

# Diario Oficial

## de la Unión Europea

C 245

51º año

Edición  
en lengua española

Comunicaciones e informaciones

26 de septiembre de 2008

<u>Número de información</u>	Sumario	Página
IV	<i>Informaciones</i>	
INFORMACIONES PROCEDENTES DE INSTITUCIONES Y ÓRGANOS DE LA UNIÓN EUROPEA		
<b>Comisión</b>		
2008/C 245/01	Tipo de cambio del euro .....	1
2008/C 245/02	Directrices sobre la aplicación del artículo 81 del Tratado CE a los servicios de transporte marítimo <sup>(1)</sup> .....	2
2008/C 245/03	Relación de las decisiones comunitarias sobre autorizaciones de comercialización de medicamentos del 1 de agosto de 2008 al 31 de agosto de 2008 [Publicación en virtud del artículo 13 o del artículo 38 del Reglamento (CE) n° 726/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo] .....	15
2008/C 245/04	Relación de las decisiones comunitarias sobre autorizaciones de comercialización de medicamentos del 1 de agosto de 2008 al 31 de agosto de 2008 [Decisiones tomadas en virtud del artículo 34 de la Directiva 2001/83/CE del Parlamento Europeo y del Consejo o del artículo 38 de la Directiva 2001/82/CE del Parlamento Europeo y del Consejo] .....	21
V <i>Anuncios</i>		
PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS		
<b>Comisión</b>		
2008/C 245/05	Convocatoria de manifestaciones de interés en participar en una estructura consultiva científica de evaluación del riesgo de los Comités científicos y en la base de datos de expertos .....	23

ES

## PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LA APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE COMPETENCIA

**Comisión**

2008/C 245/06	Notificación previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.5251 — System Capital Management-Energies/Metinvest) — Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado (1) .....	26
2008/C 245/07	Notificación previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.5178 — OEP/Pfleiderer) — Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado (1) .....	27

---

**Corrección de errores**

2008/C 245/08	Corrección de errores de la Comunicación de la Comisión con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo — Modificación por Italia de las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares Pantelleria-Trapani (DO C 230 de 9.9.2008) .....	28
---------------	--	----

---

**Nota al lector** (véase página tres de cubierta)



(1) Texto pertinente a efectos del EEE

## IV

(Informaciones)

INFORMACIONES PROCEDENTES DE INSTITUCIONES Y  
ÓRGANOS DE LA UNIÓN EUROPEA

## COMISIÓN

**Tipo de cambio del euro <sup>(1)</sup>****25 de septiembre de 2008**

(2008/C 245/01)

**1 euro =**

Moneda	Tipo de cambio	Moneda	Tipo de cambio		
USD	dólar estadounidense	1,47	TRY	lira turca	1,8178
JPY	yen japonés	155,91	AUD	dólar australiano	1,7491
DKK	corona danesa	7,46	CAD	dólar canadiense	1,5205
GBP	libra esterlina	0,792	HKD	dólar de Hong Kong	11,4253
SEK	corona sueca	9,6829	NZD	dólar neozelandés	2,1372
CHF	franco suizo	1,5944	SGD	dólar de Singapur	2,0895
ISK	corona islandesa	137,29	KRW	won de Corea del Sur	1 691,24
NOK	corona noruega	8,271	ZAR	rand sudafricano	11,9893
BGN	lev búlgaro	1,9558	CNY	yuan renminbi	10,021
CZK	corona checa	24,414	HRK	kuna croata	7,122
EEK	corona estonia	15,6466	IDR	rupia indonesia	13 777,58
HUF	forint húngaro	240,75	MYR	ringgit malayo	5,0377
LTL	litas lituana	3,4528	PHP	peso filipino	68,27
LVL	lats letón	0,7085	RUB	rublo ruso	36,722
PLN	zloty polaco	3,3395	THB	baht tailandés	49,862
RON	leu rumano	3,6829	BRL	real brasileño	2,7235
SKK	corona eslovaca	30,29	MXN	peso mexicano	15,9172

<sup>(1)</sup> Fuente: tipo de cambio de referencia publicado por el Banco Central Europeo.

**Directrices sobre la aplicación del artículo 81 del Tratado CE a los servicios de transporte marítimo**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2008/C 245/02)

**1. INTRODUCCIÓN**

1. Las presentes Directrices establecen los principios que la Comisión de las Comunidades Europeas aplicará cuando defina los mercados y evalúe los acuerdos de cooperación en los servicios de transporte marítimo afectados directamente por las modificaciones introducidas por el Reglamento (CE) n° 1419/2006 del Consejo, de 25 de septiembre de 2006, es decir, los servicios de transporte marítimo de línea, el cabotaje y los servicios internacionales de tramp <sup>(1)</sup>.
2. Estas Directrices pretenden ayudar a las empresas y asociaciones de empresas que operan dichos servicios, principalmente desde y/o hacia un puerto o puertos de la Unión Europea, a evaluar si sus acuerdos <sup>(2)</sup> son compatibles con el artículo 81 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea (denominado en lo sucesivo «el Tratado»). Las Directrices no son aplicables a otros sectores.
3. El Reglamento (CE) n° 1419/2006 amplió el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado <sup>(3)</sup> y el Reglamento (CE) n° 773/2004 de la Comisión, de 7 de abril de 2004, relativo al desarrollo de los procedimientos de la Comisión con arreglo a los artículos 81 y 82 del Tratado <sup>(4)</sup>, para incluir el cabotaje y los servicios de tramp. Así pues, a partir del 18 de octubre de 2006, todos los sectores de los servicios de transporte marítimo están sujetos al procedimiento marco de aplicación general.
4. El Reglamento (CE) n° 1419/2006 también derogó el Reglamento (CEE) n° 4056/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986 por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 (actualmente 81 y 82) del Tratado a los transportes marítimos <sup>(5)</sup>, que establecía la exención por categorías para las conferencias marítimas, permitiendo a las compañías navieras unirse en conferencias marítimas para fijar las tarifas y otras condiciones de transporte, debido a que el sistema de conferencias ya no cumple los criterios del artículo 81, apartado 3 del Tratado. La derogación de la exención por categorías surte efecto a partir del 18 de octubre de 2008. A partir de esa fecha, las compañías marítimas de línea que operan servicios a y/o desde uno o más puertos de la Unión Europea deben cesar cualquier actividad de conferencia marítima contraria al artículo 81 del Tratado, aun en el caso de que otras jurisdicciones permitan a las conferencias marítimas, explícita o tácitamente, la fijación de tarifas o los acuerdos de discusión. Además, los miembros de una conferencia deben asegurarse de que a partir del 18 de octubre de 2008 cualquier acuerdo adoptado al amparo del sistema de conferencia se ajusta a lo establecido en el artículo 81.
5. Las presentes Directrices son un complemento de la orientación ya publicada por la Comisión en otras Comunicaciones. Dado que los servicios de transporte marítimo se caracterizan por unos prolijos acuerdos de cooperación entre transportistas competidores, las Directrices sobre la aplicabilidad del artículo 81 del Tratado a los acuerdos de cooperación horizontal <sup>(6)</sup> (denominadas en lo sucesivo las «Directrices sobre cooperación horizontal») y las Directrices relativas a la aplicación del artículo 81, apartado 3 del Tratado <sup>(7)</sup> son especialmente pertinentes.
6. Los acuerdos de cooperación horizontal de servicios de transporte marítimo de línea relativos a la prestación de servicios comunes están cubiertos por el Reglamento (CE) n° 823/2000 de la Comisión, de 19 de abril de 2000, sobre la aplicación del artículo 81, apartado 3 del Tratado a determinadas

<sup>(1)</sup> Reglamento (CE) n° 1419/2006 del Consejo, de 25 de septiembre de 2006, que deroga el Reglamento (CEE) n° 4056/86 por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos y se modifica el Reglamento (CE) n° 1/2003 ampliando su alcance con objeto de incluir el cabotaje y los servicios internacionales de tramp (DO L 269 de 28.9.2006, p. 1).

<sup>(2)</sup> El término «acuerdo» abarca los acuerdos, las decisiones de asociaciones de empresas y las prácticas concertadas.

<sup>(3)</sup> DO L 1 de 4.1.2003, p. 1.

<sup>(4)</sup> DO L 123 de 27.4.2004, p. 18.

<sup>(5)</sup> DO L 378 de 31.12.1986, p. 4.

<sup>(6)</sup> DO C 3 de 6.1.2001, p. 2.

<sup>(7)</sup> DO C 101 de 27.4.2004, p. 97.

categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo de línea regular (consorcios) <sup>(8)</sup>. Establece las condiciones, con arreglo artículo 81, apartado 3 del Tratado, en las cuales la prohibición prevista en el artículo 81, apartado 1 del Tratado no se aplica a los acuerdos entre dos o más transportistas que operen con buques (consorcios). Será revisado tras los cambios introducidos por el Reglamento (CE) n° 1419/2006 <sup>(9)</sup>.

7. Las presentes Directrices se entienden sin perjuicio de la interpretación del artículo 81 del Tratado que puedan efectuar el Tribunal de Justicia o el Tribunal de Primera Instancia de las Comunidades Europeas. Los principios de las Directrices se deben aplicar a la luz de las circunstancias específicas de cada caso.
8. La Comisión aplicará estas Directrices durante un período de cinco años.

## 2. SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

### 2.1. Ámbito de aplicación

9. Los servicios de transporte marítimo de línea, de cabotaje y de tramp son los sectores del transporte marítimo afectados directamente por los cambios introducidos por el Reglamento (CE) n° 1419/2006.
10. El transporte marítimo de línea abarca el transporte de carga de forma regular, principalmente en contenedor, a los puertos de una ruta geográfica determinada, conocida generalmente como ruta comercial. Otras características generales del transporte marítimo de línea son que los calendarios y fechas de navegación se anuncian por adelantado y que cualquier usuario de transporte puede utilizar los servicios.
11. El artículo 1, apartado 3, letra a), del Reglamento (CEE) n° 4056/86 define los servicios de tramp como el transporte de mercancías a granel o en «break-bulk» en un buque fletado total o parcialmente por uno o varios cargadores en régimen de fletamento o de tiempo o de cualquier otro tipo de contrato, en líneas no regulares o no anunciadas, cuando las tarifas de flete se negocien libremente y caso por caso, atendiendo a la situación de la oferta y la demanda. Consiste principalmente en el transporte no programado de una única mercancía que ocupa todo un buque <sup>(10)</sup>.
12. El cabotaje consiste en la prestación de servicios de transporte marítimo, incluidos los servicios de tramp y de transporte marítimo de línea, entre dos o más puertos situados en el mismo Estado miembro <sup>(11)</sup>. Aunque las Directrices no se refieren específicamente a los servicios de cabotaje, son no obstante aplicables a esos servicios siempre que se suministren bien como servicios de tramp o de transporte marítimo de línea.

### 2.2. Efecto sobre el comercio entre los Estados miembros

13. El artículo 81 del Tratado se aplica a todos los acuerdos que puedan afectar de forma apreciable al comercio entre los Estados miembros. A fin de que haya efectos sobre el comercio, debe ser posible prever con un grado suficiente de probabilidad, basándose en un grupo de factores objetivos de derecho o de hecho, que el acuerdo o la conducta puede tener una influencia, directa o indirecta, real o potencial, en las corrientes de intercambios entre Estados miembros <sup>(12)</sup>. La Comisión ha publicado orientaciones para la aplicación del concepto de efecto sobre el comercio en sus Directrices sobre el efecto del concepto de comercio contemplado en los artículos 81 y 82 del Tratado <sup>(13)</sup>.

<sup>(8)</sup> DO L 100 de 20.4.2000, p. 24.

