos mediterráneos que desde los puertos del norte de Europa entre 1992 y 1993, que «en respuesta a los aumentos introducidos por el TAA, algunos cargadores, más especialmente los que están establecidos en el sur de Francia, decidieron desviar sus cargamentos, total o parcialmente, hacia los puertos mediterráneos». Las demandantes estiman que la importancia de estas desviaciones del tráfico de los puertos del norte de Europa a los del Mediterráneo demuestra la existencia de un alto grado de sustituibilidad entre los servicios de transporte de que se trata.

293 Procede señalar que, mediante su argumentación, las demandantes cuestionan el elemento geográfico de los servicios de transporte que constituyen el mercado de referencia. Este elemento se refiere a la determinación de los puntos de origen y de destino de los servicios de transporte de la ruta transatlántica.

294 Es innegable que existe cierta sustituibilidad entre los servicios de transporte marítimo que se prestan en el marco del TAA y los servicios regulares de transporte en contenedores, en la línea transatlántica, que parten de los puertos mediterráneos o tienen su destino en ellos. No obstante, lo que justifica la exclusión de éstos servicios del mercado de referencia no es la falta absoluta de sustituibilidad, sino la circunstancia de que dicha sustituibilidad es muy limitada.

295 En efecto, en la Decisión TAA, la Comisión consideró que el fenómeno de la sustituibilidad está asociado fundamentalmente a la distancia que separa los

puertos, a partir de los cuales las compañías efectúan el transporte marítimo transatlántico, de los puntos interiores de carga o descarga de las mercancías y al coste del traslado terrestre de las mercancías derivado de esta distancia. Por tanto, este fenómeno sólo afecta a los operadores establecidos en las regiones que pertenecen a la vez a las zonas de atracción de los puertos en los que operan las compañías del TAA y a las de los puertos mediterráneos. La Comisión situó dichos operadores «en el sur de Francia» y estimó que éstos, que representan una parte relativamente elástica de la demanda, sólo ejercen una competencia «muy marginal» sobre la demanda global de estos servicios; la institución demandada precisó, a este respecto, lo siguiente:

«[...] la competencia de los servicios mediterráneos es aún menor, debido a que son menos eficaces y su frecuencia más reducida. Los servicios de los puertos del norte de Europa suelen, por el contrario, atraer a cargadores del sur de Europa (por ejemplo, del norte de Italia), mientras que el caso contrario se da de forma más aislada.»

296 Resulta obligado señalar que las demandantes no han presentado ningún elemento que pueda demostrar que, para los cargadores del norte de Europa, que constituye la zona de atracción de los servicios prestados por los miembros del TAA, los servicios que ofrecen los puertos mediterráneos representan una solución alternativa razonable, ni siquiera que los operadores situados en el sur de Francia representan una parte importante, o por lo menos no desdeñable, de los usuarios de los servicios que ofrecen los miembros del TAA.

297 Asimismo, la observación de un aumento del tráfico dirigido a Estados Unidos con origen en puertos mediterráneos, tras la entrada en vigor del TAA, no puede, por sí misma, cuestionar la validez de las apreciaciones de la Comisión. En efecto, a pesar del alza sustancial de las tarifas de flete aplicadas por los miembros del TAA, el tráfico en el Mediterráneo sólo aumentó, según el considerando 220 de la Decisión impugnada, en un 14 % entre 1992 y 1993, mientras que el tráfico a partir de los puertos del norte de Europa aumentó, en el mismo período, un 9 %. Aparte de que el aumento del tráfico en el Mediterráneo no es necesariamente

sinónimo de una desviación del tráfico, sino que puede ser el resultado de otros factores, como un desarrollo de las exportaciones hacia Estados Unidos de las regiones del sur de Europa, el aumento moderado del tráfico con origen en los puertos mediterráneos no hace sino confirmar el carácter marginal de la sustituibilidad de los servicios de transporte de que se trata. Además, puesto que las demandantes no han presentado otros elementos que permitan desvirtuar el análisis de la comisión, procede desestimar su alegación.

298 De lo anterior se deduce que procede desestimar la totalidad de los motivos y alegaciones dirigidos contra la definición del mercado de servicios de referencia realizada por la Comisión.

b) Sobre la posibilidad de eliminar la competencia respecto a una parte sustancial de los servicios de que se trata

299 Para determinar si los acuerdos de fijación de los precios del transporte marítimo y el CMP cumplían el cuarto requisito para la aplicación del artículo 85, apartado 3, del Tratado, la Comisión examinó sucesivamente si el TAA permitía eliminar la competencia entre las partes de dicho acuerdo, si éstas representaban una parte sustancial del mercado de referencia y, finalmente, si la competencia externa podía impedirles eliminar la competencia respecto a una parte sustancial de los servicios considerados.

300 Antes de examinar las diferentes alegaciones formuladas por las demandantes, siguiendo el mismo esquema de análisis, contra la postura de la Comisión, es preciso subrayar que la posibilidad de eliminar la competencia respecto a una parte considerable de los servicios de que se trata debe necesariamente ser objeto de una apreciación global, teniendo en cuenta, en particular, las características propias del mercado de referencia, las restricciones de la competencia generadas por el acuerdo, las cuotas de mercado de las partes del acuerdo, la importancia y

la intensidad de la competencia externa, tanto real como potencial. En efecto, en el marco de dicho enfoque global, estos distintos elementos se hallan estrechamente entrelazados o pueden equilibrarse. Así, cuanto más graves sean las restricciones de la competencia interna entre las partes, más necesario resulta que la competencia externa sea activa e importante para que el acuerdo pueda acogerse a la exención. Igualmente, cuanto mayores sean las cuotas de mercado de las partes, más fuerte ha de ser la competencia potencial.

i) Sobre la competencia interna

301 Las demandantes parecen considerar, en primer lugar, que la Comisión incurrió en un error de Derecho al llegar a la conclusión de que el cuarto requisito del artículo 85, apartado 3, letra b), del Tratado no se cumplía por el mero hecho de que el TAA había eliminado la competencia interna.

302 Procede de forma manifiesta desestimar esta alegación. Como ya se ha recordado, la apreciación del requisito incluido en el artículo 85, apartado 3, letra b), del Tratado supone una aproximación global, teniendo en cuenta, en particular, la competencia interna y externa. Pues bien, de la Decisión impugnada se deduce claramente, y en particular del considerando 437, que la observación de que el TAA daba a sus miembros la posibilidad de eliminar la competencia entre ellos es sólo uno de los elementos sobre los que la Comisión basó su conclusión, formulada en el considerando 461 de la Decisión impugnada, de que el TAA era un acuerdo que daba a sus miembros la posibilidad de eliminar la competencia respecto a una parte sustancial de los servicios considerados.

303 Las demandantes afirman, a continuación, no haber eliminado la competencia entre ellas. Aducen, por un lado, que la cooperación prevista por el TAA en materia de precios era menos restrictiva de la competencia que la aplicación de tarifas de flete uniformes y que eran libres para llevar a cabo una acción

independiente y, por otro lado, que competían entre sí mediante las ofertas de servicios. En la réplica, las demandantes ofrecieron, como prueba, datos, presentados a la Comisión durante el procedimiento administrativo, de los que supuestamente se deduce, por un lado, que sus participaciones en el cargamento total fletado por el conjunto de los miembros del TAA, entre los meses de septiembre de 1992 y marzo de 1994, experimentaron variaciones que iban del 11 al 81 % y, por otro lado, que los cargadores, en el marco de los contratos de servicio, efectuaron notables redistribuciones del volumen de mercancías transportadas entre las demandantes. Finalmente, en la réplica, las demandantes reprocharon también a la Comisión no haber motivado su denegación de exención.

304 Por lo que respecta, en primer lugar, a la competencia interna en materia de precios, es preciso recordar que los miembros del TAA fijaban en común las tarifas, cuya aplicación era supervisada por un «Comité de tarifas» que funcionaba permanentemente. Estos acuerdos de fijación de los precios del transporte tenían por efecto manifiesto eliminar la competencia de precios entre las partes en el sentido del artículo 85, apartado 1, letra a), del Tratado.

305 La cuestión de si el régimen tarifario dual del TAA era o no menos restrictivo de la competencia que un acuerdo de conferencia marítima por el que se fijan tarifas de flete uniformes o comunes es irrelevante. Ya se ha declarado que el TAA no era una conferencia marítima, y la única cuestión pertinente en esta fase de la sentencia es la de si daba a sus miembros la posibilidad de eliminar la competencia entre ellos.

306 Además, no puede negarse que el TAA eliminaba el juego normal de la competencia entre sus miembros por lo que respecta a los precios, aun cuando previera un doble régimen tarifario. En efecto, la flexibilidad tarifaria concedida a los miembros no estructurados y la diferencia de precios, invariable, permitida a éstos (100 USD menos por contenedor) eran decididas por todos los miembros del TAA.

307 Asimismo, la facultad de establecer excepciones, bajo ciertas condiciones, a la disciplina tarifaria derivada de los acuerdos de fijación de los precios del transporte marítimo mediante acciones independientes no puede alterar el presente análisis. En primer lugar, cabe destacar que esta facultad, impuesta por la legislación de un Estado tercero, reviste un carácter excepcional en relación con el principio de fijación de los precios en común. Seguidamente, del artículo 13 del TAA, en su versión modificada, se deduce que, a pesar de su denominación, la acción independiente era vigilada y acotada, en el sentido de que la secretaría del TAA debía ser informada diez días antes de su aplicación, lo que daba a los demás miembros la posibilidad de adaptarse o de persuadir a su autor de renunciar a ella. Por tanto, la acción independiente no se encuadraba en el juego normal de la competencia, en virtud del cual los operadores económicos deben determinar de forma independiente la política que vayan a adoptar en el mercado, lo que prohíbe de forma terminante cualquier contacto directo o indirecto entre los operadores económicos que tenga por objeto o efecto influir en el comportamiento en el mercado de un competidor real o potencial, o revelar a dicho competidor el comportamiento que se haya decidido o que se prevea adoptar en el mercado (sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de diciembre de 1975, Suiker Unie y otras/Comisión, asuntos acumulados 40/73 a 48/73, 50/73, 54/73 a 56/73, 111/73, 113/73 y 114/73, Rec. p. 1663, apartados 173 y 174).

308 Además, es preciso señalar que de los datos facilitados por las propias demandantes se deduce que, en la práctica, el recurso a las acciones independientes fue excepcional. Así, de dichos datos se desprende que en 1993 sólo se llevaron a cabo 824 acciones independientes, lo que puede calificarse de desdeñable teniendo en cuenta la cantidad de 1.500.000 contenedores, aproximadamente, transportados por los miembros del TAA o el número de acciones independientes efectuadas en 1988 por las partes de los acuerdos denominados «transpacíficos» que operan entre las costas oeste y este de Estados Unidos y Asia, a saber, 98.573 acciones independientes.

309 Está acreditado, asimismo, que las acciones independientes no supusieron, en la práctica, un obstáculo para el aumento de los precios efectuado por los miembros del TAA.

310 De ello se deduce que ni la estructura tarifaria dual, ni la posibilidad de realizar acciones independientes demuestran la existencia de una competencia real de precios entre las partes del TAA.

