

Luis Ortiz Blanco

**LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS  
FRENTE AL DERECHO  
ANTITRUST DE LA COMUNIDAD  
EUROPEA**

**CRÍTICA DE UNA PARADOJA JURÍDICA**

C O L E C C I Ó N

Garrigues

**MARCIAL, PONS,  
EDICIONES JURÍDICAS Y SOCIALES, S.A.  
MADRID      2007      BARCELONA**

# ÍNDICE

	Pág.
<b>PRÓLOGO</b> .....	19
<b>CAPÍTULO 1. LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS EN EL MUNDO Y EN LA UNIÓN EUROPEA</b> .....	21
1.1. EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE LÍNEAS REGULARES EN EL MUNDO Y EN LA UE .....	22
1.2. LA CARTELIZACIÓN DEL MAR .....	25
1.2.1. El origen de las conferencias marítimas .....	25
1.2.2. Un siglo de conferencias: 1875-1966 .....	30
1.2.3. La revolución de los contenedores .....	35
1.2.4. Nuevas realidades, nuevos acuerdos .....	41
1.3. LAS CONFERENCIAS Y SUS ACUERDOS .....	44
1.3.1. Características básicas, objetivos y naturaleza jurídica de las conferencias marítimas .....	44
1.3.2. La depuración de la noción de conferencia marítima y la definición de conferencia .....	46
1.3.3. Los acuerdos y prácticas restrictivas de las conferencias .....	47
1.4. LAS PRIMERAS REACCIONES DE LOS PODERES PÚBLICOS FRENTE A LAS CONFERENCIAS .....	48
1.4.1. Las conferencias ante los tribunales británicos y estadounidenses .....	48
1.4.1.1. El asunto Mogul .....	49
1.4.1.2. Las primeras acciones del Departamento de Justicia de EEUU contra las conferencias .....	51

	Pág.
1.4.2. Las primeras investigaciones sobre las conferencias: las Comisiones de encuesta británicas y estadounidense .....	52
1.4.2.1. Las primeras Comisiones de investigación sobre las prácticas de las conferencias en los tráficos entre el Reino Unido y Singapur y Australia .....	53
1.4.2.2. La «Royal Commission on Shipping Rings» .....	54
1.4.2.3. El Comité Alexander .....	57
1.4.2.4. Otras investigaciones posteriores sobre las conferencias marítimas .....	60
1.5. LA REGULACIÓN ESTADOUNIDENSE DE LAS CONFERENCIAS .....	63
1.5.1. La Shipping Act de 1916 .....	63
1.5.2. La reforma de 1961 y la erosión de la inmunidad <i>antitrust</i> .....	66
1.5.3. La Shipping Act de 1984 .....	69
1.5.4. La reforma de 1998 y la erosión del concepto de « <i>common carrier</i> » ...	77
1.6. LA «AUTORREGULACIÓN» EUROPEA .....	82
1.6.1. La «autorregulación» no regulada (1875-1963) .....	83
1.6.2. La reglamentación privada de la «autorregulación» (1963-1974) .....	85
1.6.2.1. La aplicación de criterios de Derecho <i>antitrust</i> a las conferencias marítimas en EEUU y la organización de la defensa del sistema de conferencias: La Resolución del CSG de marzo de 1963 y la Nota de Entendimiento entre navieras y cargadores de diciembre de 1963. Las Recomendaciones Conjuntas del CENSA y los ESC .....	85
1.6.2.2. El aumento del descontento hacia las conferencias marítimas en los países en vías de desarrollo y su recepción en los países desarrollados. El Informe Rochdale y el Código CENSA/ESC .....	90
1.7. LA REGULACIÓN PARCIAL DE LA AUTORREGULACIÓN. OTROS SISTEMAS REGULADORES HASTA 1970 .....	98
1.8. LOS PAÍSES EN VÍAS DE DESARROLLO Y LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS .....	100
1.9. UNCTAD Y EL TRANSPORTE MARÍTIMO .....	107
1.10. LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS EN UNCTAD: HACIA UN CÓDIGO DE CONDUCTA INTERNACIONAL PARA LAS CONFERENCIAS .....	110
1.10.1. Las conferencias marítimas en UNCTAD I y UNCTAD II: La «Medida Común de Entendimiento» y las conclusiones de Nueva Delhi. Los estudios de la Secretaría de UNCTAD sobre las conferencias marítimas (1964-1971) .....	111
1.10.2. El Informe Rochdale, el Código CENSA y su influencia en la concepción del Código UNCTAD. La preparación y la adopción de la Convención de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas (1972-1974) .....	114
1.11. LA REGULACIÓN INTERNACIONAL DE LAS CONFERENCIAS: LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE UN CÓDIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS .....	118