<sup>(9)</sup> Considerando 3 del Reglamento (CE) n° 611/2005, antes citado en la nota a pie de página 8.

<sup>(10)</sup> La Comisión ha identificado una serie de características específicas del transporte especializado que lo diferencian de los servicios de línea y de los servicios de tramp. Implican la prestación de servicios regulares para un determinado tipo de carga. El servicio se presta generalmente con arreglo a contratos de fletamento que utilizan buques especializados adaptados técnicamente y/o construidos para el transporte de una carga específica. Decisión 94/980/CE de 19 de octubre de 1994 (asunto IV/34.446 — Transatlantic Agreement) (DO L 376 de 31.12.1994, p. 1) (denominada en lo sucesivo la Decisión TAA), considerandos 47-49.

<sup>(11)</sup> Artículo 1 del Reglamento (CEE) n° 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) (DO L 364 de 12.12.1992, p. 7).

<sup>(12)</sup> Asunto 42/84, Remia BV y otros/Comisión, Rec. 1985, p. 2545, apartado 22. Asunto 319/82, Ciments et Bétons de l'Est/Kerpen & Kerpen, Rec. 1983, p. 4173, apartado 9.

<sup>(13)</sup> DO C 101 de 27.4.2004, p. 81.

14. Los servicios de transporte ofrecidos por las compañías marítimas y los operadores de tramp suelen ser de carácter internacional entre puertos de la Comunidad y puertos de terceros países y/o conllevan exportaciones e importaciones entre dos o más Estados miembros [es decir, comercio intracomunitario <sup>(14)</sup>]. En la mayoría de los casos probablemente afecten al comercio entre Estados miembros, entre otras cosas, como consecuencia del impacto que tienen en los mercados de prestación de servicios de transportes y de servicios de intermediación <sup>(15)</sup>.
15. El efecto sobre el comercio entre Estados miembros reviste una importancia especial para los servicios de cabotaje marítimo ya que determina el ámbito de aplicación del artículo 81 del Tratado y su interacción con el derecho nacional de competencia con arreglo al artículo 3 del Reglamento (CE) nº 1/2003 relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado. La medida en que tales servicios pueden afectar al comercio entre los Estados miembros debe evaluarse caso por caso <sup>(16)</sup>.

### 2.3. Mercado de referencia

16. Para evaluar los efectos sobre la competencia de un acuerdo a efectos del artículo 81 del Tratado, es necesario definir el mercado de productos de referencia y el mercado geográfico de referencia. La finalidad principal de la definición de los mercados es determinar de forma sistemática las presiones competitivas a las que se enfrenta una empresa. Puede encontrarse orientación a este respecto en la Comunicación de la Comisión relativa a la definición de mercado de referencia a efectos de la normativa comunitaria en materia de competencia <sup>(17)</sup>. Esta orientación es también pertinente para la definición del mercado por lo que se refiere a los servicios de transporte marítimo.
17. El mercado de productos de referencia comprende la totalidad de los productos y/o servicios que los consumidores consideran intercambiables o sustituibles en razón de las características de los productos, su precio o el uso que se prevea hacer de ellos. El mercado geográfico de referencia comprende la zona en la que las empresas afectadas desarrollan actividades de suministro de los productos y de prestación de los servicios de referencia, en la que las condiciones de competencia son suficientemente homogéneas y que puede distinguirse de otras zonas geográficas próximas debido, en particular, a que las condiciones de competencia en ella prevalecientes son sensiblemente distintas a aquéllas <sup>(18)</sup>. Un transportista (o transportistas) no puede tener un impacto significativo en las condiciones del mercado imperantes si los clientes están en condiciones de cambiar fácilmente a otros prestatarios de servicios <sup>(19)</sup>.

#### 2.3.1. Transporte marítimo de línea

18. Varias decisiones de la Comisión y sentencias del Tribunal han identificado los servicios de transporte marítimo de línea en contenedores como el mercado de productos de referencia del transporte marítimo de línea <sup>(20)</sup>. Estas decisiones y sentencias se refieren al transporte marítimo por alta mar. No se han incluido en el mismo mercado de servicios otros modos de transporte aunque en algunos casos estos servicios puedan ser, de forma marginal, permutables. Ello se debe a que sólo una proporción insuficiente de las mercancías transportadas en contenedor puede cambiarse fácilmente a otros modos de transporte, tales como los servicios de transporte aéreo <sup>(21)</sup>.

<sup>(14)</sup> El hecho de que el servicio se realice a/desde un puerto no perteneciente a la UE en sí mismo no impide que el comercio entre Estados miembros se vea afectado. Hay que llevar a cabo un estudio detallado de los efectos en los clientes y demás operadores de la Comunidad que dependen de los servicios para determinar si están bajo jurisdicción comunitaria. Véanse las Directrices relativas al concepto de efecto sobre el comercio contenido en los artículos 81 y 82 del Tratado, citadas en la nota a pie de página 13.

<sup>(15)</sup> Decisión 93/82/CEE de la Comisión, de 23 de diciembre de 1992 (asuntos IV/32.448, IV/32.450, CEWAL) (DO L 34 de 10.2.1993, p. 1), considerando 90, confirmada por el Tribunal de Primera Instancia en los asuntos acumulados T-24/93 a T-26/93 y T-28/93, *Compagnie Maritime Belge y otros/Comisión*, Rec. 1996, p. II-1201, apartado 205. Decisión TAA, citada en la nota 10, apartados 288-296, confirmada por el Tribunal de Primera Instancia de 28 de febrero de 2002, en el asunto T-395/94, *Atlantic Container Line y otros/Comisión* (en lo sucesivo la Sentencia TAA), apartados 72-74, Decisión 1999/243/CE de la Comisión de 16 de septiembre de 1998 (asunto IV/35.134 — *Trans-Atlantic Conference Agreement*) (en lo sucesivo Decisión TACA) (DO L 95 de 9.4.1999, p. 1), considerandos 386-396, Decisión 2003/68/CE de la Comisión de 14 de noviembre de 2002 (asunto COMP/37.396 — TACA modificada) (en lo sucesivo la Decisión TACA modificada) (DO L 26 de 31.1.2003, p. 53), apartado 73.

<sup>(16)</sup> Para una orientación sobre la aplicación del concepto del efecto sobre el comercio, véanse las Directrices de la Comisión citadas en la nota a pie de página 13.

<sup>(17)</sup> DO C 372 de 9.12.1997, p. 5.

<sup>(18)</sup> Comunicación sobre la definición de mercado, citada en la nota a pie de página 17, apartado 8.

<sup>(19)</sup> Comunicación sobre la definición de mercado, citada en la nota a pie de página 17, apartado 13.

<sup>(20)</sup> Decisión de la Comisión 1999/485/CE, de 30 de abril de 1999 (asunto IV/34.250 — *Europe Asia Trades Agreement*) (DO L 193 de 26.7.1999, p. 23); y Decisión TAA, citada en la nota a pie de página 10 y Decisión TACA citada en la nota a pie de página 15, considerandos 60-84. La definición de mercado contenida en la Decisión TACA fue confirmada por el Tribunal de Primera Instancia en su sentencia en los asuntos acumulados T-191/98, T-212/98 a T-214/98, *Atlantic Container Line AB y otros/Comisión*, Rec. 2003, p. II-3275 (en lo sucesivo denominada «la sentencia TACA»), apartados 781-883.

<sup>(21)</sup> Considerando 62 de la Decisión TACA citada en la nota a pie de página 15 y apartados 783-789 de la sentencia TACA, ambas citadas en la nota a pie de página 20.

19. En ciertas circunstancias puede ser necesario definir un mercado de productos más restringido que se limite a un tipo concreto de producto transportado por mar. Por ejemplo, el transporte de mercancías perecederas podría limitarse a los contenedores frigoríficos o incluir el transporte en buques frigoríficos convencionales. Si bien es posible que en circunstancias excepcionales se registre cierta sustitución entre el transporte a granel y en contenedores <sup>(22)</sup>, no parece existir un cambio duradero del transporte en contenedor al transporte a granel. Para la gran mayoría de categorías de mercancías y de usuarios de mercancías transportadas en contenedores, el transporte a granel no ofrece una alternativa razonable al transporte de línea en contenedores <sup>(23)</sup>. Una vez que la carga se transporta regularmente en contenedores es poco probable que vuelva a transportarse de otra forma <sup>(24)</sup>. Por lo tanto, hasta la fecha el transporte de línea en contenedores es principalmente objeto de una sustitución unidireccional <sup>(25)</sup>.
20. El mercado geográfico de referencia abarca la zona en donde se comercializan los servicios, por lo general una serie de puertos en cada extremo del servicio, determinada por de las zonas de influencia de los puertos que se solapan. Por lo que se refiere al extremo europeo del servicio, hasta ahora el mercado geográfico del transporte de línea se ha identificado como una serie de puertos en el norte de Europa o en el Mediterráneo. Como los servicios de transporte de línea desde el Mediterráneo son sólo marginalmente sustituibles por los servicios de los puertos del norte de Europa, se han identificado ambos como mercados separados <sup>(26)</sup>.

### 2.3.2. Servicios de tramp

21. La Comisión todavía no ha aplicado el artículo 81 del Tratado al transporte de tramp. Las empresas pueden tener en cuenta los elementos siguientes en su evaluación en la medida en que sean relevantes para los servicios de tramp que operan.

Elementos que se deben tener en cuenta al determinar el mercado de productos de referencia desde el punto de vista de la demanda (sustitución de la demanda)

22. Las «condiciones principales» de una petición individual de transporte son un punto de partida para definir los mercados de servicios de referencia en el transporte de tramp, puesto que por lo general exponen los elementos esenciales <sup>(27)</sup> de la petición de transporte en cuestión. Según las necesidades específicas de los usuarios de transporte, dichas condiciones constarán de elementos negociables e innegociables. Una vez identificado, un elemento negociable de las condiciones principales, por ejemplo el tipo o tamaño del buque, puede indicar, por ejemplo, que el mercado de referencia por lo que respecta a este elemento específico es mayor que el establecido en la petición inicial de transporte.
23. La naturaleza del servicio de tramp puede diferir y existen distintos contratos de transporte. Así pues, puede ser necesario determinar si la demanda considera que los servicios previstos en contratos de fletamento por tiempo, de fletamento por viaje y de fletamento son sustituibles. De ser así, pueden pertenecer al mismo mercado de referencia.
24. Los tipos de buques se suelen subdividir en varios tamaños industriales <sup>(28)</sup>. Debido a las importantes economías de escala, cabe la posibilidad de que un servicio en el que exista un desequilibrio importante entre el volumen de la carga y el tamaño del buque pueda ofrecer un precio de flete competitivo. Por consiguiente, la sustituibilidad de los distintos tamaños de buques debe examinarse caso por caso para determinar si cada tamaño de buque constituye un mercado de referencia separado.

<sup>(22)</sup> Decisión TACA, citada en la nota a pie de página 15, considerando 71.

<sup>(23)</sup> Sentencia TAA citada en la nota a pie de página 15, apartado 273 y sentencia TACA, citada en la nota a pie de página 20, apartado 809.

<sup>(24)</sup> Sentencia TAA, citada en la nota a pie de página 15, apartado 281, Decisión de la Comisión de 29 de julio de 2005, en el asunto COMP/M.3829 — MAERSK/PONL, apartado 13.

<sup>(25)</sup> Decisión TACA, citada en la nota a pie de página 15, considerandos 62-75; sentencia TACA, citada en la nota a pie de página 21, apartado 795 y Decisión de la Comisión MAERSK/PONL, citada en la nota a pie de página 23, considerandos 13 y 112-117.

<sup>(26)</sup> Decisión TACA citada en la nota a pie de página 15, considerandos 76-83, y Decisión TACA revisada, citada en la nota a pie de página 15, considerando 39.