311 Además, es preciso recordar que el TAA sometía también la celebración de los contratos de servicio a una serie de reglas en virtud de las cuales, en particular, debían ser negociados en común por la mayor parte de los miembros y tener por objeto solamente una cantidad mínima de contenedores o una duración máxima. La Comisión señaló asimismo en la Decisión impugnada, sin que tal circunstancia haya sido cuestionada en el presente recurso, que el papel de la secretaría del TAA ponía de manifiesto el grado de integración comercial de las compañías en el seno de este acuerdo.

312 Por lo que respecta, en segundo lugar, a las ofertas de servicios, es preciso señalar, primeramente, que, en la demanda, las demandantes se han limitado afirmar que se hacían la competencia en este aspecto y que los cargadores admitían la existencia de diferencias de calidad, entre los servicios ofrecidos por los antiguos miembros de las Conferencias Neusara y Usanera y las antiguas compañías independientes, que justificaban la diferencia de precios aplicados. No obstante, no han presentado ningún elemento que pueda sustentar el fundamento de estas alegaciones, ni siquiera han indicado en qué consisten estas supuestas diferencias salvo las que atañen a la frecuencia de los servicios y al tipo de buque utilizado, que ya fueron tomadas en consideración por la Comisión.

313 Seguidamente, cabe destacar que esta alegación viene únicamente a justificar la práctica de precios diferentes o, a lo sumo, a mostrar que existe una diferencia entre las dos categorías de miembros del TAA, pero no a acreditar la existencia de una competencia entre todos los miembros del TAA. En cualquier caso, por tanto, carece de relevancia.

314 Por lo demás, la Comisión puso de manifiesto que, en lo que atañe al mercado de servicios de transporte de línea en contenedores, como los ofrecidos por los

miembros del TAA, la calidad del servicio era un elemento secundario respecto al nivel de los precios. Una eventual diferencia en la calidad del servicio no puede, por tanto, compensar la desaparición del mecanismo de formación de precios propio de los mercados competitivos que supone la celebración de un acuerdo horizontal de fijación de precios. Este carácter secundario obedece, principalmente, a la homogeneidad y al carácter perfectamente sustituible de los servicios ofrecidos por los miembros del TAA. La Comisión subrayó, en el considerando 339 de la Decisión impugnada, que varias líneas comprendidas en el TAA son explotadas conjuntamente por miembros que pertenecieron a las conferencias Neusara y Usanera y miembros antes independientes. Esta circunstancia, confirmada por el anexo 4 a la demanda, en el que las demandantes dan ejemplos de tales servicios, demuestra el alto grado de sustituibilidad entre los servicios ofrecidos por cada uno de los miembros del TAA.

315 En segundo lugar, la Comisión estimó, sin que ello haya sido puesto en duda, que el impacto sobre la competencia de la diferencia en la calidad de los servicios ofrecidos por los miembros del TAA quedaba muy debilitada por el CMP. La Comisión se refirió, a este respecto, a un extracto de uno de los documentos derivados del TAA según el cual, cuando un miembro del TAA agota sus cuotas en el marco del CMP, es mucho más probable que subcontrate el transporte con otro miembro del TAA antes que sobrepasar tales cuotas y pagar la multa correspondiente.

316 En tercer lugar, por lo que respecta a las cuotas de mercado de los miembros del TAA, cabe recordar que la Comisión señaló, en el considerando 436 de la Decisión impugnada, que la ausencia de competencia entre los miembros del TAA se deducía también de la ausencia de cambios en las posiciones de las compañías dentro del TAA. Dado que esta apreciación no fue cuestionada en la demanda, la alegación, formulada por primera vez en la réplica, según la cual las cuotas de mercado de los miembros del TAA han fluctuado, debe considerarse como un motivo nuevo en el sentido del artículo 48, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento, motivo cuya indadmisibilidad procede declarar, al no fundarse en razones de hecho o de derecho aparecidas durante el procedimiento.

317 Además, en lo que atañe al primer cuadro presentado en el anexo 21 de la réplica, que, según las demandantes, muestra las fluctuaciones de las cuotas de mercado

de los miembros del TAA, los datos que en él figuran no son fiables ni concluyentes. Así, es preciso señalar, en primer lugar, que el índice de base no es significativo, pues está fijado a partir de datos correspondientes a un período muy breve (tres meses) que no permite tener en cuenta las fluctuaciones temporales. A este respecto, el ejemplo de la compañía MSC, que es la única cuya cuota de mercado aumentó de manera no desdeñable, según los datos de este cuadro, resulta particularmente revelador. En efecto, la parte esencial de este aumento se produjo en el transcurso de los nueve meses siguientes al período de tres meses utilizado para el cálculo del índice de base, de manera que si éste se hubiera calculado para un período no de tres meses sino de un año entero, la cuota de mercado de la compañía en cuestión no habría evolucionado de manera sustancial. En segundo lugar, la desaparición de una compañía y la adhesión de otras tres al TAA durante el período analizado desvirtúan las cifras contenidas en el cuadro. En tercer lugar, aparte de la compañía MSC, las fluctuaciones de las cuotas de mercado de los diversos miembros son bastante reducidas. En cuarto lugar, no está claro que los datos que figuran en el cuadro del anexo 21 de la réplica correspondan a las cuotas de mercado efectivas. En efecto, al pie del cuadro se indica que dichos datos proceden del CMP, que tiene sus propios objetivos y que, por tanto, no abarca necesariamente el conjunto de la actividad de las partes del TAA. En quinto lugar, la evolución de las cuotas de mercado que se desprende de estos datos no se ve confirmada por los datos que figuran en el cuadro presentado en el anexo 22 de la réplica. Así, la primera línea de dicho cuadro muestra que Sea-Land y OCCL se hicieron con una parte del cargamento transportado por P & O, mientras que, según el cuadro del anexo 21 de la réplica, P & O, por el contrario, experimentó un aumento de su cuota de mercado, en tanto que las de las otras dos compañías descendió.

318 Igualmente, el cuadro presentado en el anexo 22 de la réplica, que, según las demandantes, muestra el trasvase entre los miembros del TAA de considerables volúmenes de cargamento correspondientes a contratos de servicio, es completamente ambiguo. Así, como subraya la Comisión, si bien dicho cuadro pone de manifiesto que Sea-Land y OCCL se hicieron con una parte del cargamento transportado por P & O, la segunda de estas compañías no explota, sin embargo, buques en el Atlántico norte, sino que celebró un acuerdo de reparto de buques con las compañías P & O, Sea-Land y Nedlloyd y que éstas, asimismo, celebraron un acuerdo de reparto de sus buques entre ellas. Además, y especialmente, cabe destacar que la mayor parte de los ejemplos citados se refieren a miembros estructurados del TAA, los cuales sólo podían celebrar contratos de servicios colectivos, es decir, contratos para los que no existe competencia entre ellos, pues deben ser negociados en común.

319 De ello se deduce que los cuadros que figuran en los anexos 21 y 22 de la réplica no pueden acreditar la existencia de una competencia entre las partes del TAA. Éstos, por lo demás, ya fueron presentados a la Comisión, en el marco del procedimiento administrativo, que, tras su examen, llegó a la conclusión, en el considerando 436 de la Decisión impugnada, que no había habido cambios en las posiciones de las compañías dentro del TAA.

320 Asimismo, es preciso recordar que en el considerando 428 de la Decisión impugnada la Comisión señaló también otra restricción de la competencia entre las partes del TAA, a saber, la definición en común de las capacidades de transporte ofrecidas al mercado por cada una de ellas.

321 De cuanto precede se deduce que procede desestimar las alegaciones formuladas por las demandantes y que la Comisión obró correctamente al considerar que el TAA daba a sus miembros la posibilidad de eliminar la competencia entre ellos.

ii) Sobre la parte sustancial del mercado de referencia controlada por los miembros del TAA

322 La Comisión señaló, en los considerandos 438 a 440 de la Decisión impugnada, que el TAA abarcaba una parte sustancial del mercado de referencia y llegó a la conclusión, en el considerando 441 de dicha Decisión, de que el TAA daba a sus miembros la posibilidad de eliminar la competencia en el sentido del artículo 85, apartado 3, del Tratado.

323 Las demandantes reprochan a la Comisión haber incurrido en un error de Derecho por cuanto su análisis llegaba a la conclusión de que una conferencia marítima que dispone de una cuota de mercado del 50 % elimina la competencia en el sentido del artículo 85, apartado 3, del Tratado.

324 Ciertamente, como con razón señalan las demandantes, una conferencia marítima, por naturaleza, restringe la competencia entre sus miembros y sólo puede alcanzar su objetivo de estabilización del mercado si cuenta con una parte no desdeñable del mercado. La circunstancia de que el Reglamento nº 4056/86 prevé una exención por categoría a favor de las conferencias marítimas no permite, por tanto, considerar automáticamente que cualquier conferencia marítima que cuente con una cuota de mercado del 50 % no satisface el cuarto requisito del artículo 85, apartado 3, del Tratado.

325 No obstante, ha de recordarse, en primer lugar, que el TAA no constituía una conferencia marítima. Las demandantes no pueden, por tanto, valerse de la apreciación positiva de que goza este tipo de acuerdos respecto a los términos del Reglamento nº 4056/86. A este respecto, es preciso añadir que, según el octavo considerando de dicho Reglamento, los efectos beneficiosos no pueden precisamente alcanzarse sin la colaboración desarrollada en el seno de las conferencias marítimas.

326 En segundo lugar, el razonamiento de las demandantes es, de hecho, erróneo en la medida en que se fundamenta en la existencia de una cuota de mercado del 50 %, la cual se basa en una definición amplia del mercado de referencia expuesta anteriormente. Ahora bien, ya ha quedado establecido que las alegaciones formuladas por las demandantes contra la definición del mercado de referencia son infundadas. Por consiguiente, la apreciación de la Comisión no se basa en la premisa de que los miembros del TAA disponían de una parte de mercado del 50 %, sino en la de que, como se indica en el considerando 439 de la Decisión TAA, esta cuota era de alrededor del 75 % en 1992, y del 65 % al 70 % en 1993. En la ruta transatlántica directa que une el norte de Europa y Estados Unidos, y sin incluir, por tanto, los puertos de Canadá, las cuotas de mercado con que contaban las partes del TAA eran incluso del 81 % en 1992, del 71,3 % en 1993

y del 69,6 % en 1994, según los datos que figuran en el considerando 146 de la Decisión impugnada, confirmados por las demandantes.

327 En tercer lugar, consta que, antes de la celebración del TAA en 1992, los miembros de las conferencias Neusara y Usanera representaban, respectivamente, el 55,7 % y el 52,9 % del tráfico transatlántico. Después, el TAA permitió reunir, en el seno de una misma estructura, a los miembros de las conferencias Neusara y Usanera y a determinadas compañías hasta entonces independientes. El TAA, por tanto, tuvo por efecto aumentar notablemente la concentración de la oferta controlada por compañías vinculadas por acuerdos de fijación de precios.

328 En cuarto lugar, aun cuando, pura y simplemente, no cabe asimilar una posición dominante a la eliminación de la competencia en el sentido del artículo 85, apartado 3, del Tratado, procede señalar, a título indicativo, que, según la jurisprudencia, cuotas de mercado muy elevadas constituyen por sí mismas, y salvo circunstancias excepcionales, la prueba de la existencia de una posición dominante. Así ocurre con una cuota de mercado del 50 % (sentencia del Tribunal de Justicia de 3 de julio de 1991, AKZO/Comisión, C-62/86, Rec. p. I-3359, apartado 60).