	Pág.
1.11.1. Definiciones, contenido y normas de participación en las conferencias .....	119
1.11.2. Las relaciones de las conferencias con los cargadores: mecanismos de consulta .....	125
1.11.3. Fletes, tarifas y recargos .....	126
1.11.4. Adecuación de los servicios .....	129
1.11.5. Acuerdos de lealtad .....	132
1.11.6. Los mecanismos de solución de controversias y las cláusulas finales ..	135
1.12. LA COMUNIDAD INTERNACIONAL ANTE EL CÓDIGO DE CONDUCTA. LAS RESERVAS A LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CÓDIGO .....	136
1.12.1. El tercer mundo, el Código UNCTAD y la filosofía «codista» .....	137
1.12.2. Los países de la OCDE ante el Código UNCTAD .....	140
1.12.2.1. La política marítima de la OCDE y las conferencias de fletes .....	140
1.12.2.2. Los países de la OCDE frente al Código de Conducta de las Conferencias Marítimas .....	151
1.13. LA COMUNIDAD EUROPEA ANTE EL CÓDIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS Y ANTE EL FENÓMENO DE LAS CONFERENCIAS .....	153
1.13.1. Los orígenes de la política de transportes marítimos de la Comunidad Europea .....	153
1.13.2. El Código de Conducta como detonante de la política marítima comunitaria, y el «Compromiso de Bruselas» .....	155
1.13.3. Significación, caracteres y contenido del «Compromiso de Bruselas» .....	161
1.13.4. El «Compromiso de Bruselas» y las normas de competencia .....	166
1.13.5. Las reacciones internacionales ante el «Compromiso de Bruselas» ...	168
1.13.6. La política de transportes marítimos comunitaria y de la OCDE después del «Compromiso de Bruselas» .....	173
1.13.6.1. Nuevos bríos para la política comunitaria de transporte marítimo .....	173
1.13.6.2. El Memorándum marítimo de 1985 .....	175
1.13.6.3. El paquete de reglamentos de 1986: la libre prestación de servicios, la defensa comercial, el libre acceso a los tráfico marítimos y la libre competencia en la legislación comunitaria .....	178
1.14. LA APLICACIÓN DE LAS NORMAS DE COMPETENCIA EN EL TRANSPORTE Y EL ORIGEN DEL REGLAMENTO 4056/86 .....	180
1.14.1. Las normas de competencia del Tratado CE: los arts. 81 y 82 CE y sus reglamentos de aplicación generales .....	180
1.14.2. La controversia en torno a la especificidad del título de transportes y la universalidad del Tratado .....	188

	Pág.
1.14.3. El Reglamento 17, el Reglamento 141 y el Reglamento 1017/68: Un poco de historia .....	192
1.14.4. El asunto de los Marinos Franceses como hito en el desarrollo del Derecho de la competencia en el sector del transporte .....	199
1.14.5. La adopción de los Reglamentos 4056/86 y 3975/87 .....	203
1.14.6. Procedimiento aplicable en el Derecho de la competencia comunitario en el transporte .....	208
1.15. LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO 4056/86 POR LA COMISIÓN EUROPEA .....	210
1.16. EL PROCESO DE REVISIÓN Y DEROGACIÓN DEL REGLAMENTO 4056/86 .....	215
 <b>CAPÍTULO 2. EL REGLAMENTO (CEE) NÚM. 4056/86 DEL CONSEJO Y LA EXENCIÓN POR CATEGORÍAS DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS</b> .....	 219
2.1. LA DOBLE NATURALEZA DEL REGLAMENTO 4056/86 .....	221
2.1.1. El Reglamento 4056/86 dentro de las políticas comunitarias .....	221
2.1.1.1. El Reglamento 4056/86 reglamento de competencia .....	221
2.1.1.2. El Reglamento 4056/86 dentro de la política de transporte marítimo comunitaria .....	225
2.1.1.3. Los objetivos del Reglamento .....	229
2.1.2. Dos bases jurídicas para el Reglamento 4056/86 .....	233
2.1.2.1. El art. 87 del Tratado CEE como base jurídica del Reglamento 4056/86 .....	234
2.1.2.2. El art. 84.2 del Tratado CEE como segunda base jurídica del Reglamento 4056/86: Lucha institucional y procedimiento de adopción de decisiones .....	236
2.2. EL ÁMBITO DE APLICACIÓN Y EL CONTENIDO GENERAL DEL REGLAMENTO 4056/86 .....	238
2.2.1. El ámbito de aplicación del Reglamento 4056/86 .....	238
2.2.1.1. El ámbito de aplicación del Reglamento 4056/86 y el ámbito de aplicación de los arts. 81 y 82 CE .....	239
2.2.1.2. La exclusión del transporte no marítimo y las dudas acerca de los servicios de manipulación de la carga en puerto .....	243
2.2.1.3. El transporte marítimo de cabotaje .....	247
2.2.1.4. La exclusión de los servicios de «tramp» .....	249
2.2.1.5. La exclusión del transporte marítimo entre puertos de terceros países, el régimen de los «servicios auxiliares» del transporte marítimo .....	255
2.2.1.6. Las consecuencias jurídicas de la exclusión del «tramp» y el cabotaje .....	258
2.2.2. El contenido procedimental del Reglamento 4056/86 como reglamento específico para algunas formas de transporte marítimo .....	260

