

**Hacia una política común  
de transportes**

**Transportes marítimos**

**Comunicación y propuestas de la Comisión  
transmitidas al Consejo el 19 de marzo de 1985**

*Documento redactado en base al COM (85) 90 final*

Este fascículo está publicado en las lenguas siguientes:

DA	ISBN 92-825-5365-5
DE	ISBN 92-825-5366-3
GR	ISBN 92-825-5367-1
EN	ISBN 92-825-5368-X
FR	ISBN 92-825-5369-8
IT	ISBN 92-825-5370-1
NL	ISBN 92-825-5371-X
PT	ISBN 92-825-5373-6

Ficha bibliográfica al final de este fascículo

Luxemburgo: Oficina de las publicaciones de las Comunidades Europeas, 1985

ISBN 92-825-5372-8

No. de catálogo: CB-NF-85-005-ES-C

Se autoriza la reproducción de artículos y textos de este fascículo a condición de indicar la fuente.

*Printed in Belgium*

---

## sumario

---

<b>Resumen</b> .....	7
<b>I. Introducción</b> .....	10
<b>II. Situación del sector marítimo</b> .....	10
Cambios acaecidos en el sector marítimo mundial y comunitario desde 1975	10
Causas de la disminución relativa de la flota comunitaria .....	13
<b>III. Cuestiones que afectan al conjunto de los transportes marítimos</b> .	15
<i>Líneas directrices generales</i> .....	15
<i>Cuestiones específicas</i> .....	17
Amenaza exterior .....	17
Posibilidades de cooperación con los países en vías de desarrollo .....	19
Consecuencias para las relaciones con los Estados miembros .....	20
– Libre prestación de servicios .....	20
– Subvenciones estatales .....	22
Efectivos y aspectos sociales .....	22
<b>IV. Problemas que afectan esencialmente al transporte de línea</b> .....	24
<i>Consideraciones competentes a la política general</i> .....	24
<i>Aspectos específicos de la política que conciernen al transporte de línea</i> ...	25
Aplicación de la Convención de las Naciones Unidas relativa a un Código de conducta de las conferencias marítimas y del «Brussels Package» (reglamento 954/79) .....	25
Aplicación de las reglas en materia de competencia del Tratado de Roma	26
Problemas de prácticas de competencia desleal .....	27
<b>V. Problemas que afectan esencialmente al transporte en productos al por mayor</b> .....	29
Organización de los mercados .....	29
Evolución del transporte de productos al por mayor .....	30
Pabellones de libre matriculación .....	31
Nuevas acciones en el terreno del transporte de productos al por mayor y de los pabellones de libre matriculación .....	32
<b>VI. Seguridad marítima y prevención de la contaminación</b> .....	32
Introducción .....	32
Control de los navios por el Estado del puerto .....	33

Sistema de ayuda a la navegación marítima en aguas europeas .....	34
Transferencia de navíos entre países de la Comunidad .....	35
Normas de formación .....	35
<b>VII. Puertos marítimos .....</b>	<b>36</b>
<i>Reseña histórica .....</i>	<i>36</i>
<i>La cooperación entre la Comisión y los puertos en el pasado .....</i>	<i>36</i>
<i>Influencia de las políticas nacionales y comunitarias de transporte sobre las condiciones de competencia entre los puertos de los Estados miembros ...</i>	<i>37</i>
Tráfico con el interior .....	37
Aspectos marítimos .....	38
<i>Influencia de las políticas arancelarias y de las ayudas y subvenciones estatales otorgadas a los puertos sobre la competencia entre los puertos de los Estados miembros .....</i>	<i>38</i>
<i>Tareas a realizar en el futuro en el sector portuario a nivel comunitario ..</i>	<i>39</i>
<b>VIII. Otras cuestiones .....</b>	<b>39</b>
Investigación marítima .....	39
Envío y expedición de la ayuda alimenticia .....	40
Fraude marítimo .....	40
<b>Anexos .....</b>	<b>41</b>
<i>Anexo estadístico .....</i>	<i>42</i>
Cuadro 1: Marina mercante en el mundo (1970-1983)	42
Gráfico 1: Distribución del comercio mundial y de la marina mercante en el mundo (1975-1983)	43
Gráfico 2: Distribución de las marinas mercantes mundial y comunitaria por categoría de navíos (1975-1983)	44
Cuadro 2: Comercio marítimo mundial (1971-1983)	45
Gráfico 3: Evolución de la marina mercante de los Estados miembros (1975-1983)	46
Cuadro 3: Distribución de la marina mercante de los Estados miembros por categoría de navíos (1975-1983)	47
Cuadro 4: Distribución de la marina mercante mundial por categoría de navíos y pabellón (1983)	50
Cuadro 5: Edad media de los navíos comunitarios 1975-1983	51
Cuadro 6: Tonelaje en manos de compañías comunitarias (1970, 1975-1983)	52
<i>Propuestas de la Comisión .....</i>	<i>53</i>
Proyecto de reglamento del Consejo sobre una acción coordinada con vistas a salvaguardar el libre acceso al tráfico transoceánico	53
Proyecto de reglamento del Consejo en el que se aplique el principio de la libre prestación de servicios en los transportes marítimos	55