<sup>(27)</sup> Por ejemplo, para el fletamento por viaje los elementos esenciales de una petición de transporte son la carga que se va a transportar, el volumen de la carga, los puertos de carga y de descarga, las estadías o la fecha límite para la llegada de la carga y los detalles técnicos respecto al buque necesario.

<sup>(28)</sup> Parece que el sector considera que los tamaños de los buques constituyen mercados separados. La prensa especializada y el Baltic Exchange publican unos índices de precios para cada tamaño estándar de buque. Los informes de los consultores dividen el mercado en función de los tamaños de los buques.

Elementos que se deben tener en cuenta al determinar el mercado de productos de referencia desde el punto de vista de la oferta (sustitución de la oferta)

25. Las condiciones físicas y técnicas de la carga que debe transportarse y el tipo de buque constituyen las primeras indicaciones en cuanto al mercado de referencia de la oferta <sup>(29)</sup>. Si los buques pueden adaptarse para transportar una determinada carga con costes insignificantes y en un plazo corto <sup>(30)</sup>, los distintos operadores de servicios de tramp pueden competir por el transporte de esta carga. En tal caso, el mercado de referencia desde el punto de vista de la oferta incluirá más de un tipo de buque.
26. Sin embargo, hay varios tipos de buques que están adaptados técnicamente y/o construidos especialmente para prestar servicios de transporte especializados. Aunque los buques especializados también puedan llevar otros tipos de carga, pueden estar en situación de desventaja competitiva. Por lo tanto, la capacidad de los prestatarios de servicios especializados para competir por el transporte de otras cargas puede ser limitada.
27. En el transporte de tramp, las escalas en los puertos se efectúan en respuesta a una petición individual. No obstante, la movilidad de los buques puede estar limitada por las restricciones de las terminales y del calado o por las normas medioambientales aplicables a determinados tipos de buques en ciertos puertos o regiones.

Consideraciones adicionales que se deben tener en cuenta al determinar el mercado de productos de referencia

28. También habría que tener en cuenta la existencia de cadenas de sustitución entre tamaños de buque en el servicio de tramp. En ciertos mercados de servicios de tramp, los tamaños de buque que se encuentran en el extremo del mercado no son directamente sustituibles. No obstante, los efectos de sustitución en cadena pueden ejercer una presión sobre los precios en los extremos y llevar a su inclusión en una definición de mercado más amplia.
29. En ciertos mercados de servicios de tramp, hay que considerar si los buques se consideran como capacidad cautiva y no deben tenerse en cuenta al evaluar el mercado de referencia en cada caso individual.
30. Otros factores adicionales tales como la fiabilidad del prestatario de servicios, la seguridad y los requisitos normativos pueden influir en la posibilidad de sustitución de la oferta y la demanda, por ejemplo el requisito de doble casco para los petroleros que navegan en aguas comunitarias <sup>(31)</sup>.

Dimensión geográfica

31. Las peticiones de transporte suelen contener elementos geográficos tales como los puertos o regiones de carga y descarga. Estos puertos sirven de orientación inicial para la definición del mercado geográfico de referencia desde el punto de vista de la demanda, sin perjuicio de la definición final del mercado geográfico de referencia.
32. Ciertos mercados geográficos pueden definirse tomando como base su dirección o pueden existir sólo temporalmente, por ejemplo cuando las condiciones climáticas o los períodos de cosecha afectan periódicamente a la demanda de transporte de determinadas cargas. En este contexto, la redistribución de los buques, los viajes en lastre y los desequilibrios comerciales deberían tenerse en cuenta al definir los mercados geográficos de referencia.

<sup>(29)</sup> Por ejemplo, la carga líquida a granel no puede transportarse en graneleros de carga seca y la carga refrigerada no puede transportarse en buques para el transporte de automóviles. Muchos buques petroleros pueden llevar productos petrolíferos negros y blancos. Sin embargo, un petrolero no puede llevar productos blancos inmediatamente después de haber transportado productos negros.

<sup>(30)</sup> El cambio de un buque de carga seca a granel del transporte de carbón al transporte de grano podría necesitar solamente un proceso de limpieza de un día que podría hacerse durante un viaje en lastre. En otros mercados de transporte de tramp, la duración de este proceso de limpieza puede ser mayor.

<sup>(31)</sup> Reglamento (CE) n° 417/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de febrero de 2002, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único, y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 2978/94 del Consejo (DO L 64 de 7.3.2002).

#### 2.4. Cuotas de mercado

33. Las cuotas de mercado constituyen unas indicaciones iniciales útiles sobre la estructura del mercado y la importancia competitiva de las partes y de sus competidores. La Comisión interpreta las cuotas de mercado a la luz de las condiciones del mismo en cada caso individual. En el transporte de línea, varias decisiones de la Comisión y sentencias del Tribunal establecen que el volumen y/o los datos relativos a la capacidad constituyen la base para calcular las cuotas de mercado <sup>(32)</sup>.
34. En los mercados de servicios de tramp, los prestatarios de servicios compiten por la adjudicación de contratos de transporte, es decir, venden viajes o capacidad de transporte. Dependiendo de los servicios concretos de que se trate, existen distintos datos que pueden permitir a los operadores calcular sus cuotas anuales de mercado <sup>(33)</sup>, por ejemplo:
- a) el número de viajes;
  - b) la cuota de volumen o de valor de las partes en el transporte global de una determinada carga (entre pares de puertos o zonas portuarias);
  - c) la cuota de las partes en el mercado de los contratos de fletamento por tiempo;
  - d) las cuotas de capacidad de las partes en la flota correspondiente (por tipo y tamaño de buque).

### 3. ACUERDOS HORIZONTALES EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

35. Los acuerdos de cooperación son una característica común de los mercados del transporte marítimo. Dado que estos acuerdos pueden celebrarse entre competidores existentes o potenciales y que pueden afectar negativamente a los parámetros de competencia, las empresas deben poner especial atención en asegurarse de que se cumplan las normas de competencia. En los mercados de servicios, como el transporte marítimo, para evaluar el efecto que puede tener un acuerdo en el mercado correspondiente son muy importantes los elementos siguientes: precios, costes, calidad, frecuencia y diferenciación del servicio prestado, innovación, mercadotecnia y comercialización del servicio.
36. Tres son los aspectos de importancia particular para los servicios cubiertos por las presentes Directrices: los acuerdos técnicos, los intercambios de información y los «pools» (puesta en común de medios).

#### 3.1. Acuerdos técnicos

37. Ciertos tipos de acuerdos técnicos pueden no estar incluidos en la prohibición establecida en el artículo 81 del Tratado debido a que no restringen la competencia. Tal es el caso, por ejemplo, de los acuerdos horizontales cuyo único objeto y efecto es introducir mejoras técnicas o lograr una cooperación técnica. También se puede considerar que entran en esta categoría los acuerdos relativos a la aplicación de estándares medioambientales. Los acuerdos entre competidores relativos al precio, la capacidad, u otros parámetros de la competencia no entrarán, en principio, en esta categoría <sup>(34)</sup>.

#### 3.2. Intercambios de información entre competidores en los servicios de transporte de línea

38. Un sistema de intercambio de información supone un acuerdo en virtud del cual las empresas intercambian información entre ellas o la suministran a un organismo común responsable de centralizarla, recopilarla y procesarla antes de devolverla a los participantes en la forma y con la frecuencia acordadas.

<sup>(32)</sup> Decisión TACA citada en la nota a pie de página 15, considerando 85, Decisión TACA modificada citada en la nota a pie de página 15, considerandos 85 y 86 y sentencia TACA citada en la nota a pie de página 20, apartados 924, 925 y 927.

<sup>(33)</sup> Se pueden prever períodos más cortos dependiendo de las características del mercado de servicios de tramp correspondiente, p. ej., en los mercados en los que los contratos de fletamento se licitan por períodos inferiores a un año.

<sup>(34)</sup> Decisión 2000/627/CE de la Comisión, de 16 de mayo de 2000 [asunto IV/34.018 — Far East Trade Charges and Surcharges Agreement (FETTCSA)] (DO L 268 de 20.10.2000, p. 1), considerando 153. Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 21 de octubre de 1997 en el asunto T-229/94, Deutsche Bahn AG/Comisión, Rec. 1997, p. II-1689, apartado 37.

39. La recopilación, intercambio y publicación de estadísticas agregadas y de información general es práctica común en muchos sectores. Esta información de mercado publicada es un buen medio para incrementar la transparencia del mercado y el conocimiento de los clientes, pudiendo así generar eficiencias. Sin embargo, el intercambio de datos comerciales individualizados y comercialmente sensibles puede infringir el artículo 81 del Tratado. Las presentes Directrices pretenden ayudar a los prestatarios de servicios de transporte marítimo de línea a evaluar cuándo estos intercambios infringen las normas de competencia.
40. En el sector del transporte marítimo de línea, se permiten los intercambios de información entre compañías navieras que participan en consorcios de líneas, que de otro modo entrarían en el ámbito del artículo 81, apartado 1 del Tratado, siempre que dichos intercambios sean accesorios para la explotación conjunta de servicios de transporte marítimo de línea y para las otras formas de cooperación cubiertas por la exención por categorías del Reglamento (CE) n° 823/2000 <sup>(35)</sup>. Las presentes Directrices no se ocupan de estos intercambios de información.

### 3.2.1. Régimen general

41. Para evaluar los sistemas de intercambio de información conforme al derecho de competencia de la Comunidad, se deben realizar las siguientes distinciones.
42. El intercambio de información puede ser un mecanismo que facilite la aplicación de una práctica contraria a la competencia, tal como controlar el respeto de un cartel; cuando un intercambio de información sea accesorio de este tipo de práctica contraria a la competencia su evaluación debe realizarse junto con una evaluación de dicha práctica. Un intercambio de información puede incluso tener por su propio objeto restringir la competencia <sup>(36)</sup>. Las presentes Directrices no se ocupan de tales intercambios de información.
43. Sin embargo, un intercambio de información podría, por sí mismo, constituir una infracción del artículo 81 del Tratado debido a su efecto. Esta situación surge cuando el intercambio de información reduce o elimina el grado de incertidumbre en cuanto al funcionamiento del mercado en cuestión restringiendo así la competencia entre empresas <sup>(37)</sup>. Cada operador económico debe determinar de forma autónoma la política que pretende aplicar en el mercado. El Tribunal ha manifestado asimismo que, por consiguiente, se prohíben a las empresas los contactos directos o indirectos con otros operadores que influyan en la conducta de un competidor o revelen su propia conducta (prevista) si el objeto o efecto de esos contactos estriba en restringir la competencia, es decir en generar unas condiciones de competencia que no se corresponden con las condiciones normales del mercado en cuestión, teniendo en cuenta la naturaleza de los productos o de los servicios prestados, el tamaño y número de las empresas y el volumen del mercado <sup>(38)</sup>. En cambio, en el mercado de la pasta de madera, el Tribunal ha manifestado que unos anuncios trimestrales de precios realizados independientemente por los productores a los usuarios constituyen en sí mismos una conducta de mercado que no disminuye la incertidumbre de cada empresa con respecto a la futura actitud de sus competidores y, por lo tanto, si no existía una práctica concertada previa entre los productores, no constituyen en sí mismos una infracción del artículo 81, apartado 1 del Tratado <sup>(39)</sup>.
44. La jurisprudencia reiterada de los Tribunales comunitarios ofrece una cierta orientación general para examinar los efectos probables de un intercambio de información. El Tribunal ha manifestado que cuando existe un mercado verdaderamente competitivo, es probable que la transparencia de lugar a una intensificación de la competencia entre productores <sup>(40)</sup>. No obstante, en un mercado oligopolístico altamente concentrado en el que la competencia ya es muy reducida, los intercambios de información precisa sobre las ventas individuales a intervalos cortos entre los principales competidores, con exclusión de los otros proveedores y de los clientes, pueden alterar sensiblemente la competencia existente

<sup>(35)</sup> El Reglamento (CE) n° 823/2000, citado en la nota a pie de página 8, es aplicable a los servicios de transporte marítimo internacional a partir de uno o varios puertos de la Comunidad o con destino a ellos, para el transporte exclusivo de mercancías, principalmente en contenedores; véanse sus artículos 1, 2 y 3, apartado 2, letra g).