	Pág.
2.2.3. El contenido sustantivo del Reglamento 4056/86 como exención por categorías para las conferencias marítimas .....	266
2.3. EXENCIONES Y EXCEPCIONES: EL ART. 2 DEL REGLAMENTO 4056/86 .....	267
2.3.1. El origen del art. 2 del Reglamento 4056/86: El art. 3 del Reglamento 1017/68 .....	267
2.3.2. El valor jurídico de las «excepciones» para los acuerdos técnicos en los reglamentos de transporte .....	270
2.3.3. La excepción a favor de los acuerdos técnicos en el transporte marítimo .....	273
2.4. LA EXENCIÓN DEL ART. 3 DEL REGLAMENTO 4056: ASPECTOS SISTEMÁTICOS .....	275
2.5. LA DEFINICIÓN DE «CONFERENCIA MARÍTIMA» EN EL REGLAMENTO 4056/86 .....	276
2.5.1. La ausencia de requisitos formales .....	277
2.5.2. La actividad de los miembros de conferencias .....	278
2.5.2.1. La exigencia de explotar buques y el régimen de los NVOCs .....	278
2.5.2.2. La exclusión de los servicios no regulares y de cabotaje. La situación del transporte de neograneles («neo-bulk») ....	281
2.5.2.3. Conferencias de carga y conferencias de pasaje .....	283
2.5.3. El ámbito geográfico de las conferencias. Superconferencias. Pluralidad de conferencias en un solo tráfico .....	284
2.5.4. El contenido básico característico de las conferencias marítimas .....	289
2.6. LOS REQUISITOS DEL ART. 3 Y LOS ACUERDOS POR ÉL AUTORIZADOS: ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA EXENCIÓN POR CATEGORÍAS .....	292
2.6.1. El ámbito de aplicación básico de la exención por categorías: el art. 3 como exención-abanico .....	292
2.6.2. La celebración de acuerdos autorizados como requisito de la exención...	293
2.6.2.1. La fijación de fletes o tarifas como requisito indispensable de la exención .....	293
2.6.2.2. La necesidad de otros acuerdos restrictivos para gozar de la exención .....	295
2.6.3. Algunos problemas relacionados con la fijación de tarifas de flete por las conferencias marítimas .....	299
2.6.3.1. La existencia de «prácticas desleales» ( <i>malpractices</i> ) en el seno de las conferencias y sus consecuencias .....	299
2.6.3.2. La discriminación entre productos en las tarifas de las conferencias .....	302
2.6.4. Acuerdos expresamente autorizados por la exención .....	304