329 De ello se deduce que la alegación relativa al supuesto error de Derecho cometido por la Comisión es infundada y procede desestimarla.

330 En esta fase del examen, es preciso señalar que, para determinar si un acuerdo da a las partes que lo suscriben la posibilidad, respecto a una parte sustancial de los productos de que se trata, de eliminar la competencia en el sentido del artículo 85, apartado 3, letra b), del Tratado, la Comisión no puede, en principio, basarse en la mera circunstancia de que el acuerdo controvertido elimina la competencia entre dichas partes y que éstas representan una parte sustancial del mercado de referencia. Por un lado, la no eliminación de la competencia es un concepto más restrictivo que el de la existencia o la adquisición de una posición dominante, de

manera que podría considerarse que un acuerdo no elimina la competencia en el sentido del artículo 85, apartado 3, letra b), del Tratado, y por tanto beneficiarse de una exención, aun cuando estableciera una posición dominante en beneficio de sus miembros (véanse, en este sentido, las sentencias del Tribunal de Justicia de 14 de febrero de 1978, United Brands/Comisión, 27/76, Rec. p. 207, apartado 113; de 13 de febrero de 1979, Hoffman-La Roche/Comisión, 85/76, Rec. p. 461, apartado 39; sentencia Matra Hachette/Comisión, antes citada, apartados 153 y 154). Por otro lado, la competencia potencial debe ser tomada en consideración antes de llegar a la conclusión de que un acuerdo elimina la competencia en el sentido del artículo 85, apartado 3, del Tratado (véase, en este sentido, la sentencia Europemballage y Continental Can/Comisión, antes citada, apartado 25).

331 Procede añadir que la consideración y el análisis de la competencia externa, tanto real como potencial, resultan aún más necesarios cuando se trata de examinar si un acuerdo entre compañías navieras puede beneficiarse de una exención individual con arreglo al artículo 12 del Reglamento nº 4056/86. En efecto, como se desprende del octavo considerando del Reglamento nº 4056/86, la movilidad de las flotas, que caracteriza a la organización de la oferta en el sector de los servicios de transporte marítimo, ejerce una continua presión de competencia sobre las conferencias, que por lo regular no tienen posibilidad de eliminar la competencia en relación con una parte considerable de los servicios de transporte marítimo de que se trate. Además, la circunstancia de que el Consejo previera en el artículo 3 del artículo del Reglamento nº 4056/86 una exención por categoría para acuerdos de fijación de precios de las conferencias marítimas, las cuales, en principio, sólo pueden producir los efectos estabilizadores beneficiosos que reconoce el Reglamento nº 4056/86 si disponen de cuotas de mercado considerables, confirma que el requisito de la no eliminación de la competencia previsto en el artículo 85, apartado 3, del Tratado debe examinarse con una atención especial.

332 No obstante, resulta obligado señalar que, aun cuando en el considerando 441 de la Decisión impugnada la Comisión ya llegara erróneamente a la conclusión de que, de las apreciaciones relativas a la eliminación de la competencia en el seno del TAA y al control por las partes de éste de una parte sustancial del mercado, se deducía que el TAA permitía a sus miembros suprimir la competencia en una gran parte de los servicios de que se trata, en el sentido del artículo 85, apartado 3,

letra b), del Tratado, la Comisión, no obstante, examinó en los considerandos 442 a 460 de la Decisión impugnada si las posibilidades de competencia externa podían impedir a los miembros del TAA eliminar la competencia respecto a una gran parte de los servicios considerados.

iii) Sobre la competencia externa

333 Antes de llegar a la conclusión de que las posibilidades de competencia externa no podían impedir a los miembros del TAA eliminar la competencia respecto a una parte sustancial de los servicios considerados, la Comisión examinó sucesivamente la competencia en la ruta transatlántica directa y las demás fuentes de competencia (la competencia potencial).

334 Además, la Comisión también examinó, en los considerandos 451 y 452 de la Decisión impugnada, la competencia del tráfico entre el norte de Europa y los puertos canadienses. No obstante, dado que las demandantes no han formulado ninguna alegación a este respecto, procede dar por sentada la apreciación de que las compañías independientes que operan en este tráfico sólo han ejercido una competencia limitada.

Competencia en la ruta transatlántica directa

335 Las demandantes se han limitado, a este respecto, a alegar que las cuotas de mercado de las compañías independientes que operan en la ruta transatlántica directa aumentaron, como pone de manifiesto el hecho de que la cuota de mercado de los miembros del TAA pasara del 81,1 % en 1992 al 71,3 % en 1993 y al 69,6 % en 1994 (la cuota de mercado de las compañías independientes pasó, correlativamente, del 18,9 % en 1992 al 28,7 % en 1993 y al 30,4 % en 1994).

336 Es preciso destacar, primeramente, que la Comisión tomó en cuenta este aumento de la cuota de mercado de las compañías independientes. En efecto, en el considerando 448 de la Decisión impugnada, ésta señaló que los aumentos sustanciales de precios impuestos por los miembros del TAA el 1 de enero de 1993 provocaron la pérdida inmediata de una parte del tráfico en beneficio de algunas compañías independientes cuyas cuotas de mercado aumentaron. Así, en el tráfico destinado a Estados Unidos, la cuota de mercado de la compañía Evergreen pasó del 7,7 % en 1992 al 14,1 % en el primer trimestre de 1993, la de Lykes Line del 6,4 % al 7,1 %, la de ICL del 2,1 % al 2,6 % y la de Atlantic Cargo del 3,0 % al 3,9 % (es decir, para las cuatro compañías en conjunto, una cuota de mercado que pasó del 19,2 al 27,7 %).

337 En segundo lugar, ha de subrayarse que, según los datos no cuestionados que figuran en el considerando 203 de la Decisión impugnada, a un elevado número de cargadores les fueron impuestos «aumentos muy significativos, que en general oscilaban entre el 30 % y el 100 %, pero que en un caso alcanzaron el 175 %». Además, según el considerando 204 de la Decisión impugnada, cuyo contenido tampoco ha sido puesto en duda, estos aumentos se aplicaron en plazos especialmente breves si se tienen en cuenta las costumbres del sector. Incrementos de los precios tan elevados y repentinos debían por fuerza llevar a que una parte de los clientes del TAA se dirigieran a los demás transportistas del tráfico transatlántico. Cabe precisar, a este respecto, que la alegación basada en que estos aumentos de precios no permitieron a los armadores alcanzar el nivel de rentabilidad logrado en 1989 es irrelevante, pues esta circunstancia no elimina en absoluto el carácter sustancial de los incrementos impuestos a los clientes.

338 En tercer lugar, procede señalar que, tras haber avanzado de forma inmediata en el primer trimestre de 1993, a raíz del aumento de los precios aplicado por los miembros del TAA, las cuotas de mercado de las compañías independientes se estabilizaron rápidamente e incluso disminuyeron. Según se deduce del considerando 449 de la Decisión impugnada, la cuota de mercado de la compañía Evergreen ascendía al 13,1 %, la de Lykes Line al 5,4 %, la de Atlantic Cargo a 3,7 % y la de ICL a 2,5 %, es decir, una cuota de mercado del 24,7 % como cifra global del año 1993 para las cuatro compañías, en vez del 27,7 % en el breve período que siguió inmediatamente a los aumentos brutales de precios impuestos por los miembros del TAA.

339 En cuarto lugar, también se derivan límites a la presión competitiva ejercida por estas compañías independientes de la circunstancia de que, durante el año 1993, a pesar del aumento de los volúmenes de cargamento transportado, dichas compañías no ofrecieron al mercado nuevas capacidades de transporte significativas.

340 En quinto lugar, la apreciación de que las partes del TAA representaban una parte sustancial del mercado de referencia y que, por tanto, la competencia externa era débil, se basa en particular en la cuota de mercado que poseían las compañías independientes en 1993, y se tuvo en cuenta, por consiguiente, el aumento de las cuotas de mercado que experimentaron tras el alza de las tarifas aplicada por los miembros del TAA.

341 En sexto lugar, procede recordar que, según la jurisprudencia, cuanto más débiles y de menores dimensiones son los competidores, menor es su capacidad para ejercer una presión competitiva real en relación con la empresa dominante (véanse, en este sentido, las sentencias United Brands/Comisión, antes citada, apartados 111 y 112, y Hoffmann-La Roche/Comisión, antes citada, apartados 51 a 58).

342 A este respecto, procede señalar que sólo una compañía independiente, Evergreen, disponía de una cuota de mercado relativamente considerable (13,1 % en el año 1993). Además, como se desprende de los considerandos 150 a 156, 215 y 443 a 445 de la Decisión impugnada, varios factores vienen a reducir notablemente la competencia que dicha compañía pudo haber ejercido respecto a los miembros del TAA. Así, esta compañía no opera en todos los segmentos del mercado, pues sólo ofrece, por ejemplo, pocos equipamientos especiales («open top, flat») en la ruta transatlántica, lo que la priva del acceso a toda una serie de cargadores. Consecuencias más importantes aún tiene el hecho de que la compañía Evergreen sea parte del acuerdo Eurocorde, al que se habían adherido los miembros del TAA y en cuyo marco se discuten las tarifas de flete y demás condiciones de transporte. También es significativo que la compañía Evergreen debía participar inicialmente en el TAA y que, aun cuando finalmente siguió siendo independiente, no obstante mantuvo contactos regulares con

determinados miembros del TAA y fue ampliamente informada de la política de precios adoptada por éstos, lo que le permitía modificar su esquema tarifario para seguir, con un ligero desfase, las variaciones introducidas por las partes del TAA. Así, se pone de manifiesto que Evergreen, la principal, si no la única, compañía independiente con suficiente poder en el mercado de servicios regulares de transporte en la ruta transatlántica, no estaba, en realidad, en condiciones de ejercer una presión competitiva real sobre los miembros del TAA.

343 Como se expone en el considerando 446 de la Decisión impugnada, ninguna otra de las compañías independientes disponía, teniendo en cuenta sus cuotas de mercado y recursos inferiores a los de Evergreen, de la capacidad de prestar servicios en cantidad suficiente para ejercer una presión competitiva real sobre los miembros del TAA. Además, Lykes Line, la más importante de las compañías mencionadas, también es parte del acuerdo Eurocorde.

344 De estos elementos se deduce que la Comisión obró correctamente al estimar, en el considerando 454 de la Decisión impugnada, que: «[...] tras aprovechar rápidamente las alzas del TAA para saturar sus capacidades, las compañías independientes ya no pudieron hacer frente a nuevas demandas en 1993. Bien porque se hubieran concertado con el TAA, bien porque su peso frente a él fuera insuficiente, estas compañías no opusieron una competencia real al acuerdo y se limitaron a conformarse». También está justificada la conclusión de la Comisión de que la competencia ejercida respecto a los miembros del TAA por las compañías independientes presentes en la ruta transatlántica directa no compensó la posibilidad creada por el TAA de eliminar la competencia en el sentido del artículo 85, apartado 3, del Tratado.