<sup>(36)</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-49/92 P, Comisión/Anic Partecipazioni, Rec. 1999, p. I-4125, apartados 121 y 126.

<sup>(37)</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia, asunto C-7/95 P, John Deere Ltd/Comisión, Rec. 1998, p. I-3111, apartado 90, y sentencia del Tribunal de Justicia, asunto C-194/99 P, Thyssen Stah/Comisión, Rec. 2003, p. I-10821, apartado 81.

<sup>(38)</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 23 de noviembre de 2006, asunto C-238/05, Asnef-Equifax/Asociación de Usuarios de Servicios Bancarios (Ausbanc), Rec. 2006, p. I-11125, apartado 52, y sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-49/92 P, Comisión/Anic Partecipazioni, Rec. 1999, p. I-4125, citada en la nota a pie de página 36, apartados 116 y 117.

<sup>(39)</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia en los 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, A. Ahlström Osakeyhtiö y otros/Comisión, Rec. 1993, p. I-01307, apartados 59-65.

<sup>(40)</sup> Sentencia en el asunto C-7/95 P, John Deere Ltd/Comisión, citada en la nota a pie de página 37, apartado 88.

entre los proveedores. En tal caso, el hecho de compartir información sobre el funcionamiento del mercado de manera regular y frecuente produce el efecto de revelar periódicamente a todos los competidores las posiciones ocupadas en el mercado y las estrategias de cada empresa <sup>(41)</sup>. El Tribunal también ha manifestado que un sistema de intercambio de información puede constituir una infracción de las normas de competencia incluso cuando el mercado no está fuertemente concentrado pero hay una reducción de la autonomía de la toma de decisiones de las empresas que es fruto de las presiones durante las discusiones subsiguientes con los competidores <sup>(42)</sup>.

45. De ello se desprende que los efectos reales o potenciales de un intercambio de información deben considerarse caso por caso ya que los resultados de la evaluación dependen de una combinación de factores específicos a cada caso individual. La estructura del mercado en el que se efectúa el intercambio y las características del intercambio de información son dos elementos clave que la Comisión examina al evaluar un intercambio de información. La evaluación debe tener en cuenta los efectos reales o potenciales del intercambio de información en comparación con la situación competitiva que existiría a falta del acuerdo de intercambio de información <sup>(43)</sup>. Para entrar en el ámbito de aplicación del artículo 81, apartado 1 del Tratado, el intercambio debe tener un efecto negativo sensible en los parámetros de la competencia <sup>(44)</sup>.
46. La orientación siguiente se refiere fundamentalmente al análisis de una restricción de la competencia de conformidad con el artículo 81, apartado 1 del Tratado. La orientación sobre la aplicación del artículo 81, apartado 3 del Tratado se puede encontrar más adelante en el apartado 58 y en la Comunicación general a este respecto <sup>(45)</sup>.

### 3.2.2. Estructura del mercado

47. El nivel de concentración y la estructura de la oferta y la demanda en un determinado mercado son cuestiones claves a la hora de considerar si un intercambio entra en el ámbito del artículo 81, apartado 1 del Tratado <sup>(46)</sup>.
48. El nivel de concentración es especialmente importante ya que, en los mercados oligopolísticos altamente concentrados, es más probable que se registren efectos restrictivos y más probable que éstos sean sostenibles que en mercados menos concentrados. La mayor transparencia de un mercado concentrado puede reforzar la interdependencia de las empresas y reducir la intensidad de la competencia.
49. También es importante la estructura de la oferta y la demanda, especialmente el número de operadores competidores, la simetría y estabilidad de sus cuotas de mercado y la existencia de cualquier relación estructural entre competidores <sup>(47)</sup>. La Comisión puede también analizar otros factores tales como la homogeneidad de los servicios y la transparencia general del mercado.

### 3.2.3. Características de la información intercambiada

50. La probabilidad de que el intercambio entre los competidores de datos sensibles desde el punto de vista comercial que se refieren a parámetros de la competencia tales como el precio, la capacidad o los costes, esté incluido en el ámbito de aplicación del artículo 81, apartado 1 del Tratado es mayor que si se trata de otros intercambios de información. La sensibilidad desde el punto de vista comercial debe evaluarse teniendo en cuenta los criterios que se exponen a continuación.

<sup>(41)</sup> Sentencia del Tribunal de Primera Instancia, asunto T-35/92, John Deere Ltd/Comisión, Rec. 1994, p. II-957, apartado 51, confirmada tras su recurso por la sentencia en el asunto C-7/95 P, John Deere Ltd/Comisión, citada en la nota a pie de página 37, apartado 89, y, más recientemente, sentencia Asnef-Equifax/Ausbanc, citada en la nota a pie de página 38.

<sup>(42)</sup> Sentencia del Tribunal de Primera Instancia, asunto T-141/94, Thyssen Stahl AG/Comisión, Rec. 1999, p. II-347, apartados 402 y 403.

<sup>(43)</sup> Sentencia en el asunto C-7/95 P, John Deere Ltd/Comisión, citada en la nota a pie de página 37, apartados 75-77.

<sup>(44)</sup> Directrices sobre la aplicación del artículo 81, apartado 3, citadas en la nota a pie de página 7, considerando 16.

<sup>(45)</sup> Directrices sobre la aplicación del artículo 81, apartado 3, citadas en la nota a pie de página 7.

<sup>(46)</sup> Directrices sobre la aplicación del artículo 81, apartado 3, citadas en la nota a pie de página 7, considerando 25.

<sup>(47)</sup> En el transporte marítimo de línea existen relaciones operativas y/o estructurales entre competidores, por ejemplo pertenencia a acuerdos de consorcio que permiten a las compañías navieras compartir información para prestar un servicio conjunto. La existencia de dichas relaciones se han de tener en cuenta caso por caso al evaluar el impacto que un intercambio adicional de información tiene en el mercado en cuestión.

51. El intercambio de información que ya es de dominio público no constituye en principio una infracción del artículo 81, apartado 1 del Tratado <sup>(48)</sup>. Sin embargo, es importante determinar el nivel de transparencia del mercado y si el intercambio de información mejora la información al hacerla más accesible y/o combina información disponible públicamente con otra información. La información resultante puede adquirir un carácter sensible desde el punto de vista comercial y su intercambio pasa a ser potencialmente restrictivo de la competencia.
52. La información puede ser individual o agregada. Los datos individuales se refieren a una empresa determinada o identificable. Los datos agregados combinan los datos de un número suficiente de empresas independientes de manera que es imposible identificar los datos individuales. Es más probable que entre en el ámbito de aplicación del artículo 81, apartado 1 del Tratado el intercambio de información individual entre competidores <sup>(49)</sup> que el intercambio de información agregada el cual, en principio, no entra en dicho ámbito. La Comisión prestará una atención particular al nivel de agregación, que debe ser tal que la información no pueda desagregarse de manera que las empresas puedan identificar directa o indirectamente las estrategias competitivas de sus competidores.
53. No obstante, habría que ser especialmente cauto a la hora de evaluar los intercambios de previsiones de capacidad incluso en forma agregada, especialmente cuando tengan lugar en mercados concentrados. En los mercados de las líneas marítimas, los datos sobre capacidad son el parámetro clave para coordinar la conducta competitiva y tienen un efecto directo sobre los precios. El intercambio de previsiones agregadas sobre capacidad que indican en qué rutas se desplegará la capacidad puede ser contrario a la competencia en la medida en que puede llevar a que algunos o todos los transportistas adopten una política común y dar lugar a prestar los servicios por encima de los precios competitivos. Además, existe un riesgo de desagregación de los datos ya que estos pueden combinarse con los anuncios individuales de los transportistas de línea. Esto permitiría a las empresas identificar las posiciones de mercado y las estrategias de sus competidores.
54. La antigüedad de los datos y el período al que corresponden también son factores importantes. Los datos pueden ser históricos, recientes o futuros. Por lo general se considera que el intercambio de información histórica no entra en el ámbito de aplicación del artículo 81, apartado 1 del Tratado porque no puede tener ninguna repercusión importante sobre el futuro comportamiento de la empresa. En asuntos anteriores, la Comisión ha considerado histórica la información cuya antigüedad era superior a un año <sup>(50)</sup> e información reciente aquella cuya antigüedad era inferior <sup>(51)</sup>. El carácter histórico o reciente de la información debería evaluarse con una cierta flexibilidad teniendo en cuenta hasta qué punto los datos han quedado obsoletos en el mercado de referencia. El plazo en que los datos se convierten en históricos es probable que sea más corto si los datos son agregados en lugar de individuales. Asimismo, es poco probable que los intercambios de datos recientes sobre volumen y capacidad restrinjan la competencia si los datos se agregan a un nivel apropiado de tal modo que las transacciones de los cargadores y transportistas individuales no puedan ser identificadas directa o indirectamente. Los datos futuros corresponden a la opinión de la empresa con respecto a la evolución del mercado o a la estrategia que pretende aplicar en el mismo. Es particularmente probable que el intercambio de datos futuros plantee problemas, especialmente cuando los datos se refieran a los precios o a la producción. De este modo se puede revelar la estrategia comercial que una empresa se propone adoptar en el mercado. Con ello, se puede reducir sensiblemente la rivalidad entre las partes comerciales y, por lo tanto, restringir la competencia.
55. La frecuencia del intercambio también debería tenerse en cuenta. Cuanto más frecuentemente se intercambian los datos, más rápidamente pueden reaccionar los competidores. Esto facilita la adopción de medidas de represalia y reduce en último término los incentivos para tomar medidas competitivas en el mercado. La denominada competencia oculta podría verse restringida.
56. La forma en que se comunican los datos también se debe tener en cuenta al evaluar el efecto o efectos que pudiera producir en el mercado. Cuanto más se comparta la información con los clientes, menos probable es que se planteen problemas. Inversamente, si la transparencia del mercado sólo mejora en beneficio de los proveedores, se puede privar a los clientes de la posibilidad de beneficiarse de una mayor competencia oculta.

<sup>(48)</sup> Sentencia TACA, citada en la nota a pie de página 20, apartado 1154.

<sup>(49)</sup> Decisión 78/252/CEE de la Comisión, de 23 de diciembre de 1977, en el asunto IV/29.176 — Pergamino vegetal (DO L 70 de 13.3.1978, p. 54).

<sup>(50)</sup> Decisión 92/157 de la Comisión, de 17 de febrero de 1992, en el asunto IV/31.370 — UK Agricultural Tractor Registration Exchange (DO L 68 de 13.3.1992, p. 19), considerando 50.

<sup>(51)</sup> Decisión 98/4/CECA de la Comisión, de 26 de noviembre de 1997, en el asunto IV/36.069 — Wirtschaftsvereinigung Stahl (DO L 1 de 3.1.1998, p. 10), considerando 17.