	Pág.
2.6.4.1. Acuerdos de «racionalización»: Acuerdos relativos a la oferta de servicios de transporte de línea. Reparto territorial del mercado y reducciones importantes de capacidad en las conferencias .....	304
2.6.4.2. Acuerdos de distribución del tráfico («pools») .....	310
2.6.5. Acuerdos no especificados accesorios a los acuerdos básicos de las conferencias .....	311
2.6.5.1. Normas relativas a la participación en las conferencias: Normas de ingreso y de retirada (conferencias abiertas y conferencias cerradas; preaviso) .....	314
2.6.5.2. Normas de régimen interno: administración y votación; régimen disciplinario .....	323
2.6.5.3. Mecanismos para la solución de controversias .....	328
2.6.5.4. Acuerdos sobre distribución y comercialización de servicios (agencias y transitarios) .....	330
2.6.6. El régimen de los acuerdos entre miembros de varias conferencias ....	337
2.7. LOS ACUERDOS ENTRE LAS CONFERENCIAS Y SUS COMPETIDORES INDEPENDIENTES Y LOS LÍMITES DE LA EXENCIÓN POR CATEGORÍAS DEL ART. 3 DEL REGLAMENTO 4056/86 .....	340
2.8. LOS ACUERDOS NO AUTORIZADOS DE LAS CONFERENCIAS: APLICABILIDAD DE LA EXENCIÓN, NULIDAD PARCIAL Y SEPARABILIDAD DE ACUERDOS .....	344
2.9. CONDICIONES Y OBLIGACIONES IMPUESTAS A LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS .....	352
2.10. LA CONDICIÓN DE NO DISCRIMINACIÓN DEL ART. 4 DEL REGLAMENTO 4056/86 .....	353
2.10.1. La discriminación entre puertos y países y las conferencias marítimas comunitarias .....	354
2.10.2. Consecuencias del incumplimiento de la condición: Nulidad y separabilidad de los acuerdos discriminatorios .....	360
2.11. LAS OBLIGACIONES APAREJADAS A LA EXENCIÓN DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS: EL ART. 5 DEL REGLAMENTO 4056/86 .....	362
2.11.1. La celebración de consultas con los cargadores y la autorregulación en el transporte marítimo .....	363
2.11.2. La regulación de los acuerdos de fidelidad o de lealtad .....	367
2.11.3. Servicios no cubiertos por el flete .....	376
2.11.4. La obligación de publicar las tarifas .....	379
2.11.5. La obligación de notificar las recomendaciones de los conciliadores y los laudos arbitrales .....	381
2.11.6. Consecuencias del incumplimiento de las obligaciones .....	384
2.12. LA EXENCIÓN PARA LOS ACUERDOS ENTRE CONFERENCIAS Y USUARIOS, Y ENTRE USUARIOS .....	385

	Pág.
2.13. EL CONTROL DE LOS ACUERDOS AUTORIZADOS Y LAS PRÁCTICAS DE LAS CONFERENCIAS: LA RETIRADA A TÍTULO INDIVIDUAL DE LA EXENCIÓN POR CATEGORÍAS DE CONFORMIDAD CON LOS ARTS. 7 Y 8 DEL REGLAMENTO 4056/86 .....	390
2.13.1. Incumplimiento de una obligación .....	390
2.13.2. Incumplimiento de las condiciones de base de la exención: Efectos incompatibles con el art. 81.3 CE .....	391
2.13.3. La retirada de la exención por haber abusado de una posición dominante: El art. 8 del Reglamento como disposición procesal .....	398
2.14. NORMAS EN CASO DE CONFLICTO DE DERECHO INTERNACIONAL .....	401
<b>CAPÍTULO 3. VENTAJAS ECONÓMICAS, PARTICIPACIÓN DE LOS CARGADORES E INDISPENSABILIDAD DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS .....</b>	<b>409</b>
3.1. CUESTIONES GENERALES RELATIVAS A LA APLICACIÓN DEL ART. 81.3 CE A LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS .....	411
3.2. LA PRIMERA CONDICIÓN PARA LA OBTENCIÓN DE UNA EXENCIÓN: LAS «VENTAJAS» ECONÓMICAS O TÉCNICAS DE ALGUNOS ACUERDOS RESTRICTIVOS COMO PUNTO DE PARTIDA DE SU AUTORIZACIÓN EN DERECHO DE LA COMPETENCIA COMUNITARIO .....	420
3.3. LAS VENTAJAS DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS .....	427
3.4. LOS PRESUPUESTOS TEÓRICOS DEL CARÁCTER VENTAJOSO DE LAS CONFERENCIAS .....	430
3.4.1. La eficiencia del mercado frente a la eficiencia técnica .....	430
3.4.2. Competencia destructiva e inestabilidad en el mercado de línea. La teoría del núcleo vacío (« <i>empty core</i> ») .....	433
3.5. EL ARGUMENTO DE LA ESTABILIDAD: HACIA UNA CRÍTICA DE LA TEORÍA TRADICIONAL SOBRE LAS VENTAJAS DE LA FIJACIÓN DE FLETES EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO REGULAR .....	444
3.5.1. El sentido de (una ventaja llamada) estabilidad .....	444
3.5.2. El carácter generalmente lesivo y no eximible de los acuerdos de fijación de precios en Derecho de la competencia comunitario, y sus excepciones .....	449
3.5.3. El carácter ventajoso de la fijación de fletes en el Reglamento 4056/86 .....	455
3.5.4. Las dudosas bondades de la estabilidad en los fletes .....	459
3.5.5. Las carencias estabilizadoras de las conferencias .....	462
3.5.5.1. La frecuencia de los aumentos generales de los fletes .....	463
3.5.5.2. La competencia en la calidad de los servicios como factor desestabilizador .....	465
3.5.5.3. Las tarifas discriminatorias en función de los productos impuestas por las conferencias .....	467