Otras fuentes de competencia (la competencia potencial)

345 Las demandantes sostienen que la Comisión ha pasado por alto la competencia potencial de los transportistas ya presentes en la ruta transatlántica y capaces de

aumentar su oferta de servicios de transporte en contenedores (sustitución por el lado de la oferta), así como la de los transportistas ausentes de la ruta transatlántica, pero que pueden entrar en ella. Además, reprochan a la Comisión no haber valorado el efecto acumulativo de las diversas fuentes de competencia a las que estuvieron expuestas.

346 Antes del examen de las alegaciones formuladas por las demandantes, es preciso señalar, a título preliminar, que su argumentación relativa a las dos fuentes de competencia potencial que acaban de mencionarse se basa fundamentalmente, como por lo demás subrayan ellas mismas, en la aceptación de la teoría del mercado de acceso irrestricto defendida por un informe de expertos (compendio de cuestiones económicas elaborado conjuntamente por el profesor John Davies, los doctores Craig Pirrong, William Sjostrom y el Sr. George Yarrow, presentado en el anexo 5 de la demanda).

347 La Comisión ha puesto en duda la relevancia de este informe presentado por las demandantes y también ha invocado en apoyo de su tesis informes de expertos [Informe del Dr. Reitzes sobre los efectos económicos del acuerdo Trans-Atlantic; informe del Dr. Levêque «Autorégulation dans l'industrie du transport maritime de ligne: lacune du marché et du système de réglementation» (autoregulación en la industria del transporte marítimo: laguna del mercado y del sistema de reglamentación) presentados en los anexos D y E del escrito de contestación], cuya reputación y conocimiento del mercado de que se trata son incuestionables. Así, la experiencia del Dr. Reitzes en la aplicación de las normas de la competencia en el sector del transporte marítimo se deriva, en particular, de la circunstancia de que él es el principal autor del estudio «Analyse de l'industrie maritime et des effects du Shipping Act de 1984» (análisis de la industria marítima y de los efectos de la Shipping Act de 1984) realizado por la Federal Trade Commission.

348 A la luz de los diversos dictámenes presentados por las partes y de las referencias a la doctrina económica que en ellos se mencionan, procede señalar que, como mínimo, la accesibilidad irrestricta del mercado del transporte marítimo de línea es una cuestión aún muy controvertida hoy día, si bien la mayoría de los autores coinciden en subrayar que, en cualquier caso, la accesibilidad irrestricta no puede sino ser imperfecta. De estos dictámenes periciales contradictorios se deduce que el grado de accesibilidad del mercado de servicios regulares de transporte en

contenedores en la ruta transatlántica plantea cuestiones complejas de índole económica. Por tanto, la Comisión dispone de una amplia facultad de apreciación en la materia y el Tribunal de Primera Instancia sólo puede censurar la decisión de la institución sobre este punto en caso de que constate un error manifiesto de apreciación. Pues bien, sin que sea necesario pronunciarse sobre el fundamento de las teorías defendidas por una y otra parte, a primera vista no parece que la postura de la Comisión, según la cual la competencia potencial, si no era inexistente, no era, sin embargo, suficiente para impedir que el TAA permitiera a sus miembros eliminar la competencia en el sentido del artículo 85, apartado 3, del Tratado, pueda considerarse que se basa en un error manifiesto de apreciación (véase, en este sentido, la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 25 de junio de 1998, British Airways y otros y British Midland Airways/Comisión, asuntos acumulados T-371/94 y T-394/94, Rec. p. II-2405, apartado 161).

— Sustitución por el lado de la oferta

349 Las demandantes sostienen que, según se deduce del informe Dynamar ya presentado a la Comisión durante el procedimiento administrativo, numerosos transportistas presentes en la ruta transatlántica pueden poner sus capacidades de transporte, que representan alrededor del 20 % de las capacidades totales de las partes del TAA, a disposición del transporte en contenedores, en competencia directa con dichas partes. Aducen a este respecto que los dos motivos invocados por la Comisión en la Decisión impugnada para rechazar las conclusiones del informe Dynamar son erróneos. Por un lado, las capacidades de dichos transportistas pueden ser utilizadas para el flete en contenedores sin que ello requiera una verdadera transformación física de la flota en buques celulares (es decir, buques especializados en el transporte de contenedores), de manera que la adaptación puede efectuarse a un coste insignificante. Por otro lado, al invocar el hecho de que estos transportistas ofrecen un servicio menos completo, la Comisión no toma en consideración la posibilidad de que los cargadores se dirijan, para una parte de su demanda, a una competencia potencial.

350 En respuesta a ambas alegaciones, cabe destacar, por un lado, que si el coste de la transformación de los servicios ofrecidos por estos transportistas, según el

considerando 166 de la Decisión impugnada, aparece como un motivo para rechazar las conclusiones del informe Dynamar, ello no se debe a su carácter supuestamente excesivo, sino a que las partes del TAA no habían proporcionado ninguna precisión sobre éste.

351 Aun cuando, según la precisión ofrecida por las demandantes durante el procedimiento judicial, el coste de adaptación de los buques sea insignificante, es preciso señalar, no obstante, que, para ofrecer un servicio de transporte de mercancías en contenedores, sigue siendo necesario, en particular, adquirir y gestionar un número muy elevado de contenedores. Las propias demandantes, por su parte, precisaron en su demanda (punto 2.4) lo siguiente:

«[...] existen numerosos tipos de contenedores de tamaños y características diferentes y, para los transportistas marítimos que los poseen, suponen una inversión considerable. Dado que los contenedores se hallan en movimiento permanente, es necesario tener tres de ellos por "slot" en un buque, de manera que un buque de 3.000 TEU debe disponer de 9.000 contenedores.»

352 Por último y sobre todo, el coste de adaptación de los buques sólo constituye uno de los motivos, por lo demás secundario, en los que la Comisión basó su apreciación. En efecto, junto al coste y a los plazos necesarios para dicha adaptación, la Comisión puso de manifiesto, con carácter principal, en los considerandos 166 a 172 de la Decisión impugnada, el hecho de que estos servicios, una vez modificados, no serían competitivos económicamente frente a los ofrecidos por los miembros del TAA. También señaló, sin que ello fuera cuestionado, que el tráfico transatlántico es muy importante en términos de volumen de cargamento fletado, con servicios regulares de transporte que permiten una expedición continua de las mercancías, hasta el punto de que incluso los mayores operadores mundiales tienen una tendencia generalizada a agruparse para explotar dichos servicios en común y que disponen de buques modernos, de gran tamaño y en cantidad suficiente. En estas circunstancias, es poco probable que unos operadores, propietarios de buques *a priori* no destinados al transporte en contenedores y únicamente acondicionados a tal fin, puedan ejercer una competencia real.

353 Por otro lado, cabe señalar que, en la demanda, las demandantes no cuestionaron en absoluto la apreciación de la Comisión según la cual los operadores a que se refería el informe Dynamar no ofrecen, contrariamente a lo que requiere un servicio de transporte competitivo, un servicio semanal y sólo sirven a un número limitado de puertos del norte de Europa y de Estados Unidos. En la réplica, sin poner en entredicho una vez más la apreciación que acaba de mencionarse, señalan, no obstante que, en el momento de la respuesta al pliego de cargos, una sola de ellas podía ofrecer por sí misma un servicio semanal. Esta objeción debe ser manifiestamente rechazada. En efecto, de los documentos en los que se apoyan las demandantes se deduce claramente que para todos los itinerarios entre los diferentes puertos del norte de Europa y de Estados Unidos estaba garantizado un servicio semanal efectivo por los miembros del TAA y que se trata de un elemento esencial, pues las propias partes del TAA subrayan haberse asegurado ellas mismas, en el marco del esfuerzo de racionalización de los servicios ofrecidos, del mantenimiento de los servicios semanales. La circunstancia de que estos servicios semanales queden cubiertos conjuntamente por varios miembros del TAA y no por cada compañía individualmente es irrelevante y únicamente muestra el alto grado de integración de las compañías en el seno del TAA, que prestan servicios combinados por medio de buques que, desde la perspectiva de los usuarios, son sustituibles. Los operadores a los que se refiere el informe Dynamar no están, *a priori,* vinculados entre sí por acuerdos muy complejos y, por tanto, no pueden ser considerados globalmente, a diferencia de los miembros del TAA, pues no ofrecen estos servicios semanales en común. Además, la posibilidad, subrayada por las demandantes, de que los cargadores se dirijan a uno de estos operadores para una parte de su demanda no puede compensar una frecuencia de servicio y capacidades de transporte insuficientes.

354 Por último, es preciso señalar que las demandantes no han cuestionado la observación, contenida en los considerandos 171 y 172 de la Decisión impugnada, según la cual la falta de una presión competitiva real por parte de estos operadores se ve confirmada por la circunstancia de que ni siquiera intervienen en la parte más remuneradora del mercado (el precio del transporte marítimo varía considerablemente según las mercancías fletadas), como lo demuestra el mantenimiento del sistema de aplicación de tarifas diferentes.

355 De lo anterior se deduce que la Comisión obró correctamente al considerar que los transportistas presentes en la ruta transatlántica, pero que no ofrecen servicios

de transporte de mercancías no colocadas en contenedores, no ejercen una presión competitiva real en el mercado de servicios regulares de transporte marítimo en contenedores.

— Sobre la competencia ejercida por los transportistas ausentes de la ruta transatlántica, pero que pueden entrar en ella

356 Como se desprende del octavo considerando del Reglamento nº 4056/86, los transportistas que prestan servicios regulares en el marco de otros tráficos pueden, normalmente, ejercer una competencia potencial. No obstante, la Comisión consideró, al término de un detallado análisis desarrollado en los considerandos 165 a 188 y 458 a 461 de la Decisión impugnada, que, en el presente caso, dicha competencia potencial está limitada debido, principalmente, a las características específicas del tráfico transatlántico y a las del TAA.

357 Por lo que respecta, en primer lugar, a las características específicas del tráfico transatlántico, es preciso recordar primeramente que la Comisión consideró correctamente que, debido a la importancia del volumen de cargamento transportado y a la necesidad de disponer, en cantidad suficiente, de buques modernos, de gran tamaño y especialmente equipados para el transporte de contenedores, sólo los grandes operadores mundiales pueden ofrecer servicios competitivos. Debe observarse, además, que, de los diez servicios regulares que prestan las partes del TAA, sólo el cubierto por la compañía Maersk se explota a título individual; los nueve restantes funcionan sobre la base de acuerdos de agrupación de buques y de reparto de capacidades entre los diversos miembros del TAA.

358 Las demandantes no cuestionan la afirmación de la Comisión, por lo demás fundada, según la cual, debido a estas características, sólo algunos grandes armadores mundiales, o eventualmente grandes agrupaciones de armadores, están en condiciones de ejercer una presión competitiva real. La crítica formulada

por las demandantes en su demanda sólo se refiere, en efecto, a las consecuencias que la Comisión atribuye a la circunstancia de que la mayoría de estos grandes armadores mundiales, ausentes del tráfico transatlántico, están estrechamente vinculados a determinados miembros del TAA en el marco de otras rutas marítimas. Según ellas, la adhesión de las compañías navieras a conferencias o la celebración de otros acuerdos de cooperación es habitual y nunca ha impedido la entrada de una compañía en una ruta en la que operaran transportistas con los que ya estuviera vinculado por otro lado. Las supuestas características del tráfico transatlántico, aducen, no son en realidad más que las características comunes a todas las rutas marítimas del mundo.