57. En el transporte marítimo de línea, los índices de precios se utilizan para indicar los cambios medios del precio del transporte de un contenedor en barco. Un índice basado en precios debidamente agregados no es probable que infrinja el artículo 81, apartado 1 del Tratado, siempre que el nivel de la agregación sea tal que no permita desagregar la información para que las empresas puedan identificar directa o indirectamente las estrategias competitivas de sus competidores. Si un índice de precios reduce o suprime el grado de incertidumbre respecto al funcionamiento del mercado de tal forma que se restrinja la competencia entre empresas, se infringe el artículo 81, apartado 1 del Tratado. Al evaluar el posible efecto de dicho índice de precios sobre un determinado mercado de referencia, conviene tener en cuenta de nivel de agregación de los datos y su naturaleza histórica o reciente y la frecuencia con la que se publica el índice. En general, es importante evaluar todos los elementos individuales de cada sistema de intercambio de información al mismo tiempo, con objeto de tener en cuenta las interacciones potenciales, por ejemplo, entre el intercambio de datos sobre la capacidad y el volumen, por una parte, y el de un índice de precios, por otra.
58. Un intercambio de información entre transportistas que restrinja la competencia puede, sin embargo, generar eficiencias, como por ejemplo una mejor planificación de las inversiones y un uso más eficiente de la capacidad. Estas eficiencias deberán probarse y repercutir sobre los clientes y habrán de sopesarse respecto a los efectos anticompetitivos del intercambio de información en el marco del artículo 81, apartado 3 del Tratado. En ese contexto, hay que señalar que una de las condiciones del artículo 81, apartado 3 es que se debe reservar a los usuarios una participación equitativa en los beneficios generados por el acuerdo restrictivo. Si se cumplen las cuatro condiciones cumulativas previstas en el artículo 81, apartado 3, no es aplicable la prohibición contemplada en el artículo 81, apartado 1 <sup>(52)</sup>.

#### 3.2.4. Asociaciones empresariales

59. En el transporte marítimo de línea, al igual que en cualquier otro sector, se pueden mantener discusiones e intercambios de información en una asociación empresarial siempre que la asociación no se utilice como a) foro para las reuniones de un cartel <sup>(53)</sup>; b) una estructura que dicta a sus miembros decisiones o recomendaciones contrarias a la competencia <sup>(54)</sup>, o c) medio de intercambio de una información que reduce o elimina el grado de incertidumbre referente al funcionamiento del mercado de tal suerte que se restringe la competencia entre empresas sin cumplir las condiciones del artículo 81, apartado 3 <sup>(55)</sup>. Esto debería distinguirse de las discusiones que se mantienen legítimamente en las asociaciones empresariales relativas, por ejemplo, a normas técnicas y medioambientales.

### 3.3. Acuerdos de «pool» en los servicios de tramp

60. La forma más habitual de cooperación horizontal en el sector del tramp es el «pool» marítimo. No existe un modelo universal de «pool». No obstante, algunas características parecen ser comunes a la mayoría de los «pools» en los distintos segmentos de mercado según se indica más adelante.
61. Un «pool» clásico agrupa varios buques similares <sup>(56)</sup> de diferente propiedad y gestionados por una sola administración. Normalmente existe un administrador del «pool» responsable de la gestión comercial [por ejemplo de la comercialización conjunta <sup>(57)</sup>, de la negociación de tarifas de flete y la centralización de ingresos y costes de viaje <sup>(58)</sup>] y de la operación comercial (planificar los movimientos de los buques y darles instrucciones, nombrar agentes en puertos, informar a los clientes, emitir facturas de flete,

<sup>(52)</sup> Directrices sobre la aplicación del artículo 81, apartado 3, citadas en la nota a pie de página 7.

<sup>(53)</sup> Decisión 2004/421/CE de la Comisión, de 16 de diciembre de 2003, en el asunto COMP/38.240 — Tubos industriales (DO L 125 de 28.4.2004, p. 50).

<sup>(54)</sup> Decisión 82/896/CEE de la Comisión, de 15 de diciembre de 1982, en el asunto IV/29.883 — AROW/BNIC (DO L 379, 31.12.1982, p. 1); Decisión 96/438/EC de la Comisión de 5 de junio de 1996, en el asunto IV/34.983 — Fenex (DO L 181, 20.7.1996, p. 28).

<sup>(55)</sup> Decisión en el asunto 92/157/CEE (UK Agricultural Tractor Registration Exchange), citada en la nota a pie de página 50.

<sup>(56)</sup> De este modo, el «pool» puede conseguir grandes contratos de fletamento, combinar diversos contratos de fletamento y reducir el número de trayectos en lastre mediante una cuidadosa planificación de la flota.

<sup>(57)</sup> Por ejemplo, los buques del «pool» se comercializan como una unidad comercial que ofrece soluciones de transporte independientemente del buque que efectúe el viaje.

<sup>(58)</sup> Por ejemplo, la administración central recoge los ingresos del «pool» y éstos se distribuyen a los participantes según un sistema complejo de ponderación.

realizar pedidos de combustible, recoger las ganancias de los buques y distribuirlos con arreglo a un sistema preorganizado de ponderación, etc.). El administrador del «pool» actúa a menudo bajo la supervisión de un comité ejecutivo general que representa a los dueños de los buques. La explotación técnica de los buques suele ser responsabilidad de cada dueño (seguridad, tripulación, reparaciones, mantenimiento, etc.). Aunque comercialicen conjuntamente sus servicios, los miembros del «pool» prestan a menudo los servicios individualmente.

62. De esta descripción se desprende que la característica clave del «pool» marítimo clásico es la venta conjunta, con características de la producción conjunta. Por lo tanto, es pertinente la orientación tanto sobre la venta conjunta, como variante de un acuerdo de comercialización conjunta, como sobre la producción conjunta que figura en las Directrices sobre la aplicabilidad del artículo 81 del Tratado a los acuerdos de cooperación horizontal <sup>(59)</sup>. Dada la variedad de las características de los «pools», cada uno de ellos debe analizarse individualmente para determinar, con relación a su centro de gravedad <sup>(60)</sup>, si entra en el ámbito del artículo 81, apartado 1 y, de ser así, si cumple las cuatro condiciones acumulativas del artículo 81, apartado 3.
63. Los «pools» que están incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo <sup>(61)</sup> porque están creados como empresas en participación que desempeñan de forma permanente todas las funciones de una entidad económica autónoma (las denominadas empresas en participación con plenas funciones, véase el artículo 3, apartado 4 del Reglamento (CE) n° 139/2004), no se ven directamente afectados por los cambios introducidos por el Reglamento (CE) n° 1419/2006 y no se contemplan en las presentes Directrices. Se pueden encontrar orientaciones sobre las plenas funciones, entre otras, en la Comunicación Consolidada de la Comisión sobre Cuestiones Jurisdiccionales con arreglo al Reglamento (CE) n° 139/2004 sobre el control de las concentraciones entre empresas <sup>(62)</sup>. En la medida en que los «pools» tengan por objeto o efecto la coordinación del comportamiento competitivo de las sociedades matrices, dicha coordinación se valorará en función de los criterios establecidos en los apartados 1 y 3 del artículo 81 del Tratado, con objeto de determinar si la operación es compatible con el mercado común <sup>(63)</sup>.

### 3.3.1. «Pools» no incluidos en el ámbito de aplicación del artículo 81, apartado 1 del Tratado

64. Los acuerdos de «pool» no están incluidos en la prohibición del artículo 81, apartado 1 del Tratado si los participantes en el «pool» no son competidores reales o potenciales. Esto ocurriría, por ejemplo, si dos o más armadores crearan un «pool» con el fin de participar en licitaciones de contratos de fletamento y de ejecutar este tipo de contratos cuya licitación no podrían adjudicarse individualmente o cuya ejecución no podrían llevar a cabo por sí solos. Esta conclusión sigue siendo válida en aquellos casos en que estos «pools» transportan ocasionalmente otra carga que representa una pequeña parte del volumen total.
65. Los «pools» cuya actividad no influye en los parámetros importantes de la competencia porque son de escasa importancia y/o no afectan sensiblemente al comercio entre los Estados miembros <sup>(64)</sup>, no entran en el ámbito de aplicación del artículo 81, apartado 1 del Tratado.

### 3.3.1. «Pools» que están generalmente incluidos en el ámbito de aplicación del artículo 81, apartado 1 del Tratado

66. Como norma, los acuerdos de «pool» entre competidores que se limitan a la venta conjunta tienen por objeto y efecto coordinar la política de precios de estos competidores <sup>(65)</sup>.

<sup>(59)</sup> Respectivamente en las secciones 5 y 3 de las Directrices, citadas en la nota a pie de página 6.

<sup>(60)</sup> Directrices sobre la aplicabilidad del artículo 81 del Tratado a los acuerdos de cooperación horizontal, citadas en la nota a pie de página 6, apartado 12.

<sup>(61)</sup> Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo, sobre el control de las concentraciones entre empresas («Reglamento comunitario de concentraciones») (DO L 24 de 29.1.2004, p. 1).

<sup>(62)</sup> DO C 95 de 16.4.2008, p. 1.

<sup>(63)</sup> Artículo 2, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo.

<sup>(64)</sup> Comunicación de la Comisión sobre acuerdos de menor importancia que no restrinjan de modo notable la competencia con arreglo al artículo 81, apartado 1 del Tratado (DO C 368 de 22.12.2001, p. 13), y Directrices relativas al concepto de efecto sobre el comercio, citadas en la nota a pie de página 13.

<sup>(65)</sup> Directrices relativas a los Acuerdos de cooperación horizontal, citadas en la nota a pie de página 6, sección 5. Las actividades de un agente independiente de transporte marítimo cuando «concierta un buque» no se incluyen en esta categoría.

### 3.3.3. «Pools» que pueden estar incluidos en el ámbito de aplicación del artículo 81, apartado 1 del Tratado

67. Si el «pool» no tiene por objeto restringir la competencia, es necesario analizar sus efectos en el mercado afectado. Un acuerdo entra en el ámbito de aplicación del artículo 81, apartado 1 del Tratado cuando es probable que tenga sensibles efectos negativos sobre parámetros de competencia en el mercado tales como el precio, los costes, la diferenciación de los servicios, la calidad de los servicios y la innovación <sup>(66)</sup>. El acuerdo puede tener tales efectos cuando reduce de manera apreciable la rivalidad entre las partes del acuerdo o entre éstas y terceros.
68. Algunos «pools» de transporte de tramp no suponen la venta conjunta aunque sí entrañan cierto grado de coordinación sobre los parámetros de competencia (p. ej., programación o compra conjunta). Estos casos sólo están sujetos al artículo 81, apartado 1 del Tratado si las partes del acuerdo tienen cierto grado de poder de mercado <sup>(67)</sup>.
69. La capacidad del «pool» para causar efectos de mercado negativos sensibles depende del contexto económico, teniendo en cuenta el poder conjunto de mercado de las partes y la naturaleza del acuerdo así como otros factores estructurales del mercado de referencia. También hay que tener en cuenta si el acuerdo de «pool» afecta a la conducta de las partes en mercados adyacentes estrechamente relacionados con el mercado afectado directamente por la cooperación <sup>(68)</sup>. Esto puede ocurrir, por ejemplo, cuando el mercado del «pool» es el del transporte de productos forestales en buques especiales con forma de caja (mercado A) y los miembros del «pool» también operan buques en el mercado de la carga seca a granel (mercado B).
70. En cuanto a los factores estructurales en el mercado de referencia, si el grupo tiene una cuota de mercado baja es poco probable que produzca efectos restrictivos. Cuando se evalúa el impacto de un determinado «pool» en el mercado de referencia, deben tenerse en cuenta como factores adicionales la concentración de mercado y la posición y el número de competidores, la estabilidad de las cuotas de mercado en el tiempo, las distintas calidades de miembro en los «pools», las barreras de entrada al mercado y la probabilidad de entrada, la transparencia del mercado, el poder de negociación de los usuarios del transporte y la naturaleza de los servicios (por ejemplo servicios homogéneos frente a servicios diferenciados).
71. Por lo que se refiere a la naturaleza del acuerdo, se deberían tener en cuenta las cláusulas que afectan a la conducta competitiva del «pool» o de sus miembros tales como las cláusulas que prohíben a los miembros operar en el mismo mercado fuera del «pool» (cláusulas de no competir), los períodos de bloqueo y los plazos de preaviso (cláusulas de salida) y los intercambios de información comercialmente sensible. También se debe considerar cualquier vínculo entre «pools», ya se refiera a la gestión o a los miembros, así como al reparto de costes e ingresos.