	Pág.
3.5.5.4. Las «prácticas desleales» en el interior de las conferencias (« <i>malpractices</i> ») .....	470
3.5.5.5. El papel de las conferencias en las «guerras de fletes» .....	473
3.5.5.6. La imposición de recargos .....	475
3.5.6. Conclusiones acerca de la estabilidad .....	477
3.6. EL ARGUMENTO DE LA ADECUACIÓN Y LA EFICIENCIA DE LOS SERVICIOS .....	477
3.6.1. Las nociones de adecuación y eficiencia .....	477
3.6.2. La racionalización de los servicios como supuesta solución a los pro- blemas de ineficiencia del mercado de línea .....	480
3.6.3. Una crítica de la eficiencia, la adecuación y la racionalización confe- rencial .....	483
3.6.3.1. Transporte marítimo de línea y monopolización .....	483
3.6.3.2. Los logros de las conferencias en materia de eficiencia téc- nica .....	489
3.6.3.3. Conferencias marítimas y racionalización .....	490
3.6.3.4. La capacidad de racionalización de otros tipos de acuerdos, y de los independientes, frente a la capacidad de racionali- zación de las conferencias .....	495
3.6.4. Conclusiones acerca de la eficiencia y la adecuación que proporcionan las conferencias .....	497
3.7. CONCLUSIONES ACERCA DE LAS VENTAJAS ECONÓMICAS DE LAS CONFERENCIAS .....	499
3.8. LA PARTICIPACIÓN EQUITATIVA DE LOS CONSUMIDORES EN EL BENEFICIO RESULTANTE DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS: ALGUNAS CUESTIONES GENERALES .....	500
3.9. LA TEORÍA TRADICIONAL ACERCA DE LOS BENEFICIOS RESUL- TANTES DE LAS CONFERENCIAS PARA LOS USUARIOS Y EL REGLAMENTO 4056/86 .....	507
3.10. LA CUESTIONABLE PERVIVENCIA DE LOS BENEFICIOS TRADICIO- NALES DE LAS CONFERENCIAS Y SU PERCEPCIÓN POR PARTE DE LOS USUARIOS .....	509
3.11. EL SALDO DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS: ¿POSITIVO, NEU- TRO O NEGATIVO? .....	518
3.12. EL CARÁCTER INDISPENSABLE DE LAS RESTRICCIONES DE LA COMPETENCIA ACORDADAS POR LOS MIEMBROS DE LAS CONFE- RENCIAS. CUESTIONES GENERALES ACERCA DE LA TERCERA CONDICIÓN DEL ART. 81.3 CE .....	526
3.13. EL DUDOSO CARÁCTER INDISPENSABLE DE LA FIJACIÓN DE FLE- TES: ALTERNATIVAS MENOS RESTRICTIVAS .....	530
3.13.1. Los actos propios de las conferencias como prueba de la «dispensa- bilidad subjetiva» de la fijación de fletes en conferencia .....	531
3.13.1.1. El carácter contingente de la pertenencia a las conferen- cias marítimas para las navieras de línea .....	531