359 Debe rechazarse esta objeción. Ya se ha señalado que el tráfico transatlántico presentaba características particulares tales que, en el presente caso, la llegada de nuevos operadores apenas era probable y, de todas formas, sólo podría interesar a un número limitado de grandes armadores, en su caso, mediante una agrupación. Por tanto, la Comisión obró correctamente al estimar que la participación de estos mismos armadores en acuerdos de estabilización relativos a las otras dos grandes rutas marítimas, en el sentido este-oeste (Europe Asia Trade Agreement y Trans-Pacific Stabilisation Agreement), acuerdos de un alcance muy amplio que presentaban similitudes con la estructura y los objetivos del TAA, podía mostrar, por un lado, su tendencia a participar en acuerdos de este tipo y, por otro lado, su falta de interés en ejercer una competencia que supondría el riesgo de desestabilizar los otros grandes acuerdos que existen en el mundo. Por tanto, la unión de la limitación de las fuentes de competencia potencial a un reducido número de operadores particulares y de la existencia de vínculos de interdependencia estrecha entre estos mismos operadores y los miembros del TAA que dominan el tráfico transatlántico es la que hace poco probable la entrada, desestabilizadora por definición, de dichos operadores en el tráfico transatlántico. Si bien no cabe excluir, ciertamente, que estas características pueden corresponder a las de otras rutas de dimensión mundial, no parece, por el contrario, que constituyan un elemento común a la mayoría de los diferentes mercados de servicios de transporte marítimo. De todas formas, la única cuestión pertinente en el presente caso consiste en comprobar si la competencia potencial bastaba, por su naturaleza y por su intensidad, para impedir la posibilidad de eliminar la competencia derivada del TAA. Pues bien, las características específicas del tráfico transatlántico, por un lado, la comunidad de intereses y los riesgos de colusión entre los miembros del TAA y los competidores potenciales, derivados de una presencia común tanto en otros mercados como en el seno de distintos acuerdos, por otro lado, justifican efectivamente una respuesta negativa.

360 En segundo lugar, por lo que respecta a las características del TAA, procede considerar, primeramente, que es innegable que el mantenimiento artificial de excesos de capacidad en el tráfico transatlántico, por medio del CMP, creó una situación que disuadía a los competidores potenciales de entrar en un mercado incluso momentáneamente remunerador. En efecto, su entrada en el mercado no sólo agravaría el fenómeno del exceso de capacidad, lo que provocaría una caída de los precios hasta un nivel que ya no aseguraría la rentabilidad, sino que, además, el recién llegado se enfrentaría al riesgo de que los miembros del TAA sacaran al mercado medios considerables mantenidos hasta entonces en reserva en virtud del CMP. La alegación de que la guerra de precios asociada a esta intrusión provocaría la salida del mercado de determinados operadores y un aumento rápido de los precios de manera que un competidor potencial eficaz y con buen respaldo financiero podría conseguir plenamente su integración en el mercado no es creíble. Además de no tener en cuenta la existencia de barreras para la entrada en el mercado ni las ventajas comparativas con que cuentan los operadores ya existentes, es preciso señalar que de hecho esta alegación viene a sostener que cualquier mercado siempre puede experimentar la entrada de un competidor que disponga de recursos casi ilimitados y de una eficacia superior a la de todos los demás operadores. Asimismo, esta alegación pasa por alto la posición de considerable fuerza en el mercado de los miembros del TAA y el carácter colectivo de su defensa contra el competidor potencial.

361 Es preciso subrayar, además, que la Comisión apreció, sin que ello fuera cuestionado, la existencia en el presente caso de barreras para salir del mercado, que igualmente podían reducir la tentación de un armador de entrar en el tráfico. En efecto, para un gran armador, la retirada de una ruta principal como la ruta transatlántica perjudica su reputación comercial y afecta a su posición competitiva en otras rutas.

362 Seguidamente, es preciso recordar que entre las características del TAA que hacen poco probable que en el mercado de que se trata entren competidores potenciales en calidad de independientes, la Comisión señaló igualmente, en los considerandos 183 a 186 de la Decisión impugnada, que el TAA era un acuerdo que establecía un sistema de fijación de precios lo suficientemente flexible para integrar a compañías independientes ya presentes en el mercado y a nuevos

operadores, de manera que los armadores interesados en el tráfico transatlántico se verían inducidos a entrar en él en el marco del TAA. Por lo demás, este fue el caso de las dos únicas compañías, NYK y NOL, que accedieron a la ruta transatlántica tras la entrada en vigor del TAA, así como de TMM y Tecomar que, aunque ya operaban en dicha ruta, se integraron en el TAA en 1993 al concluir una alianza con Hapag Lloyd. Si bien una entrada de esta índole no carecía, efectivamente, de cierto impacto sobre los miembros del TAA que corrían así el riesgo de que se redujera un tanto su volumen de actividades, la adhesión de nuevos miembros al TAA no imponía ninguna restricción al comportamiento comercial del TAA, como grupo de armadores.

363 Por último, la circunstancia, señalada en el considerando 187 de la Decisión impugnada, de que los miembros del TAA hayan podido aumentar considerablemente sus precios en un breve plazo y de que, a pesar del gran descontento de los cargadores, no hayan entrado en el mercado nuevos operadores viene a confirmar la ausencia de una competencia real, tanto efectiva como potencial.

364 A la luz de cuanto precede, es preciso concluir que la Comisión obró correctamente al considerar que, si bien existe un cierto grado de competencia potencial, ésta es limitada y no ha sido capaz, tras la entrada en vigor del TAA, de ejercer una presión real sobre los miembros del acuerdo controvertido, se consideren como se consideren las diferentes fuentes de competencia potencial, aislada o globalmente teniendo en cuenta un efecto acumulativo.

365 Del examen efectuado por el Tribunal de Primera Instancia resulta que procede desestimar todas las alegaciones formuladas por las demandantes contra el análisis realizado por la Comisión respecto a la eliminación de la competencia en el seno del TAA, al control de una parte sustancial del mercado de referencia y a la competencia externa.

366 En cualquier caso, no puede considerarse que adolezca de un error manifiesto de apreciación la conclusión de la Comisión según la cual el TAA, que reunía a

compañías que contaban con una cuota de mercado de alrededor del 75 %, que daba a sus miembros la posibilidad de eliminar la competencia entre ellos y que sólo estaba sometido, debido tanto a sus características como a las del mercado de que se trata, a una presión muy limitada por parte de la competencia externa, tanto efectiva como potencial, era un acuerdo que permitía a sus miembros eliminar la competencia respecto a una parte sustancial de los servicios considerados, en el sentido del artículo 85, apartado 3, del Tratado. Ha de precisarse que esta apreciación atañe tanto a las disposiciones del TAA relativas a los acuerdos de fijación de los precios del transporte marítimo como a las relativas al CMP.

367 Puesto que no se cumple el cuarto requisito previsto en el artículo 85, apartado 3, del Tratado, procede desestimar por infundado el motivo basado en la denegación de una exención individual a los acuerdos sobre precios y capacidad relativos al transporte marítimo, sin que sea necesario examinar las alegaciones formuladas por las demandantes y las partes coadyuvantes contra el análisis que la Comisión realizó de los otros tres requisitos previstos por este artículo.

Sobre la exención, a título individual, de los acuerdos de fijación de los precios del transporte terrestre

368 El Tribunal de Primera Instancia estima que las alegaciones de las demandantes se basan en una interpretación errónea de la Decisión impugnada. Consideran, equivocadamente, que el único motivo en que se basa la denegación de la exención individual a los acuerdos de fijación de los precios del transporte terrestre es que los acuerdos relativos al transporte marítimo no podían beneficiarse de una exención.

369 En efecto, la Comisión expuso en detalle, en los considerandos 463 a 489 de la Decisión impugnada, los motivos precisos por los que consideró que los acuerdos relativos a la fijación de los precios del transporte terrestre no podían, como tales, ser objeto de una exención individual. A la luz de estos considerandos es evidente

que la conclusión de la institución demandada no se basa únicamente en el hecho de que los acuerdos relativos al transporte marítimo no podían beneficiarse de una exención. Así, la Comisión señaló, en particular, que los acuerdos de fijación de los precios del transporte terrestre no condujeron a ninguna mejora de la productividad y no proporcionaron ninguna ventaja económica que justificara la exención de tales acuerdos.

370 Puesto que las demandantes no han cuestionado ninguno de los motivos precisos en los que se basa la Decisión impugnada, procede desestimar el motivo basado en la denegación de una exención individual para los acuerdos de fijación de los precios del transporte terrestre.

371 Además, en la medida en que las alegaciones de las demandantes se basan en la premisa de que la Comisión denegó injustificadamente una exención a los acuerdos de fijación de los precios del transporte marítimo del TAA y que ya se ha estimado que la Comisión obró correctamente al considerar que éstos no podían acogerse ni a una exención por categoría ni a una exención individual, procede igualmente desestimar el motivo.

372 Por último, a mayor abundamiento, el Tribunal de Primera Instancia señala que, en la medida en que el objetivo real de los acuerdos de fijación de los precios del transporte terrestre fuera el de impedir que se irrogue un perjuicio a los precios del transporte marítimo mediante precios del transporte multimodal que no tuvieran en cuenta el coste total del transporte terrestre, las demandantes no han demostrado que la facultad de fijar los precios del transporte terrestre era necesaria para alcanzar dicho objetivo y que este resultado no habría podido lograrse por medios menos restrictivos, como el compromiso de no facturar el transporte, en su segmento terrestre, por debajo de su precio de coste.

373 De ello se deduce que procede desestimar el motivo basado en la denegación de una exención individual.

Sobre la infracción del artículo 190 del Tratado

374 Por lo que respecta a las diferentes alegaciones relativas a la motivación de la Decisión TAA formuladas en el marco de las pretensiones de anulación de carácter principal, el Tribunal de Primera Instancia estima que la Decisión contiene una argumentación detallada y estructurada en apoyo de la apreciación efectuada por la Comisión. La motivación permitió a los interesados conocer la justificación de las medidas adoptadas y al juez comunitario ejercer su control de legalidad. Procede, por tanto, desestimar estas alegaciones.

Sobre la infracción del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo

I. *Alegaciones de las partes*

375 a 381 [...]

II. *Apreciación del Tribunal de Primera Instancia*

382 Resulta obligado señalar que el motivo basado en la infracción del Acuerdo EEE no fue invocado por las demandantes y que, por tanto, debe ser desestimado por infundado. En efecto, dado que, en virtud del artículo 116, apartado 3, del Reglamento de Procedimiento, las partes coadyuvantes deben aceptar el litigio en el estado en que se encuentre en el momento de su intervención, y que, en virtud del artículo 37, párrafo cuarto, del Estatuto CE del Tribunal de Justicia, las pretensiones de su demanda de intervención no pueden tener otro objeto que apoyar las pretensiones de una de las partes principales, ECSA, como parte coadyuvante, no está legitimada para formular dicho motivo (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 25 de junio de 1998, British Airways y otros y British Midland Airways/Comisión, antes citada, apartado 75).