### 3.3.4. Aplicabilidad del artículo 81, apartado 3 del Tratado

72. Cuando los «pools» están incluidos en el ámbito de aplicación del artículo 81, apartado 1 del Tratado las empresas interesadas deben asegurarse de que cumplen las cuatro condiciones acumulativas del artículo 81, apartado 3 <sup>(69)</sup>. El artículo 81, apartado 3 no excluye *a priori* de su ámbito de aplicación ciertos tipos de acuerdos. En principio, todos los acuerdos restrictivos que cumplen las cuatro condiciones del artículo 81, apartado 3 están amparados por la excepción. Este análisis se basa en una escala móvil. Cuanto mayor es la restricción de competencia existente con arreglo al artículo 81, apartado 1, mayores deben ser las eficiencias y su repercusión sobre los consumidores.
73. Las empresas deben demostrar que el «pool» mejora los servicios de transporte o fomenta los progresos técnicos o económicos en forma de aumentos de eficiencia. Las eficiencias generadas no pueden consistir en ahorros de costes que forman parte inherente de la reducción de la competencia sino que deben ser fruto de la integración de actividades económicas.

<sup>(66)</sup> Directrices sobre la aplicación del artículo 81, apartado 3, citadas en la nota a pie de página 7.

<sup>(67)</sup> Directrices sobre cooperación horizontal, citadas en la nota a pie de página 6, considerando 149.

<sup>(68)</sup> Directrices sobre cooperación horizontal, citadas en la nota a pie de página 6, considerando 142.

<sup>(69)</sup> Directrices sobre la aplicación del artículo 81, apartado 3, citadas en la nota a pie de página 7.

74. Los aumentos de eficiencia de los «pools» pueden ser fruto, por ejemplo, de la mejora de las tasas de utilización y de las economías de escala. Los «pools» de transporte de tramp suelen planear conjuntamente los trayectos de los buques con objeto de repartir geográficamente sus flotas. Este reparto geográfico puede reducir el número de travesías en lastre lo cual puede incrementar la capacidad general de utilización del «pool», generando eventualmente economías de escala.
75. Los consumidores deben beneficiarse equitativamente de las eficiencias generadas. Con arreglo al artículo 81, apartado 3 del Tratado, lo que debe tenerse en cuenta es el carácter favorable de la incidencia sobre el conjunto de los consumidores en los mercados pertinentes, y no la incidencia sobre cada consumidor individual <sup>(70)</sup>. Los beneficios repercutidos deben al menos compensar a los consumidores por cualquier impacto negativo real o potencial resultante de la restricción de competencia con arreglo al artículo 81, apartado 1 <sup>(71)</sup>. En este contexto, para evaluar la probabilidad de dicha repercusión, se debe tener también en cuenta la estructura de los mercados del transporte de tramp y la elasticidad de la demanda.
76. Un «pool» no debe imponer restricciones que no sean indispensables para lograr las eficiencias. A este respecto se debe examinar si las partes podrían haber logrado las eficiencias por sí solas. Al proceder a este examen se debe tomar en consideración, entre otras cosas, cuál es la escala mínima de eficiencia para prestar diferentes tipos de servicios de transporte de tramp. Además, cada cláusula restrictiva contenida en un acuerdo de «pool» debe ser razonablemente necesaria para lograr las eficiencias alegadas. Las cláusulas restrictivas pueden estar justificadas para un período mayor del «pool» o para toda su existencia o sólo para un período transitorio.
77. Por último, el «pool» no debe dar a las partes la posibilidad de eliminar la competencia en una parte sustancial de los servicios en cuestión.

---

<sup>(70)</sup> Sentencia en el asunto C-238/05, Asnef-Equifax/Ausbanc, citada en la nota a pie de página 38, apartado 70.

<sup>(71)</sup> Directrices sobre la aplicación del artículo 81, apartado 3, citadas en la nota a pie de página 7, apartado 24.

**Relación de las decisiones comunitarias sobre autorizaciones de comercialización de medicamentos del 1 de agosto de 2008 al 31 de agosto de 2008**

[Publicación en virtud del artículo 13 o del artículo 38 del Reglamento (CE) nº 726/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>]

(2008/C 245/03)

**— Concesión de una autorización de comercialización [Artículo 13 del Reglamento (CE) nº 726/2004]: Aprobada**

Fecha de la decisión	Nombre del medicamento	DCI (Denominación Común Internacional)	Titular de la autorización de comercialización	Número de inscripción en el registro comunitario	Forma farmacéutica	Código ATC (Anatómico-Terapéutico-Químico)	Fecha de notificación
28.8.2008	INTELENCE	Etravirina	Janssen-Cilag International NV Turnhoutseweg, 30 B-2340 Beerse	EU/1/08/468/001	Comprimido	(No aplicable)	1.9.2008
29.8.2008	Vimpat	Lacosamida	UCB S.A. Allée de la Recherche, 60/Researchdreef, 60 B-1070 Bruxelles/B-1070 Brussel	EU/1/08/470/001-013 EU/1/08/470/014-015 EU/1/08/470/016	Comprimidos recubiertos con película Jarabe Solución para perfusión	N03AX18	2.9.2008

<sup>(1)</sup> DO L 136 de 30.4.2004, p. 1.

— **Modificación de una autorización de comercialización [Artículo 13 del Reglamento (CE) n° 726/2004]: Aprobada**

Fecha de la decisión	Nombre del medicamento	Titular de la autorización de comercialización	Número de inscripción en el registro comunitario	Fecha de notificación
4.8.2008	Neupro	Schwarz Pharma Ltd Shannon Industrial Estate Co.Clare Ireland	EU/1/05/331/001-037	6.8.2008
8.8.2008	Champix	Pfizer Ltd Ramsgate Road Sandwich Kent CT 13 9NJ United Kingdom	EU/1/06/360/001-012	12.8.2008
8.8.2008	Vectibix	Amgen Europe B.V. Minervum 7061 4817 ZK Breda Nederland	EU/1/07/423/001-003	12.8.2008
8.8.2008	Infanrix hexa	GlaxoSmithKline Biologicals s.a. rue de l'Institut 89 B-1330 Rixensart	EU/1/00/152/001-018	12.8.2008
8.8.2008	Evista	Eli Lilly Nederland B.V. Grootslag 1-5 3991 RA Houten Nederland	EU/1/98/073/001-004	12.8.2008
8.8.2008	Avandamet	SmithKline Beecham plc 980 Great West Road Brentford Middlesex TW8 9GS United Kingdom	EU/1/03/258/001-022	12.8.2008
11.8.2008	Optruma	Eli Lilly Nederland B.V. Grootslag 1-5 3991 RA Houten Nederland	EU/1/98/074/001-004	13.8.2008
13.8.2008	Silapo	STADA Arzneimittel AG Stadastrasse 2-18 D-61118 Bad Vilbel	EU/1/07/432/001-022	15.8.2008
13.8.2008	Retacrit	HOSPIRA Enterprises B.V. Taurusavenue 19-21b 2132 LS Hoofddorp Nederland	EU/1/07/431/001-019	15.8.2008
13.8.2008	Humira	Abbott Laboratories Ltd Queenborough Kent ME11 5EL United Kingdom	EU/1/03/256/001-010	15.8.2008
13.8.2008	Hepsera	Gilead Sciences International Limited Cambridge CB21 6GT United Kingdom	EU/1/03/251/001-002	15.8.2008
13.8.2008	Infanrix penta	GlaxoSmithKline Biologicals s.a. rue de l'Institut 89 B-1330 Rixensart	EU/1/00/153/001-010	18.8.2008
13.8.2008	Cervarix	GlaxoSmithKline Biologicals s.a. rue de l'Institut 89 B-1330 Rixensart	EU/1/07/419/001-009	18.8.2008

Fecha de la decisión	Nombre del medicamento	Titular de la autorización de comercialización	Número de inscripción en el registro comunitario	Fecha de notificación
22.8.2008	Evista	DAIICHI SANKYO EUROPE GmbH Zielstattstrasse 48 D-81379 München  Eli Lilly Nederland B.V. Grootslag 1-5 3991 RA Houten Nederland	EU/1/98/073/001-004	26.8.2008
22.8.2008	Kaletra	Abbott Laboratories Ltd Queenborough Kent ME11 5EL United Kingdom	EU/1/01/172/001-006	26.8.2008
22.8.2008	Baraclude	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG Uxbridge Business Park Sanderson Road Uxbridge UB8 1DH United Kingdom	EU/1/06/343/001-007	26.8.2008
22.8.2008	SUTENT	Pfizer Ltd Ramsgate Road Sandwich Kent CT 13 9NJ United Kingdom	EU/1/06/347/001-006	26.8.2008
22.8.2008	Fosavance	Merck Sharp & Dohme Ltd Hertford Road Hoddesdon Hertfordshire EN11 9BU United Kingdom	EU/1/05/310/001-009	26.8.2008
22.8.2008	Zalasta	KRKA d.d. Šmarješka cesta 6 SLO-8501 Novo mesto	EU/1/07/415/001-056	26.8.2008
22.8.2008	Arixtra	Glaxo Group Ltd Greenford Road Greenford Middlesex UB6 0NN United Kingdom	EU/1/02/206/001-035	26.8.2008
22.8.2008	Revlimid	Celgene Europe Limited Morgan House Madeira Walk Windsor Berkshire SL4 1EP United Kingdom	EU/1/07/391/001-004	26.8.2008
25.8.2008	Abilify	Otsuka Pharmaceutical Europe Ltd Hunton House Highbridge Business Park Oxford Road Uxbridge Middlesex UB8 1HU United Kingdom	EU/1/04/276/001-020 EU/1/04/276/024-036	27.8.2008
25.8.2008	TARGRETIN	Eisai Limited 3 Shortlands London W6 8EE United Kingdom	EU/1/01/178/001	27.8.2008
25.8.2008	Emselex	Novartis Europharm Limited Wimblehurst Road Horsham West Sussex RH12 5AB United Kingdom	EU/1/04/294/001-028	27.8.2008

Fecha de la decisión	Nombre del medicamento	Titular de la autorización de comercialización	Número de inscripción en el registro comunitario	Fecha de notificación
25.8.2008	Sifrol	Boehringer Ingelheim International GmbH Binger Straße 173 D-55216 Ingelheim am Rhein	EU/1/97/050/001-006 EU/1/97/050/009-012	27.8.2008
25.8.2008	Humira	Abbott Laboratories Ltd Queenborough Kent ME11 5EL United Kingdom	EU/1/03/256/001-010	27.8.2008
25.8.2008	Revatio	Pfizer Limited Sandwich Kent CT13 9NJ United Kingdom	EU/1/05/318/001	27.8.2008
25.8.2008	Prialt	Eisai Limited 3 Shortlands London W6 8EE United Kingdom	EU/1/04/302/001-004	27.8.2008
25.8.2008	NovoSeven	Novo Nordisk A/S Novo Allé DK-2880 Bagsvaerd	EU/1/96/006/001-006	27.8.2008
26.8.2008	Viagra	Pfizer Limited Sandwich Kent CT13 9NJ United Kingdom	EU/1/98/077/002-004 EU/1/98/077/006-008 EU/1/98/077/010-019	28.8.2008
28.8.2008	Rasilez	Novartis Europharm Limited Wimblehurst Road Horsham West Sussex RH12 5AB United Kingdom	EU/1/07/405/001-020	1.9.2008
28.8.2008	Tekturna	Novartis Europharm Limited Wimblehurst Road Horsham West Sussex RH12 5AB United Kingdom	EU/1/07/408/001-020	1.9.2008
28.8.2008	Raptiva	Serono Europe Limited 56 Marsh Wall London E14 9TP United Kingdom	EU/1/04/291/001-003	1.9.2008
28.8.2008	ISENTRESS	Merck Sharp & Dohme Limited Hertford Road Hoddesdon Hertfordshire EN11 9BU United Kingdom	EU/1/07/436/001-002	1.9.2008
28.8.2008	Enviage	Novartis Europharm Limited Wimblehurst Road Horsham West Sussex RH12 5AB United Kingdom	EU/1/07/406/001-020	1.9.2008
28.8.2008	Sprimeo	Novartis Europharm Limited Wimblehurst Road Horsham West Sussex RH12 5AB United Kingdom	EU/1/07/407/001-020	1.9.2008