	Pág.
3.13.1.2. El incumplimiento de los acuerdos de las conferencias por parte de sus miembros: de nuevo las «prácticas desleales» .....	533
3.13.2. La existencia de alternativas menos restrictivas para conseguir la estabilidad: las tarifas no discriminatorias y los contratos de servicio de larga duración .....	535
3.13.2.1. La «dispensabilidad objetiva» de la discriminación en función del tipo de cargas en las tarifas de las conferencias ...	536
3.13.2.2. Los contratos de servicio como alternativa histórica a la fijación de fletes en el transporte marítimo regular. <i>Common carriage</i> y <i>contract carriage</i> .....	537
3.13.2.3. La vuelta de la contratación a largo plazo en EEUU y el retorno a las diferencias fundamentales entre contratos de servicio y fletes .....	540
3.13.2.4. La expansión del <i>contract carriage</i> y el fin de la inestabilidad por medios adecuados y eficientes .....	543
3.13.2.5. Los contratos de servicio ante el Derecho de la competencia comunitario .....	546
3.14. LA INDISPENSABILIDAD DE LOS ACUERDOS DE REPARTO DEL MERCADO Y «RACIONALIZACIÓN» CELEBRADOS EN EL SENO DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS, Y DEL CONTROL DE LA OFERTA POR PARTE DE LOS MIEMBROS DE ÉSTA .....	558
3.15. CONFERENCIAS ABIERTAS O CERRADAS, A LA LUZ DE LA TERCERA CONDICIÓN PARA LA EXENCIÓN .....	562
3.16. EL CARÁCTER INDISPENSABLE DE OTRAS RESTRICCIONES DE LA COMPETENCIA AUTORIZADAS A LOS MIEMBROS DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS: LOS ACUERDOS DERIVADOS DE LAS CONSULTAS ENTRE CARGADORES Y CONFERENCIAS Y LOS ACUERDOS DE LEALTAD O FIDELIDAD .....	566
3.17. LA ETERNA DURACIÓN DE LAS EXENCIONES A LA LUZ DE LA TERCERA CONDICIÓN DEL ART. 81.3 CE Y DEL PRINCIPIO GENERAL DE PROPORCIONALIDAD .....	569
<b>CAPÍTULO 4. EL PODER DE MERCADO DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS</b> .....	<b>573</b>
4.1. INTRODUCCIÓN .....	574
4.2. EL PODERÍO ECONÓMICO EN EL ART. 81.3.B) CE: LA CONDICIÓN DE NO ELIMINACIÓN DE LA COMPETENCIA RESPECTO DE UNA PARTE SUSTANCIAL DEL MERCADO .....	575
4.2.1. Cuestiones generales a propósito de la cuarta condición para la exención .....	575
4.2.2. Las relaciones entre los arts. 81.3 y 82 CE .....	580
4.2.3. Teorías acerca de la relación entre las nociones de «posición dominante» y de «eliminación de la competencia respecto de una parte sustancial del mercado» .....	587

	Pág.
4.2.4. La radical incompatibilidad de las posiciones dominantes nacidas de un acuerdo restrictivo con el art. 81.3.b) CE .....	594
4.2.4.1. Las posiciones dominantes colectivas, en general .....	594
4.2.4.2. El análisis de la «posición conjunta» y el problema de la competencia interna .....	595
4.2.4.3. Las posiciones (dominantes) colectivas derivadas de acuerdos restrictivos .....	602
4.2.4.4. El análisis del poder de mercado en los supuestos de posición dominante colectiva .....	607
4.3. LA DEFINICIÓN DEL MERCADO RELEVANTE EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO REGULAR. EL ANÁLISIS DE LOS MERCADOS DE LÍNEA POR LA COMISIÓN EUROPEA .....	608
4.3.1. Análisis técnico del mercado de producto .....	610
4.3.2. Análisis geográfico del mercado de producto .....	620
4.3.3. Análisis del mercado geográfico .....	622
4.4. LA «POSICIÓN COLECTIVA» DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS. EL PROBLEMA DE LA COMPETENCIA INTERNA .....	624
4.4.1. La inequívoca «posición colectiva» de las conferencias .....	624
4.4.2. El problema de la competencia interna .....	630
4.5. LA POSICIÓN DOMINANTE DE LAS CONFERENCIAS .....	636
4.5.1. La estructura de la oferta .....	639
4.5.1.1. Introducción .....	639
4.5.1.2. Cuotas de mercado absolutas: estabilidad, durabilidad e importancia. La naturaleza y los objetivos de las conferencias .....	641
4.5.1.3. Cuotas de mercado relativas. Calidad de los servicios y calidad de la competencia de los independientes. Su papel en los mercados de línea .....	651
4.5.1.4. La competencia de las navieras que no explotan buques ....	660
4.5.1.5. Grado de concentración en el mercado .....	664
4.5.2. La competencia potencial .....	668
4.5.2.1. La competencia potencial «clásica» .....	670
4.5.2.2. La teoría de los mercados «expugnables» o «contestables» .....	676
4.5.3. La estructura de la demanda y el poder compensatorio o de reequilibrio (« <i>countervailing power</i> ») de los usuarios .....	683
4.5.4. Otros criterios accesorios de corroboración, de índole estructural .....	702
4.5.5. Análisis de conducta: el poder de mercado de las conferencias a la luz de sus prácticas .....	703