383 Además, basta señalar que las disposiciones relevantes del Acuerdo EEE no eran aplicables al procedimiento administrativo que condujo a la Decisión impugnada. En efecto, estas disposiciones entraron en vigor el 1 de enero de 1994, fecha en la que las etapas del procedimiento que requerían la cooperación entre la Comisión y el Órgano de vigilancia de la AELC, a saber, la audiencia de las empresas y la consulta al Comité Consultivo, ya habían tenido lugar (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 20 de abril de 1999, Limburgse Vinyl Maatschappij y otros/ Comisión, asuntos acumulados T-305/94, T-306/94, T-307/94, T-313/94, T-314/94, T-315/94, T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 y T-335/94, Rec. p. II-931, apartado 259).

Sobre las pretensiones subsidiarias

384 Con carácter subsidiario, las demandantes solicitan la anulación, en primer lugar, de los artículos 1, 2, 3 y 4 de la Decisión TAA en la medida en que prohíben fijar los precios del transporte combinado, en segundo lugar, del artículo 5 de esta Decisión y, en tercer lugar, de los artículos 1, 2, 3 y 4 de la Decisión impugnada en la medida en la que prohíben la celebración en común de los contratos de servicio.

I. *Sobre la anulación de los artículos 1, 2, 3 y 4 de la Decisión TAA en la medida en que prohíben fijar los precios del transporte combinado*

A. *Alegaciones de las partes*

385 a 388 [...]

B. *Apreciación del Tribunal de Primera Instancia*

389 En primer lugar, es preciso recordar que el artículo 3, apartado 1, del Reglamento nº 17 prevé que, cuando compruebe una infracción a las disposiciones del artículo 85 o del artículo 86 del Tratado, la Comisión «podrá obligar, mediante Decisión, a las empresas y asociaciones de empresas interesadas a poner fin a la infracción comprobada».

390 Según reiterada jurisprudencia, la aplicación de esta disposición puede suponer la prohibición de continuar determinadas actividades, prácticas o situaciones declaradas ilegales (sentencias del Tribunal de Justicia de 6 de marzo de 1974, Istituto Chemioterapico Italiano y Commercial Solvents/Comisión, asuntos acumulados 6/73 y 7/73, Rec. p. 223, apartado 45, y RTE e ITP/Comisión, antes citada, apartado 90), pero también la de emprender en el futuro una conducta similar (sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 6 de octubre de 1994, Tetra Pak/Comisión, T-83/91, Rec. p. II-755, apartado 220, y de 14 de mayo de 1998, Mo och Domsjö/Comisión, T-352/94, Rec. p. II-1989, apartado 241).

391 Los artículos 11, apartado 1, de los Reglamentos nº 4056/86 y nº 1017/68, aplicables en el presente caso, son casi idénticos al artículo 3, apartado 1, del Reglamento nº 17, de manera que la interpretación de este último artículo puede inspirar la de las disposiciones referidas.

392 Tras considerar, en el artículo 1 de la Decisión impugnada, que los acuerdos de fijación de los precios de los servicios de transporte y el CMP celebrados en el marco del TAA estaban prohibidos por el artículo 85, apartado 1, del Tratado, la Comisión ordenó a las empresas destinatarias de dicha Decisión poner fin

inmediatamente a estas infracciones. En el artículo 4 de la Decisión impugnada, las conmina a «abstenerse en el futuro de celebrar acuerdos o prácticas concertadas que tengan objetos o efectos similares o idénticos a los de los acuerdos y prácticas contemplados en el artículo 1 [de esta misma Decisión]».

393 Esta orden conminatoria pretende únicamente impedir a las empresas destinatarias de la Decisión TAA cometer de nuevo infracciones idénticas a las declaradas en dicha Decisión, mediante la celebración de un nuevo acuerdo o la participación en una práctica concertada que tengan objetos o efectos similares o idénticos a los de las disposiciones del TAA relativas a la fijación de los precios de transporte y al CMP. Emana de la facultad con que cuenta la Comisión en virtud del artículo 11, apartado 1, de los Reglamentos nº 4056/86 y nº 1017/68.

394 En lo que atañe al alcance de esta orden conminatoria, es preciso observar que no tiene por efecto prohibir de manera absoluta cualquier acuerdo que tenga por objeto la fijación del precio de los servicios del transporte terrestre en el marco de una operación de transporte combinado, sino únicamente los acuerdos que, por las razones expuestas en la Decisión impugnada, no cumplen los requisitos del artículo 85, apartado 3, del Tratado.

395 A este respecto, procede precisar que, contrariamente a lo que sostienen las demandantes, la conclusión de la Comisión por la que se deniega una exención a los acuerdos que tienen por objeto la fijación de los precios del transporte terrestre no se refiere únicamente al hecho de que el TAA no era una conferencia marítima o al supuesto papel de dichos acuerdos de complemento de los que tienen por objeto la fijación de los precios de los servicios del transporte marítimo, sino, de hecho, al conjunto de los motivos expuestos en detalle en los considerandos 462 a 491 de la Decisión impugnada. En ellos, la Comisión señaló, en particular, que los acuerdos por los que se fijan los precios del transporte terrestre no condujeron a ninguna mejora de la productividad ni proporcionaron

ninguna ventaja económica que justificara la exención de dichos acuerdos. La Decisión impugnada no impide, por tanto, a las demandantes someter a la Comisión otro acuerdo de cooperación en materia de transporte terrestre que pueda favorecer una mayor eficacia de los servicios de transporte multimodal, para la parte terrestre, y demostrar que este otro acuerdo responde a las exigencias del artículo 85, apartado 3, del Tratado.

396 Por consiguiente, no puede reprocharse a la Comisión, a causa de la orden conminatoria antes mencionada, una infracción de las disposiciones del artículo 11, apartado 1, de los Reglamentos nº 4056/86 y nº 1017/68, ni un incumplimiento de la obligación que le incumbe en virtud del artículo 190 del Tratado o una vulneración de los derechos de defensa.

397 Por tanto, procede desestimar en su totalidad las alegaciones de las demandantes en apoyo de estas primeras pretensiones subsidiarias y, en consecuencia, las propias pretensiones.

II. *Sobre la anulación del artículo 5 de la Decisión TAA relativa a los contratos de servicio*

A. *Alegaciones de las partes*

398 Las demandantes sostienen que debe anularse el artículo 5 de la Decisión impugnada, según el cual están obligadas a informar «a los clientes con los que

hayan celebrado contratos de servicios o establecido otras relaciones contractuales en el marco del acuerdo TAA, de su derecho, si lo desean, a renegociar los términos de tales contratos o a darlos por concluidos de forma inmediata».

399 Recuerdan, con carácter preliminar, que un contrato de servicio es un acuerdo por el que un cargador se compromete a hacer transportar por vía marítima un volumen mínimo de mercancías, expresado en cantidad o en valor, en el transcurso del período previsto en el contrato. En contrapartida, el transportista se compromete a ofrecer al cargador garantías de un servicio específico, como una garantía de capacidad, y negocia un precio inferior al normalmente aplicable. Precisan que alrededor del 60 % del conjunto de las mercancías transportadas por ellas lo son en el marco de dichos contratos.

400 En apoyo de su pretensión, las demandantes alegan, en primer lugar, que la Decisión TAA no incluye ninguna motivación relativa al artículo 5.

401 En segundo lugar, aducen que el artículo 5 de la Decisión TAA no es necesario ni para restablecer la legalidad ni para hacer que cese la infracción que se declara en el artículo 1 de la Decisión TAA. Las demandantes subrayan que los Reglamentos nº 4056/86 y nº 1017/68 no confieren a la Comisión la facultad de dirigir una orden conminatoria cuyo contenido sobrepasa lo necesario para el restablecimiento de la legalidad o el cese de las infracciones observadas (sentencia Istituto Chemioterapico Italiano y Commercial Solvents/Comisión, antes citada, y sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 10 de julio de 1991, BBC/Comisión, T-70/89, Rec. p. II-535). Pues bien, según las demandantes, si bien la Decisión impugnada trata, en los considerandos 13 a 15 y 286, de manera superficial, de las disposiciones del TAA relativas a los contratos de servicio, no aborda la cuestión de los contratos de servicios individuales efectivamente suscritos con los cargadores. Por tanto, aducen, dichos contratos no se ven afectados por la infracción declarada en el artículo 1 de la Decisión TAA. Según las demandantes, estos contratos son lícitos.

402 En tercer lugar, alegan que el artículo 5 de la Decisión impugnada vulnera el principio de seguridad jurídica. Las demandantes subrayan, en particular, la incertidumbre en cuanto a la amplitud de la obligación de informar a sus clientes de la posibilidad que se les ofrece de renegociar o poner fin a los contratos de servicio.

403 En cuarto lugar, sostienen que la Comisión no mencionó en el pliego de cargos la posibilidad de que dirigiera a las partes del TAA una orden conminatoria formulada en los términos del artículo 5 de la Decisión impugnada. Dado que las demandantes no tuvieron la posibilidad de dar a conocer su punto de vista sobre esta orden conminatoria, el citado artículo 5 vulnera las disposiciones del artículo 4 del Reglamento nº 99/63/CEE de la Comisión, de 25 de julio de 1963, relativo a las audiencias previstas en los apartados 1 y 2 del artículo 19 del Reglamento nº 17 del Consejo (DO 1963, 127, p. 2268; EE 08/01, p. 62) (sentencia «Pasta de madera II», apartados 152 a 154).

404 En respuesta a estas alegaciones, la Comisión recuerda, primeramente, que el TAA prohibía a sus miembros proponer contratos de servicio individuales a determinados clientes e indica que dicha prohibición era de hecho una medida disciplinaria destinada a evitar los abusos, al impedir que las compañías ofreciesen lo que podría considerarse como rebajas de los precios del transporte marítimo.

405 La Comisión señala, a continuación, que el artículo 5 de la Decisión impugnada tiene por objeto impedir que las demandantes continúen beneficiándose de las ventajas de los contratos de larga duración celebrados sobre la base de un acuerdo de fijación de los precios de transporte considerado ilegal. Aun cuando estos contratos, en sí mismos, no se consideren nulos y sin valor ni efecto alguno, los clientes deberían poder renegociarlos con arreglo a condiciones normales de competencia.

406 La Comisión estima que una orden conminatoria como la prevista en el artículo 5 de la Decisión TAA es un elemento necesario e inherente a la orden conminatoria

destinada a que cesen las infracciones, como se prevé en el artículo 11 de los Reglamentos nº 4056/86 y nº 1017/68, en una situación en la que el comportamiento constitutivo de una infracción adopta la forma de relaciones contractuales duraderas con terceros. Permitir a los miembros de una práctica colusoria seguir aplicando precios fijados ilegalmente por la mera razón de que tales precios están incluidos en contratos de larga duración privaría de todo sentido a la declaración de ilegalidad. Por consiguiente, el artículo 5 de la Decisión impugnada tiene por objeto restablecer el cumplimiento del Derecho o poner fin a infracciones y es indispensable para ello. El hecho de que los contratos de servicio individuales no sean en sí mismos contrarios al artículo 80, apartado 1, del Tratado, resulta irrelevante para la cuestión examinada.