Fecha de la decisión	Nombre del medicamento	Titular de la autorización de comercialización	Número de inscripción en el registro comunitario	Fecha de notificación
28.8.2008	Riprazo	Novartis Europharm Limited Wimblehurst Road Horsham West Sussex RH12 5AB United Kingdom	EU/1/07/409/001-020	1.9.2008
29.8.2008	Avastin	Roche Registration Limited 6 Falcon Way Shire Park Welwyn Garden City AL7 1TW United Kingdom	EU/1/04/300/001-002	2.9.2008
29.8.2008	Nespo	Dompé Biotec S.p.A. Via San Martino, 12 I-20122 Milano	EU/1/01/184/001-073	2.9.2008
29.8.2008	Enbrel	Wyeth Europa Limited Huntercombe Lane South Taplow Maidenhead Berkshire SL6 0PH United Kingdom	EU/1/99/126/001-018	1.9.2008
29.8.2008	Velcade	Janssen-Cilag International NV Turnhoutseweg, 30 B-2340 Beerse	EU/1/04/274/001-002	2.9.2009
29.8.2008	Humira	Abbott Laboratories Ltd Queenborough Kent ME11 5EL United Kingdom	EU/1/03/256/001-010	2.9.2009
29.8.2008	Prezista	Janssen-Cilag International NV Turnhoutseweg, 30 B-2340 Beerse	EU/1/06/380/001	2.9.2009
29.8.2008	Truvada	Gilead Sciences International Limited Cambridge CB21 6GT United Kingdom	EU/1/04/305/001-002	2.9.2009
29.8.2008	Neupro	Schwarz Pharma Ltd Shannon Industrial Estate Co.Clare Ireland	EU/1/05/331/038-055	2.9.2009
29.8.2008	Neupro	Schwarz Pharma Ltd Shannon Industrial Estate Co.Clare Ireland	EU/1/05/331/001-055	2.9.2009

— Retirada de una autorización de comercialización [Artículo 13 del Reglamento (CE) n° 726/2004]

Fecha de la decisión	Nombre del medicamento	Titular de la autorización de comercialización	Número de inscripción en el registro comunitario	Fecha de notificación
22.8.2008	Protopy	Astellas Pharma GmbH Neumarkter Str. 61 D-81673 München	EU/1/02/202/001-006	26.8.2008
28.8.2008	Quintanrix	GlaxoSmithKline Biologicals s.a. rue de l'Institut 89 B-1330 Rixensart	EU/1/04/301/001-005	1.9.2008

— **Modificación de una autorización de comercialización [Artículo 38 del Reglamento (CE) n° 726/2004]: Aprobada**

Fecha de la decisión	Nombre del medicamento	Titular de la autorización de comercialización	Número de inscripción en el registro comunitario	Fecha de notificación
13.8.2008	Dexdomitor	Orion Corporation Orionintie 1 FI-02200 Espoo	EU/2/02/033/001-002	15.8.2008
22.8.2008	Suvaxyn Aujeszky	Fort Dodge Animal Health Holland C.J. van Houtenlaan 36 1381 CP Weesp Nederland	EU/2/98/009/001-006	26.8.2008
25.8.2008	Zubrin	Schering-Plough Limited Schering-Plough House Shire Park Welwyn Garden City Hertfordshire AL7 1TW United Kingdom	EU/2/00/028/002-008	27.8.2008
25.8.2008	Circovac	Merial 29, Avenue Tony Garnier F-69007 Lyon	EU/2/07/075/001-004	27.8.2008
25.8.2008	Profender	Bayer HealthCare AG D-51368 Leverkusen	EU/2/05/054/018-031	27.8.2008

A cualquier persona interesada que lo solicite se le facilitará el informe público de evaluación de los medicamentos señalados y las decisiones correspondientes, para lo cual deberá dirigirse a:

Agencia Europea de Medicamentos  
7 Westferry Circus  
Canary Wharf  
London E14 4HB  
United Kingdom

---

**Relación de las decisiones comunitarias sobre autorizaciones de comercialización de medicamentos del 1 de agosto de 2008 al 31 de agosto de 2008**

[Decisiones tomadas en virtud del artículo 34 de la Directiva 2001/83/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup> o del artículo 38 de la Directiva 2001/82/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup>]

(2008/C 245/04)

**— Suspensión de una autorización de comercialización nacional**

Fecha de la decisión	Nombre del medicamento	Titulares de la autorización de comercialización	Estado miembro en cuestión	Fecha de notificación
13.8.2008	Coxtral gel	Véase anexo I	Véase anexo I	18.9.2008

<sup>(1)</sup> DO L 311 de 28.11.2001, p. 67.

<sup>(2)</sup> DO L 311 de 28.11.2001, p. 1.

## ANEXO I

**RELACIÓN DE LOS NOMBRES DEL MEDICAMENTO, FORMAS FARMACÉUTICAS, DOSIS, VÍAS DE ADMINISTRACIÓN, SOLICITANTES Y TITULARES DE LA AUTORIZACIÓN DE COMERCIALIZACIÓN EN LOS ESTADOS MIEMBROS**

Estado miembro	Titular de la autorización de comercialización	Solicitante	Nombre	Dosis	Forma farmacéutica	Vía de administración	Contenido (concentración)
República Checa	Zentiva a. s. U Kabelovny 130 Dolní Měcholupy CZ-102 37 Praha 10		Coxtral Gel	30 mg/g	Gel	Uso cutáneo	30 mg/g
Estonia		Zentiva a. s. U Kabelovny 130 Dolní Měcholupy CZ-102 37 Praha 10	Coxtral Gel	30 mg/g	Gel	Uso cutáneo	30 mg/g
Hungría		Zentiva a. s. U Kabelovny 130 Dolní Měcholupy CZ-102 37 Praha 10	Coxtral Gel	30 mg/g	Gel	Uso cutáneo	30 mg/g
Lituania		Zentiva a. s. U Kabelovny 130 Dolní Měcholupy CZ-102 37 Praha 10	Coxtral Gel	30 mg/g	Gel	Uso cutáneo	30 mg/g
Letonia		Zentiva a. s. U Kabelovny 130 Dolní Měcholupy CZ-102 37 Praha 10	Coxtral Gel	30 mg/g	Gel	Uso cutáneo	30 mg/g
Polonia		Zentiva a. s. U Kabelovny 130 Dolní Měcholupy CZ-102 37 Praha 10	Coxtral Gel	30 mg/g	Gel	Uso cutáneo	30 mg/g
Eslovaquia		Zentiva a. s. U Kabelovny 130 Dolní Měcholupy CZ-102 37 Praha 10	Coxtral Gel	30 mg/g	Gel	Uso cutáneo	30 mg/g

## V

(Anuncios)

## PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS

## COMISIÓN

**Convocatoria de manifestaciones de interés en participar en una estructura consultiva científica de evaluación del riesgo de los Comités científicos y en la base de datos de expertos**

(2008/C 245/05)

Esta convocatoria se dirige a científicos que deseen participar en una estructura consultiva de la Comisión Europea en seguridad de los consumidores, salud pública y medio ambiente. La estructura consultiva de Comités y expertos científicos fue creada por la Decisión 2008/721/CE de la Comisión, disponible en:

[http://ec.europa.eu/health/ph\\_risk/committees/call\\_expression\\_en.htm](http://ec.europa.eu/health/ph_risk/committees/call_expression_en.htm)

La estructura consultiva científica de evaluación del riesgo en los ámbitos de la seguridad de los consumidores, la salud pública y el medio ambiente reúne a los organismos siguientes:

- a) el Comité Científico de Seguridad de los Consumidores (en lo sucesivo, «CCSC»);
- b) el Comité Científico de Riesgos Sanitarios y Medioambientales (en lo sucesivo, «CCRSM»);
- c) el Comité Científico de Riesgos Sanitarios Emergentes y Recientemente Identificados (en lo sucesivo, «CCRSERI»);
- d) un Grupo de Consejeros Científicos en Evaluación del Riesgo (en lo sucesivo, «GCCER») que apoyará la actividad de los Comités científicos.

El papel de los Comités científicos y del GCCER es dar a la Comisión, cuando esta se lo solicite, un consejo científico de calidad e independiente en asuntos relacionados con la seguridad de los consumidores o con riesgos para la salud pública o el medio ambiente (excepto los relativos a la alimentación). Los Comités también pueden llamar la atención de la Comisión sobre problemas específicos o nuevos de su competencia. El trabajo de la estructura consultiva se basa en los principios de excelencia, independencia y transparencia.

De modo paralelo, la Comisión se propone establecer una base de datos de expertos para facilitar el acceso a una experiencia muy amplia que apoye el trabajo de la estructura consultiva.

**Composición y cometido de la estructura consultiva**

Tanto el CCSC y el CCRSM como el CCRSERI estarán compuestos por un máximo de diecisiete miembros y podrán asociarse a ellos, por su propia iniciativa, hasta un máximo de cinco consejeros científicos del GCCER para que aporten su contribución al trabajo del Comité sobre cuestiones específicas. Estos miembros asociados participarán en las actividades y deliberaciones relativas al tema examinado con las mismas funciones, responsabilidades y derechos que los miembros del Comité. La Comisión también podrá pedir a los miembros del GCCER que reemplacen de forma permanente a los miembros de los Comités científicos que dimitan o cuyo mandato finalice. Los miembros del GCCER podrán estar en varios grupos de trabajo, dar un consejo rápido solicitado por la Comisión o participar en seminarios temáticos y reuniones científicas. La Comisión decidirá el número de consejeros científicos del GCCER en cualquier momento a partir de sus necesidades de asesoramiento científico.

La Comisión designará a los miembros de la estructura consultiva con arreglo a su experiencia en uno o más de los campos pertinentes y para que en conjunto cubran el mayor número posible de disciplinas. Los campos pertinentes figuran en el anexo I de la Decisión 2008/721/CE.

La duración del mandato de los miembros de los Comités científicos será de tres años. Los miembros no podrán ocupar su puesto durante más de tres mandatos consecutivos. Continuarán en ejercicio hasta su sustitución o la renovación de su mandato. Los consejeros científicos serán designados para formar parte del GCCER por un periodo de cinco años y podrá renovarse su nombramiento.

Los candidatos pueden solicitar la inclusión en la base de datos de expertos externos en salud, seguridad y evaluación del riesgo ambiental. La opción de la base de datos se indica en el formulario de inscripción. Quienes solo soliciten su inclusión en la base de datos serán aceptados permanentemente. Estos expertos externos podrán ser invitados a participar en el trabajo de los

Comités científicos sobre una base específica, sobre problemas concretos, como miembros de grupos de trabajo o con motivo de conferencias y seminarios. En este caso no se requerirán los diez años de experiencia que se exige a los miembros de los Comités científicos y del GCCER.