	Pág.
4.5.5.1. El abuso de posición dominante, en general: concepto y ejemplos .....	704
4.5.5.2. Los abusos de las conferencias marítimas en los precedentes comunitarios .....	705
4.5.5.3. Las prácticas susceptibles de considerarse abusivas autorizadas por el Reglamento 4056/86: elevación del nivel de los fletes, imposición de recargos, discriminación por el tipo de cargas y acuerdos de lealtad .....	708
4.6. CONCLUSIONES SOBRE LA CONDICIÓN DE NO ELIMINACIÓN DE LA COMPETENCIA Y EL PODER DE MERCADO DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS .....	728
<b>CAPÍTULO 5. EL FUTURO DE LOS CÁRTELES MARÍTIMOS .....</b>	<b>733</b>
5.1. EL ATÍPICO ORIGEN DE LA EXENCIÓN POR CATEGORÍAS DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS .....	734
5.2. LOS DUDOSOS MÉRITOS DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS .....	738
5.2.1. La paradoja de la estabilidad .....	740
5.2.2. Los usuarios y el paternalismo .....	745
5.2.3. Pros y contras, en la balanza .....	748
5.2.4. La dispensa de la indispensabilidad .....	748
5.2.5. El poder de mercado de las conferencias marítimas .....	751
5.3. ESTABILIDAD Y COMPETENCIA EFECTIVA .....	752
5.4. EL REGLAMENTO 4056/86 COMO EJEMPLO DE DESNATURALIZACIÓN DE LAS EXENCIONES POR CATEGORÍAS .....	760
5.4.1. La aceptación de restricciones en Derecho de la competencia comunitario .....	761
5.4.2. Las conferencias y los límites de la autorregulación en Derecho de la competencia comunitario .....	764
5.4.3. La instrumentalización del art. 81.3 CE con fines de política marítima .....	768
5.5. LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS EN LA ENCRUCIJADA COMUNITARIA .....	774
5.5.1. Introducción .....	774
5.5.2. La defensa de la competencia en el mar y sus riesgos .....	775
5.5.2.1. Un ejemplo de retroceso: la política de EE.UU hacia las conferencias marítimas .....	777
5.5.2.2. Las políticas de control en EEUU y en Europa a partir de 1984 .....	783
5.5.2.3. Los límites legales y constitucionales de la autorización de las conferencias en EEUU y en la UE .....	786
5.5.2.4. Un nuevo cometido para la <i>comity</i> .....	787
5.5.3. La UE, el Código de Conducta de las Naciones Unidas y los objetivos de los PVD en el transporte marítimo .....	791

	Pág.
5.5.3.1. El Código UNCTAD y el Derecho comunitario .....	792
5.5.3.2. Los PVD y la significación política del Código de Conducta .....	794
5.6. MODELO PARA ARMAR: LA REVISIÓN DEL REGLAMENTO 4056/86 Y EL FIN DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS EN LA UE .....	796
5.6.1. El origen y la pervivencia de las conferencias marítimas en el mundo: Mercadotecnia ideológica y grupos de presión navieros .....	799
5.6.2. El fin de la especificidad del transporte marítimo de línea .....	805
5.6.3. El Emperador va desnudo .....	810
5.7. EL FUTURO DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA REGULAR .....	812
5.7.1. Introducción .....	812
5.7.2. Un mundo sin cárteles marítimos .....	814
5.7.2.1. El improbable Apocalipsis de la libre competencia .....	814
5.7.2.2. La formación de precios en el nuevo mundo del transporte marítimo regular .....	818
5.7.3. El nuevo papel de las normas de competencia comunitarias: concentración oligopolística y pervivencia de la discriminación .....	820
5.7.4. El intercambio de información entre navieras como alternativa a las conferencias .....	825
5.8. CONSIDERACIONES FINALES .....	831
<b>RESEÑAS</b> .....	843
REGLAMENTOS .....	843
DIRECTIVAS .....	846
OTROS ACTOS COMUNITARIOS .....	846
LEGISLACIÓN NO COMUNITARIA .....	847
SENTENCIAS DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (TJCE) .....	847
SENTENCIAS DEL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (TPI) .....	852
OTRAS RESOLUCIONES JUDICIALES COMUNITARIAS .....	855
DECISIONES .....	856
RESOLUCIONES ADMINISTRATIVAS Y JUDICIALES NO COMUNITARIAS ...	861
OTROS DOCUMENTOS DE LA COMISIÓN .....	862
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	867

## PRÓLOGO

Este libro es la continuación de una investigación para una tesis doctoral que comenzó hace veinte años y cuyos primeros frutos aparecieron en un libro que publicamos mi amigo Ben VAN HOUTTE y yo hace diez años<sup>1</sup>.