407 En opinión de la Comisión, en la medida en que una orden conminatoria como la que prevé el artículo 5 de la Decisión TAA es un elemento indispensable de la orden conminatoria destinada a poner fin a la infracción, no es necesario ofrecer justificaciones particulares, ni llamar la atención de los interesados en el pliego de cargos. Una vez que las demandantes fueron informadas de que la Comisión tenía la intención de conminarlas a poner fin a las acciones consideradas contrarias al artículo 85 del Tratado, no les cabía la posibilidad de esperar que se las autorizase a seguir beneficiándose de los efectos de estas acciones.

408 La Comisión niega la existencia de una contradicción entre la postura según la cual el artículo 5 de la Decisión TAA es parte integrante de la orden conminatoria destinada a que cesen las infracciones y la exigencia de una motivación clara en dicha Decisión. A este respecto, señala que los contratos de servicio celebrados antes de la publicación de la Decisión impugnada no son nulos en cuanto al Derecho mercantil, puesto que no eran acuerdos contrarios al artículo 85, apartado 1, del Tratado, pero, no obstante, se hallan «impregnados» de la ilegalidad del TAA en la medida en que no fueron libremente negociados, sino que reflejaban las disposiciones de fijación de los precios del TAA. Por tanto, el artículo 5 de la Decisión impugnada es necesariamente válido, pues tiene por objeto garantizar que la competencia en el mercado de los servicios vinculados al transporte marítimo de línea vuelva a ser lo antes posible como habría sido sin la coordinación ilícita generada por el TAA. Además, impide que las demandantes continúen beneficiándose de los frutos de su práctica colusoria ilícita.

409 Por último, la Comisión niega que el artículo 5 de la Decisión impugnada carezca de claridad y señala que únicamente establece que los miembros del TAA deben ofrecer a los cargadores aún vinculados por contratos de servicio individuales la posibilidad de renegociar dichos contratos en condiciones de competencia normales, pero no impone en absoluto ninguna condición en cuanto al resultado de tales negociaciones. La Comisión sostiene que la orden conminatoria prevista en el artículo 5 de la Decisión TAA es clara, precisa, necesaria y justificada. Cuando una práctica colusoria prohibida por el artículo 85 del Tratado adopta la forma de relaciones contractuales duraderas con terceros, una orden conminatoria como la prevista en el artículo 5 de la Decisión impugnada es indispensable para poner fin a las infracciones observadas. Así pues, la Comisión considera haber actuado dentro de los límites de las facultades que le confiere el artículo 11, apartado 1, de los Reglamentos nº 4056/86 y nº 1017/68.

B. *Apreciación del Tribunal de Primera Instancia*

410 De la jurisprudencia se desprende que, en el marco de la facultad de que dispone a efectos de la aplicación del artículo 3 del Reglamento nº 17, y, por tanto, también del artículo 11, apartado 1, de los Reglamentos nº 4056/86 y nº 1017/68, la Comisión puede precisar la amplitud de las obligaciones que incumben a las empresas afectadas para que se ponga fin a las infracciones observadas. No obstante, la aplicación de esta facultad debe efectuarse en función de la naturaleza de la infracción comprobada (véanse, por ejemplo, las sentencias Istituto Chemioterapico Italiano y Commercial Solvents/Comisión, antes citada, apartado 45, RTE e ITP/Comisión, antes citada, apartado 90, y sentencia del Tribunal de Justicia de 1 de octubre de 1998, Langnese-Iglo/Comisión, C-279/95 P, Rec. p. I-5609, apartado 74), y las obligaciones impuestas no deben ir más allá de los límites de lo necesario y adecuado para alcanzar el fin perseguido, a saber, el restablecimiento de la legalidad en relación con las normas que se hayan infringido (véase la sentencia RTE e ITP/Comisión, antes citada, apartado 93).

411 El artículo 5 de la Decisión TAA establece que las partes del TAA deben informar a los clientes con los que hayan celebrado contratos de servicios o establecido otras relaciones contractuales en el marco del acuerdo TAA, «de su derecho, si lo desean, a renegociar los términos de tales contratos o a darlos por concluidos de forma inmediata».

412 La Comisión admite que los contratos de servicio celebrados por las demandantes no son, en sí mismos, contrarios al artículo 85, apartado 1, del Tratado. Dichos contratos, por tanto, no forman parte de las infracciones señaladas en la Decisión TAA. La Comisión estima, sin embargo, que la orden conminatoria dirigida a las demandantes para que se permitiera a sus clientes renegociar o dar por concluidos estos contratos era necesaria, pues los efectos de las infracciones declaradas en la Decisión impugnada podrían mantenerse si los destinatarios de dicha Decisión pudiesen seguir beneficiándose de las ventajas económicas proporcionadas por contratos de tracto sucesivo celebrados con arreglo al acuerdo horizontal de fijación de precios y de limitación de la oferta que constituía el TAA.

413 A este respecto, debe señalarse que la mayoría de los acuerdos horizontales de fijación de precios o de reparto del mercado tienen tales efectos, más o menos duraderos, sobre los terceros, sin que, no obstante, la Comisión considere necesario normalmente incluir en las decisiones por las que declara la comisión de infracciones una obligación análoga a la prevista en el artículo 5 de la Decisión impugnada. Cabe señalar que las demandantes han alegado, sin que ello fuera cuestionado, que la Comisión sólo había impuesto una obligación idéntica a la del artículo 5 de la Decisión TAA en la Decisión 93/50/CEE, de 23 de diciembre de 1992, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CEE (IV/32.745 — Astra) (DO 1993, L 20, p. 23), y que puso especial cuidado en que dicha obligación fuera acompañada de una motivación detallada en esta última Decisión. Además, los contratos que nos ocupan en el presente caso, celebrados por una duración de una año, no pueden considerarse de duración particularmente prolongada.

414 Asimismo, salvo la sanción de nulidad expresamente prevista en el artículo 85, apartado 2, del Tratado, corresponde al Derecho nacional, según la jurisprudencia, definir las otras consecuencias, en el ámbito civil, que lleva consigo una infracción del artículo 85 del Tratado, tales como la obligación de reparar el perjuicio causado a un tercero o una posible obligación de contratar (véanse la sentencia del Tribunal de Justicia de 20 de septiembre de 2001, Courage y Crehan, C-453/99, Rec. p. I-6297, apartado 29, y la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 18 de septiembre de 1992, Automec/Comisión, T-24/90, Rec. p. II-2223, apartado 50), siempre que no se menoscabe, sin embargo, el efecto útil del Tratado.

415 De ello se deduce que, como mínimo, la medida contemplada en el artículo 5 de la Decisión impugnada no se impone de manera evidente y no corresponde a la práctica decisoria habitual de la Comisión. En estas circunstancias, incumbe a la Comisión desarrollar su razonamiento de una forma explícita (véase, en este sentido, la sentencia del Tribunal de Justicia de 26 de noviembre de 1975, Groupement des fabricants de papiers peints de Belgique y otros/Comisión, 73/74, Rec. p. 1491, apartado 31). Pues bien, no sólo la Comisión no explicó, en la Decisión impugnada, las razones por las que, aun cuando los mencionados contratos no sean contrarios al artículo 85, apartado 1, del Tratado, resulta necesario para poner fin a las infracciones observadas que las demandantes ofrezcan a sus clientes la posibilidad de renegociarlos, sino que, además, ningún apartado de la Decisión TAA aborda la cuestión de los contratos de servicio suscritos con los cargadores.

416 De ello se deduce que procede anular el artículo 5 de la Decisión TAA por infracción de la obligación de motivación.

417 Además, según el artículo 23 del Reglamento nº 4056/86, antes de tomar, en particular, una decisión prevista en el artículo 11 de dicho Reglamento, por la que se conmina a las empresas a poner fin a la infracción comprobada, o una decisión prevista en el artículo 19 del mismo Reglamento, por la que se impone una multa, la Comisión ha de proporcionar a las empresas interesadas la ocasión de dar a conocer su punto de vista con respecto a las quejas que hayan merecido la atención de la Comisión. Este derecho de las empresas a presentar sus observaciones en relación con el conjunto de las imputaciones que la Comisión se propone dirigir contra ellas se define en el Reglamento (CEE) nº 4260/88 de la Comisión, de 16 de diciembre de 1988, relativo a las comunicaciones, las quejas, las solicitudes y las audiencias previstas en el Reglamento nº 4056/86 (DO L 376, p. 1), en particular, en sus artículos 6 a 8, y este artículo 8 del mencionado Reglamento corresponde al artículo 4 del Reglamento nº 99/63. La jurisprudencia relativa a esta última disposición, y, en particular, la que establece que la Comisión no puede imponer una multa a una empresa sin haberla informado previamente, en el pliego de cargos, de su intención al respecto (sentencia del Tribunal de Justicia de 9 de noviembre de 1983, Michelin/Comisión, 322/81, Rec. p. 3461, apartado 20; sentencia Cimenteries CBR y otros/Comisión, antes citada, apartado 480), es por consiguiente aplicable al presente caso por analogía. Además, el Tribunal de Justicia ha subrayado que el ejercicio del derecho de una empresa a ser oída antes de que se adopte una Decisión respecto a ella se inscribe principalmente en el marco de los procedimientos judiciales o

administrativos que tienen por objeto hacer que cese una infracción o declarar una incompatibilidad jurídica, tales como los procedimientos a los que se refiere el Reglamento nº 99/63 (sentencia del Tribunal de Justicia de 26 de junio de 1980, National Panasonic/Comisión, 136/79, Rec. p. 2033, apartado 21).

418 Por consiguiente, aunque pudiera considerarse, como sostiene la Comisión, que la orden conminatoria prevista en el artículo 5 de la Decisión impugnada era necesaria para restablecer el respeto del Derecho y que se inscribía en los límites de la facultad de la Comisión para obligar a las empresas, con arreglo al artículo 11 de los Reglamentos nº 1017/68 y nº 4056/86, a «poner fin a la infracción comprobada», en cualquier caso, el pliego de cargos debería haber contenido una exposición, siquiera sumaria, pero formulada en términos suficientemente claros, de las medidas que la Comisión pensaba adoptar para poner fin a las infracciones y ofrecer a las demandantes todos los elementos necesarios para que pudieran plantear de forma efectiva su defensa antes de que la Comisión adoptara una Decisión definitiva a este respecto. Esta conclusión se impone tanto más cuanto que los contratos de servicio individuales representaban una parte considerable del volumen de negocios de las demandantes y que la obligación de renegociar con los clientes podría, por tanto, tener consecuencias importantes para las demandantes, incluso constituir una sanción más grave que una multa.

419 Pues bien, es obvio que no cabe considerar que el apartado 390 del pliego de cargos, en el que la Comisión se limitó a indicar que pretendía ordenar el cese de las infracciones del artículo 85 del Tratado, informaba de modo suficiente con arreglo a Derecho a las demandantes de la intención de la institución de adoptar la orden conminatoria enunciada en el artículo 5 de la Decisión impugnada. En la medida en que, mediante este artículo, la Comisión impone a las demandantes una obligación respecto a la cual no han tenido ocasión de dar a conocer eficazmente su punto de vista, también son fundadas las alegaciones de las demandantes basadas en la vulneración de los derechos de defensa.