En general, los científicos interesados pueden solicitar participar en: i) los Comités científicos; y/o ii) el GCCER; y/o iii) la base de datos de expertos externos.

### **Criterios de admisión**

Los solicitantes deben poseer:

- un título superior en una rama científica pertinente, preferiblemente de grado postuniversitario,
- un mínimo de diez años de experiencia profesional (salvo para inclusión en la base de datos únicamente),
- un buen conocimiento del inglés.

Esta convocatoria de manifestaciones de interés está abierta a científicos de Europa y del resto del mundo.

### **Criterios de selección**

Se dará preferencia a los candidatos que posean:

- una experiencia profesional pertinente para tratar los asuntos propios de los Comités que figuran en el anexo I de la Decisión 2008/721/CE,
- una experiencia en realizar evaluaciones de riesgo o dar asesoramiento científico, sobre todo en sectores relacionados con la seguridad de los consumidores, la salud pública o el medio ambiente,
- competencias analíticas: análisis de información y expedientes complejos y revisión de trabajos y publicaciones científicos,
- excelencia científica probada en uno o, preferiblemente, varios sectores relacionados con los asuntos propios del Comité o Comités científicos que le interesen,
- experiencia profesional en un entorno pluridisciplinar e internacional,
- capacidades de gestión y organización, sobre todo para presidir y organizar grupos de trabajo.

### **Procedimiento de selección**

El procedimiento de selección se divide en tres etapas:

- i) verificación de la admisibilidad de las solicitudes;
- ii) evaluación comparativa y establecimiento de una lista de los solicitantes más adecuados; y
- iii) nombramiento de los miembros de los Comités científicos y del GCCER a partir de esta lista.

Los jurados se compondrán de representantes de los servicios de la Comisión responsables de la política y la legislación en seguridad de los consumidores y los productos, salud pública, medio ambiente e investigación científica. Los jurados estarán presididos por científicos experimentados independientes nombrados

desde el exterior. Cada manifestación de interés será evaluada por separado con arreglo a los criterios de selección por un mínimo de dos miembros del jurado. En su proceso de selección, la Comisión tendrá en cuenta lo siguiente: la experiencia y formación científica; la independencia (ante posibles conflictos de intereses), y la representación de diversas regiones geográficas y de mujeres y hombres.

### **Nombramiento de los miembros**

La Comisión nombrará a los miembros de los Comités científicos y del GCCER a partir de la lista de candidatos establecida por los jurados. Nadie podrá ser nombrado miembro de más de un Comité. La Comisión podrá nombrar a un candidato miembro de un Comité distinto del que solicitó si dicho Comité precisa de la experiencia del candidato, siempre que este esté de acuerdo. Los científicos que no hayan sido nombrados para ningún Comité científico ni para el GCCER se incluirán en la base de datos de expertos externos.

Los nombres de los miembros designados de la estructura consultiva se publicarán en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y en el sitio web de la Comisión Europea.

### **Independencia**

Los miembros de la estructura consultiva son nombrados a título personal. Los solicitantes deberán adjuntar una declaración sobre su compromiso de actuar con independencia de cualquier influencia exterior, y otra declaración sobre cualquier interés que pudiera considerarse perjudicial para su independencia. Se les solicitará que confirmen que, en caso de ser nombrados, aceptarán hacer declaraciones anuales de interés que se harán públicas.

### **Carga de trabajo y compensaciones**

Los solicitantes deberán estar dispuestos a asistir periódicamente a reuniones, a contribuir activamente al debate científico, a estudiar documentos y hacer comentarios durante las reuniones de los Comités y de sus grupos de trabajo, a asistir a seminarios y conferencias previa invitación y a actuar como presidentes o ponentes de grupos de trabajo, sobre una base específica. La mayoría de los documentos de trabajo están en inglés, y las reuniones también se llevarán a cabo en esa lengua. Los solicitantes deberán tener en cuenta que, en general, las reuniones implican un trabajo preparatorio. Se calcula que cada Comité científico se reunirá en sesión plenaria entre cinco y diez veces al año. Los miembros de los grupos de trabajo deberán asistir a más reuniones. Los candidatos deberán estar dispuestos a trabajar con métodos electrónicos de gestión e intercambio de documentos.

Los miembros de la estructura consultiva y los expertos externos tendrán derecho a una compensación en función de su participación en las reuniones de los Comités o como ponentes en cuestiones concretas. Las compensaciones figuran en el anexo III de la Decisión 2008/721/CE. Los miembros también tendrán derecho a cobrar gastos de viaje y dietas, con arreglo a las normas establecidas por la Comisión.

### Procedimiento de solicitud

A partir del 20 de septiembre de 2008 o poco después, los científicos interesados podrán cumplimentar y presentar el formulario de inscripción en línea que incluye en anexo un currículum y una lista de publicaciones. El formulario de inscripción requiere disponer de Adobe Acrobat Reader 9.0, que puede bajarse de:

<http://www.adobe.com/products/acrobat/readstep2.html>

El anuncio del procedimiento de solicitud y el formulario de inscripción están disponibles en el sitio siguiente:

[http://ec.europa.eu/health/ph\\_risk/committees/call\\_expression\\_en.htm](http://ec.europa.eu/health/ph_risk/committees/call_expression_en.htm)

La fecha límite para presentar solicitudes para participar en la estructura consultiva es el **31 de octubre de 2008**. Solo se tomarán en consideración las solicitudes presentadas en línea vía internet.

Cabe observar que el registro en la base de datos de expertos estará permanentemente abierto (sin ningún plazo límite). Se espera que los solicitantes registrados en la base de datos actualicen cada dos años la información solicitada.

Una solicitud solo se considerará admisible si incluye:

- el formulario de inscripción obligatorio, cumplimentado,
- un currículum, preferiblemente no superior a tres páginas (adjunto al formulario de inscripción),
- una lista de las publicaciones científicas del solicitante (adjuntas al formulario de inscripción),
- una declaración de intereses cumplimentada de forma veraz (incluida en el formulario de inscripción).

Los documentos justificativos podrá solicitarse ulteriormente. Todas las expresiones de interés se tratarán confidencialmente. La Comisión informará cuanto antes a los candidatos del resultado de los procedimientos de selección.

---

## PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LA APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE COMPETENCIA

### COMISIÓN

#### Notificación previa de una operación de concentración

(Asunto COMP/M.5251 — System Capital Management-Energies/Metinvest)

Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2008/C 245/06)

1. El 17 de septiembre de 2008, la Comisión recibió la notificación, de conformidad con el artículo 4 del Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo <sup>(1)</sup>, de un proyecto de concentración por el cual las empresas System Capital Management Limited («SCM», Chipre) y Energiees Investments Limited («Energiees», Chipre) perteneciente al grupo SMART adquieren el control conjunto, a tenor de lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, letra b), del citado Reglamento, de Metinvest BV («MIBV», Países Bajos) y sus filiales Makeeva Metallurgical Plant («MMZ», Ucrania) y Promet Steel JSC («Promet», Bulgaria) mediante la adquisición de sus acciones.

2. Las actividades comerciales de las empresas en cuestión son las siguientes:

- SCM: producción de metales y carbón,
- Energiees: producción de acero,
- MIBV: minería de hierro y carbón, producción de acero semiacabado y acabado,
- MMZ: producción y venta de materiales de acero bruto y fabricación de productos derivados del sector del acero,
- Promet: fabricación de productos derivados del sector del acero.

3. Tras un examen preliminar, la Comisión considera que la operación notificada podría entrar en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 139/2004. No obstante, se reserva su decisión definitiva al respecto. En virtud de la Comunicación de la Comisión sobre el procedimiento simplificado para tramitar determinadas operaciones de concentración con arreglo al Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo <sup>(2)</sup>, este asunto podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado establecido en dicha Comunicación.

4. La Comisión invita a los interesados a que le presenten sus posibles observaciones sobre el proyecto de concentración.

Las observaciones deberán obrar en poder de la Comisión en el plazo de diez días a partir de la fecha de la presente publicación. Podrán enviarse por fax [(32-2) 296 43 01 o 296 72 44] o por correo, con indicación del número de referencia COMP/M.5251 — System Capital Management-Energies/Metinvest, a la siguiente dirección:

Comisión Europea  
Dirección General de Competencia  
Registro de Concentraciones  
J-70  
B-1049 Bruxelles/Brussel

<sup>(1)</sup> DO L 24 de 29.1.2004, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO C 56 de 5.3.2005, p. 32.

**Notificación previa de una operación de concentración****(Asunto COMP/M.5178 — OEP/Pfleiderer)****Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2008/C 245/07)

1. El 17 de septiembre de 2008, la Comisión recibió la notificación, de conformidad con el artículo 4 del Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo <sup>(1)</sup>, de un proyecto de concentración por el cual la empresa OEP Holding Corporation («OEP», EE.UU.), filial indirecta de J.P. Morgan Chase & Co. (EE.UU.) adquiere el control exclusivo, a tenor de lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, letra b), del citado Reglamento, de Pfleiderer AG («Pfleiderer», Alemania) mediante la adquisición de sus acciones.
2. Las actividades comerciales de las empresas en cuestión son las siguientes:
  - OEP: fondo de inversión privado,
  - Pfleiderer: fabricación, distribución y comercialización de madera reconstituida, productos de superficie acabados y pavimentos laminados.
3. Tras un examen preliminar, la Comisión considera que la operación notificada podría entrar en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 139/2004. No obstante, se reserva su decisión definitiva al respecto. En virtud de la Comunicación de la Comisión sobre el procedimiento simplificado para tramitar determinadas operaciones de concentración con arreglo al Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo <sup>(2)</sup>, este asunto podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado establecido en dicha Comunicación.
4. La Comisión invita a los interesados a que le presenten sus posibles observaciones sobre el proyecto de concentración.

Las observaciones deberán obrar en poder de la Comisión en el plazo de diez días a partir de la fecha de la presente publicación. Podrán enviarse por fax [(32-2) 296 43 01 o 296 72 44] o por correo, con indicación del número de referencia COMP/M.5178 — OEP/Pfleiderer, a la siguiente dirección:

Comisión Europea  
Dirección General de Competencia  
Registro de Concentraciones  
J-70  
B-1049 Bruxelles/Brussel

---

<sup>(1)</sup> DO L 24 de 29.1.2004, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO C 56 de 5.3.2005, p. 32.

**CORRECCIÓN DE ERRORES****Corrección de errores de la Comunicación de la Comisión con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo — Modificación por Italia de las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares Pantelleria-Trapani**

(Diario Oficial de la Unión Europea C 230 de 9 de septiembre de 2008)

(2008/C 245/08)

En la página 17, el texto de la Comunicación queda redactado como sigue:

«En virtud de lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias, el Gobierno italiano ha decidido modificar las obligaciones de servicio público en los servicios aéreos regulares Pantelleria-Trapani, publicadas en el *Diario Oficial de la Unión Europea* C 112 de 12 de mayo de 2006 y modificadas en el *Diario Oficial de la Unión Europea* C 141 de 26 de junio de 2007 y *Diario Oficial de la Unión Europea* C 121 de 17 de mayo de 2008.

Conforme a lo señalado en el punto 2.4, letra c), de la imposición, las tarifas se modifican como sigue:

Ruta	Tarifa revisada sin IVA
Pantelleria-Trapani o viceversa	26,53 EUR

Los demás requisitos en materia de obligaciones de servicio público publicados en el *Diario Oficial de la Unión Europea* C 112 de 12 de mayo de 2006 se mantienen sin cambios.»

---

**NOTA AL LECTOR**

Las instituciones han decidido no mencionar en sus textos la última modificación de los actos citados.

Salvo indicación en contrario, se entenderá que los actos a los que se hace referencia en los textos aquí publicados son los actos en su versión actualmente en vigor.