Desde mi primer encuentro con ellas en 1987, las conferencias marítimas me parecieron un tema práctico y atrayente. Práctico porque en aquel entonces trabajaba en la Unidad de Transportes de la Dirección General de Defensa de la Competencia (DG IV) de la Comisión Europea. Atrayente por lo atípico y chocante que resultaba que a los cárteles más típicos del mundo se les autorizase todo lo que el Reglamento 4056/86 les autorizaba, y eso en aplicación de las normas de competencia de la Comunidad Europea. La paradoja de que las conferencias marítimas fueran buenas en Derecho de la competencia porque limitaban de forma muy importante la competencia entre navieras me pareció, en fin, digna de estudio.

Mucho ha llovido desde 1986 y algo menos desde 1996. Mi investigación sobre las conferencias tuvo que compartir mi tiempo libre con otros proyectos científicos y académicos, se desdoblaba a cada paso<sup>2</sup> y, en fin, fue avanzando lentamente, muy lentamente. Tanto que en el entretanto ha sido derogada la exención por categorías de las conferencias marítimas.

El que así haya sucedido tiene sus inconvenientes (¿por qué justificar que había que hacer algo que ya se ha hecho?), pero también alguna ventaja: ya no tendré que correr tras los acontecimientos que año a año se han ido sucediendo en la ajetreada vida de los cárteles marítimos en la UE durante los últimos doce años; además, he podido acabar este libro (el veloz Aquiles ha alcanzado por fin a la tortuga... cuando la tortuga ha parado); por último, estoy

---

<sup>1</sup> ORTIZ BLANCO L. y VAN HOUTTE B. *Las normas de competencia comunitarias en el transporte*. Cuadernos de Estudios Europeos, No. 17, Madrid, Civitas, 1996. También publicado en inglés como *EC Competition Law in the Transport Sector*, Oxford, Clarendon Press, 1996.

<sup>2</sup> Tanto que mis investigaciones para el Capítulo 4 han dado lugar a un nuevo libro que será publicado en 2007 por Hart Publishing en Oxford con el título de *Market Power in EC Antitrust Law*.

razonablemente seguro de que poco a nada interesante ocurrirá con las conferencias marítimas en la UE en los años venideros.

Con todo, quiero creer —no me queda otro remedio— que a pesar de los pesares mi libro sigue teniendo ahora algún interés, por varias razones.

La primera es que las conferencias marítimas funcionarán dos años más en la UE.

La segunda es que previsiblemente tardarán más de dos años en desaparecer de todos los tráfico del mundo (pero desaparecerán, no me cabe la menor duda).

La tercera es que yo podría equivocarme y las conferencias marítimas podrían no desaparecer en otras partes del mundo, o incluso reaparecer en la UE.

La cuarta y última es que, en cualquier caso, lo acaecido con las conferencias —su protección por los poderes públicos durante ciento treinta años— nos puede enseñar lecciones muy útiles en otras áreas del Derecho de la competencia y del Derecho comunitario general, así como de las políticas sectoriales y de la política económica general.

Este libro se estructura en cinco grandes capítulos:

El primero repasa la historia de las conferencias marítimas desde su creación (1875) hasta su desautorización en la UE (2006).

El segundo analiza los antecedentes y las disposiciones sustantivas del Reglamento 4056/86, la inmensa mayoría de las cuales se referían directa o indirectamente a las conferencias marítimas.

Los capítulos tercero y cuarto se dedican a desmontar las razones para autorizar a las conferencias en la UE, y sirven muy probablemente para descartar sus supuestos méritos en otros tráfico del mundo.

El quinto y último capítulo resume los hallazgos fundamentales de mi investigación e intenta proyectar sus enseñanzas hacia otras latitudes y hacia el futuro.

Pido disculpas porque las ideas centrales de mi investigación se repiten a lo largo de todo el libro. Supongo que mis malos hábitos académicos no me permiten dejar ser machacón ni tan siquiera en una obra dirigida más a especialistas que a estudiantes.

Por último, quiero agradecer a Richard HART<sup>3</sup> su confianza y su paciencia conmigo, y a mis socios, compañeros y amigos de Garrigues Abogados y Asesores Tributarios su gran apoyo durante los últimos años.

Madrid, 27 de octubre de 2006.

---

<sup>3</sup> Este libro será coetáneamente publicado por: Hart Publishing en Oxford con el título de *Shipping Conferences under EC Antitrust Law - Criticism of a legal paradox*.