420 Por consiguiente, sin que sea necesario examinar si la orden conminatoria enunciada en el artículo 5 de la Decisión TAA sobrepasa los límites de lo apropiado y necesario para garantizar el restablecimiento de la legalidad respecto al artículo 85 del Tratado, procede anular el artículo 5 de la Decisión impugnada.

III. *Sobre la anulación de los artículos 1, 2, 3 y 4 de la Decisión TAA en la medida en que prohíben los contratos de servicio celebrados en común*

A. *Alegaciones de las partes*

421 a 423 [...]

B. *Apreciación del Tribunal de Primera Instancia*

424 Según el artículo 1 de la Decisión impugnada, «las disposiciones del Acuerdo TAA relativas a los acuerdos sobre precios y capacidad, constituyen infracciones al apartado 1 del artículo 85 del Tratado». En la parte de la Decisión TAA que contiene la apreciación jurídica de los acuerdos de fijación de los precios del transporte marítimo, se expone lo siguiente, en los considerandos 285 y 286: «Los acuerdos sobre la fijación de los precios del transporte marítimo celebrados por las compañías navieras miembros del TAA constituyen acuerdos entre empresas a efectos del apartado 1 del artículo 85 del Tratado. [...] Estos acuerdos, que se describen en los [considerandos] 11 a 15, tienen por objeto o por efecto restringir de forma sensible el juego de la competencia en el mercado común.» De ello se deduce que los acuerdos a que se refiere el artículo 1 de la Decisión TAA son los acuerdos «que se describen en los [considerandos] 11 a 15 [de esta Decisión]».

425 Si bien es cierto que los considerandos 13 a 15 de la Decisión TAA se refieren a los contratos de servicio, procede observar que dichos considerandos se limitan a exponer que el TAA sometía la celebración de contratos de servicio por los miembros de la conferencia a una serie de reglas y condiciones en cuanto a su duración, las cantidades mínimas que debían prever y las modalidades de su negociación.

426 Por tanto, resulta obligado señalar que de la remisión del considerando 286 a estos pasajes de la Decisión TAA no cabe deducir que ésta prohíbe la celebración en común de contratos de servicio.

427 De ello se desprende que, como correctamente sostiene la Comisión, la pretensión de las demandantes de que se anulen los artículos 1 a 4 de la Decisión TAA, en la medida en que prohíben los contratos de servicio celebrados en común, carece de objeto y, por tanto, debe ser desestimada.

Conclusión

428 Del conjunto del examen efectuado por el Tribunal de Primera Instancia se deduce que procede anular el artículo 5 de la Decisión TAA y desestimar el recurso en todo lo demás.

Costas

429 A tenor del artículo 87, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia, la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. A tenor del artículo 87, apartado 3, del mismo Reglamento, cuando se estimen parcialmente las pretensiones de una y otra parte, el Tribunal de Primera Instancia podrá repartir las costas, o decidir que cada parte abone sus propias costas.

430 Por haber sido desestimados esencialmente los motivos formulados por las demandantes, procede condenarlas a soportar sus propias costas, así como cuatro quintos de las costas, incluidas las correspondientes a los dos procedimientos sobre medidas provisionales T-395/94 R y T-395/94 R II, de la Comisión y de las partes coadyuvantes, ECTU, AUTF y FTA, conforme a lo solicitado por éstas.

431 Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 87, apartado 4 del Reglamento de Procedimiento, las partes coadyuvantes, ECSA y JSA, soportarán sus propias costas, incluidas las correspondientes a los dos procedimientos sobre medidas provisionales antes mencionados.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Tercera)

decide:

1) **Anular el artículo 5 de la Decisión 94/980/CE de la Comisión, de 19 de octubre de 1994, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement).**

2) **Desestimar el recurso en todo lo demás.**

3) Las demandantes soportarán sus propias costas, así como cuatro quintos de las costas de la Comisión y de las partes coadyuvantes The Freight Transport Association Ltd, Association des utilisateurs de transport de fret y The European Council of Transport Users ASBL, incluidas las correspondientes a los dos procedimientos sobre medidas provisionales T-395/94 R y T-395/94 R II.

4) La Comisión soportará un quinto de sus propias costas.

5) Las partes coadyuvantes The Freight Transport Association Ltd, Association des utilisateurs de transport de fret y The European Council of Transport Users ASBL soportarán un quinto de sus propias costas.

6) Las partes coadyuvantes The European Community Shipowners' Association ASBL y The Japanese Shipowners' Association soportarán sus propias costas, incluidas las correspondientes a los procedimientos sobre medidas provisionales T-395/94 R y T-395/94 R II.

Lenaerts Azizi Jaeger

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 28 de febrero de 2002.

El Secretario El Presidente

H. Jung M. Jaeger

Índice

Marco jurídico ..... II- 888

Hechos que originaron el litigio ..... II- 893

Procedimiento ..... II- 903

Pretensiones de las partes ..... II- 906

Sobre el interés en el pronunciamiento ..... II- 907

Sobre el fondo ..... II- 908

Sobre la pretensión principal de anulación de la Decisión impugnada ..... II- 909

I. Sobre el primer motivo, basado en la infracción del artículo 85, apartado 1, del Tratado ..... II- 909

A. Alegaciones de las partes ..... II- 909

B. Apreciación del Tribunal de Primera Instancia ..... II- 909

II. Sobre el segundo motivo, basado en la no aplicación al TAA de la exención por categoría prevista en el artículo 3 del Reglamento nº 4056/86 ..... II- 919

A. Alegaciones de las demandantes ..... II- 920

1. Sobre la apreciación errónea de las características económicas del transporte marítimo de línea ..... II- 920

a) Sobre la inadmisibilidad parcial del escrito de contestación de la Comisión II- 920

b) Características económicas del mercado de servicios regulares de transporte marítimo ..... II- 920

c) Efectos estabilizadores del TAA sobre la ruta transatlántica ..... II- 920

d) Reconocimiento por el Derecho comunitario de la inestabilidad intrínseca del mercado de servicios regulares de transporte marítimo ..... II- 921

2. Sobre la definición de la conferencia marítima en el sentido del Reglamento nº 4056/86 y sobre la estructura tarifaria dual del TAA ..... II- 921

B. Alegaciones de ECSA y de JSA ..... II- 921

C. Alegaciones de la Comisión ..... II- 921

D. Alegaciones de FTA, de AUTF y de ECTU ..... II- 921

E. Apreciación del Tribunal de Primera Instancia ..... II- 922

1. Sobre la definición de conferencia marítima en el sentido del Reglamento nº 4056/86 ..... II- 924

2. Sobre la calificación del TAA ..... II- 936

3. Conclusiones sobre la exención por categoría ..... II- 938

III. Sobre el tercer motivo, basado en la denegación de una exención individual ..... II - 939

A. Decisión TAA ..... II - 939

1. Sobre los acuerdos relativos al transporte marítimo ..... II - 939

a) Primer requisito: mejorar la producción o la distribución de productos o fomentar el progreso técnico o económico ..... II - 939

b) Segundo requisito: reservar a los usuarios una participación equitativa en el beneficio ..... II - 941

c) Tercer requisito: no imponer a las empresas interesadas restricciones que no sean indispensables para alcanzar los objetivos perseguidos ..... II - 942

d) Cuarto requisito: no ofrecer a las empresas afectadas la posibilidad de eliminar la competencia respecto de una parte sustancial de los productos de que se trate ..... II - 942

2. Sobre los acuerdos relativos al transporte terrestre ..... II - 945

a) Primer requisito ..... II - 945

b) Segundo requisito ..... II - 946

c) Tercer requisito ..... II - 946

d) Cuarto requisito ..... II - 947

B. Alegaciones de las demandantes ..... II - 947

1. Por lo que respecta a la denegación de una exención individual a los acuerdos relativos al transporte marítimo ..... II - 947

a) Primer requisito ..... II - 947

b) Segundo requisito ..... II - 948

c) Tercer requisito ..... II - 948

d) Cuarto requisito ..... II - 948

i) Mercado de referencia ..... II - 948

Por lo que respecta al mercado de servicios de que se trata ..... II - 948

Por lo que respecta al mercado geográfico pertinente ..... II - 948

ii) Competencia ..... II - 949

Por lo que respecta a la competencia interna ..... II - 949

Por lo que respecta a la cuota de mercado de los miembros del TAA y a la competencia que éstos ejercen en el mercado de que se trata ..... II - 949

Por lo que respecta a la competencia externa ..... II - 949

— Efectos acumulados de las diferentes fuentes de competencia externa II - 949

— Competencia potencial ..... II - 949

2. Por lo que respecta a la denegación de una exención individual a los acuerdos relativos al transporte terrestre ..... II- 950

C. Alegaciones de ECSA ..... II- 950

D. Alegaciones de la Comisión ..... II- 950

E. Alegaciones de FTA y de ECTU ..... II- 950

F. Apreciación del Tribunal de Primera Instancia sobre la exención individual ... II- 950

1. Admisibilidad de determinados elementos del escrito de contestación y de sus anexos ..... II- 950

2. Sobre la denegación de una exención individual a los acuerdos relativos al transporte marítimo ..... II- 954

a) Sobre la definición del mercado de referencia ..... II- 955

i) Sobre el mercado de servicios de referencia ..... II- 955

Sobre el transporte aéreo ..... II- 957

Sobre el transporte marítimo de línea convencional (break-bulk) ..... II- 959

ii) Dimensión geográfica del mercado de que se trata ..... II- 962

b) Sobre la posibilidad de eliminar la competencia respecto a una parte sustancial de los servicios de que se trata ..... II- 965

i) Sobre la competencia interna ..... II- 966

ii) Sobre la parte sustancial del mercado de referencia controlada por los miembros del TAA ..... II- 972

iii) Sobre la competencia externa ..... II- 976

Competencia en la ruta transatlántica directa ..... II- 976

Otras fuentes de competencia (la competencia potencial) ..... II- 979

— Sustitución por el lado de la oferta ..... II- 981

— Sobre la competencia ejercida por los transportistas ausentes de la ruta transatlántica, pero que pueden entrar en ella ..... II- 984

Sobre la exención, a título individual, de los acuerdos de fijación de los precios del transporte terrestre ..... II- 988

Sobre la infracción del artículo 190 del Tratado ..... II- 990

Sobre la infracción del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo ..... II- 990

I. Alegaciones de las partes ..... II- 990

II. Apreciación del Tribunal de Primera Instancia ..... II- 990

Sobre las pretensiones subsidiarias ..... II- 991

I. Sobre la anulación de los artículos 1, 2, 3 y 4 de la Decisión TAA en la medida en que prohíben fijar los precios del transporte combinado ..... II- 991

A. Alegaciones de las partes ..... II- 991

B. Apreciación del Tribunal de Primera Instancia ..... II- 992

II. Sobre la anulación del artículo 5 de la Decisión TAA relativa a los contratos de servicio ..... II- 994

A. Alegaciones de las partes ..... II- 994

B. Apreciación del Tribunal de Primera Instancia ..... II- 998

III. Sobre la anulación de los artículos 1, 2, 3 y 4 de la Decisión TAA en la medida en que prohíben los contratos de servicio celebrados en común II-1002

A. Alegaciones de las partes II-1002

B. Apreciación del Tribunal de Primera Instancia II-1002

Conclusión II-1003

Costas II-1003