Proyecto de decisión del Consejo que modifica la decisión del Consejo 77/587/CEE del 13.9.1977 que fijaba un procedimiento de consulta en lo relativo a las relaciones entre Estados miembros y terceros países en el campo de los transportes marítimos así como las acciones relativas a dicho campo en el seno de las organizaciones internacionales	58
Proyecto de directiva del Consejo relativa a una común interpretación del concepto «compañía marítima nacional»	59
Modificación de la propuesta de reglamento (CEE) del Consejo en el que se fijan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos	61
Proyecto de reglamento del Consejo sobre las prácticas tarifarias desleales en el sector de los transportes marítimos	65
Cuadro 7 : Situación actual de la ratificación y entrada en vigor de diversos instrumentos jurídicos de la OMI y de la OIT .....	75



## Resumen

Tras haber asistido a la formulación de diferentes propuestas sobre los problemas específicos de la política marítima, consideramos que ha llegado el momento de trazar un marco general más coherente en la política marítima de la Comunidad y tal es principalmente el objeto de este documento. Partiendo del análisis de la disminución del número de navíos matriculados en la Comunidad durante los últimos diez años e inspirándose en los principios políticos que en él se desarrollan, el documento hace un balance de las acciones comunitarias llevadas a cabo hasta nuestros días y propone nuevas medidas a tomar que la Comisión ha considerado necesarias para promover los intereses marítimos y comerciales de la Comunidad. El presente documento habrá de ser leído teniendo en consideración las posturas tomadas en febrero de 1983 sobre transportes terrestres <sup>(1)</sup> y en marzo de 1984 sobre aviación civil <sup>(2)</sup>. En su conjunto, responden a la demanda de un enfoque global de la política común de transportes formulada por el Parlamento.

El retroceso de la flota comunitaria con relación al tonelaje mundial se debe principalmente a la prolongada recesión del comercio mundial, a la pérdida de una relativa superioridad y al fortalecimiento de las medidas proteccionistas adoptadas por otros países. No obstante, dado que la Comunidad depende del comercio mundial y que sus intereses marítimos dependen de los mercados marítimos internacionales, la Comisión estima que el mantenimiento de una política marítima comunitaria multilateral y con orientación comercial es lo mejor para salvaguardar los intereses de la flota comunitaria y de sus utilizadores y es el mejor medio de realización de los objetivos del Tratado. En consecuencia, para la Comunidad y los Estados miembros, es, más que nunca, necesario enfrentarse con la creciente amenaza que representan para los intereses comunitarios las prácticas y políticas proteccionistas de los otros países y que dificultan gravemente el sistema de competencia comercial, haciéndolo casi imposible. Uno de los temas centrales del presente documento será el cómo identificar dichas amenazas para aplicar las reglas de mercado a la navegación marítima y formular propuestas para hacer desaparecer tales amenazas, en la esperanza de poder encontrar una solución eficaz mediante la negociación.

Desde este momento, la Comisión propone, para todos los tipos de navegación, un proyecto de reglamento autorizando una acción comunitaria contra las prácticas de reserva de contingentes de cargamento que perjudican, o amenazan con perjudicar, a los intereses comunitarios (p. 53). Se trata de un aspecto o de una acción comunitaria con posibilidades de ser eficaz dado el importante peso comercial de la Comunidad y el hecho de que sólo una acción comunitaria puede garantizar que tales contramedidas no desembocarán en un simple desvío del tráfico de un puerto de la Comunidad hacia otro puerto.

La Comisión considera que toda acción destinada a salvaguardar los intereses de la Comunidad respecto a terceros países ha de ir acompañada de una igualdad de trato de los armadores comunitarios por los Estados miembros. A este respecto, la Comisión propone un proyecto de reglamento del Consejo en el que se aplica el principio de la libre prestación de servicios en los servicios de enlace con las instalaciones de la costa, en el tráfico de los Estados miembros con terceros países, en el transporte de cargamentos reservados entera o parcialmente a buques con pabellón nacional y, salvo ciertas excepciones, en el transporte de personas o de mercancías por mar entre los puertos de un Estado miembro, incluidos los territorios de ultramar de dicho Estado miembro (p. 55). Un proyecto de decisión del Consejo enmendando la decisión del Consejo del 13 de septiembre de 1977 por el que se establece un procedimiento de consulta en lo concerniente a las relaciones entre Estados miembros y terceros países en el terreno de los transportes marítimos junto a las acciones relativas en dicho terreno en el seno de las organizaciones internacionales <sup>(3)</sup> viene a completar esta propuesta. La decisión, una vez enmendada, permitiría una consulta previa sobre las relaciones entre Estados miembros y terceros países en el terreno de transportes marítimos (p. 58).

En lo concerniente al tráfico de línea, uno de los puntos principales debatido en el seno de la Comunidad y a nivel internacional desde hace mucho tiempo ha sido la organización de los mercados de las conferencias marítimas. El 15 de mayo de 1979, los Estados miembros y la Comunidad tomaron la

<sup>(1)</sup> DO C 154 del 13.6.1983 y Boletín CE 2-1983, punto 2.1.128.

<sup>(2)</sup> DO C 182 del 9.7.1984 y Boletín CE 2-1984, punto 2.1.149.

<sup>(3)</sup> DO L 239 del 17.9.1977.

iniciativa de adoptar un reglamento sobre la ratificación de la Convención de las Naciones Unidas relativa a un código de conducta de las conferencias marítimas <sup>(1)</sup>, con ciertas reservas destinadas a salvaguardar un sistema de libre competencia entre los países industrializados y entre las compañías marítimas de línea de los países de la OCDE (reglamento 954/79). Al adoptar dicho reglamento, el Consejo pretendió la posibilidad de una interpretación común del «concepto de compañía marítima nacional» que confiere, en el tráfico regido por el código, importantes derechos a las compañías marítimas de línea. El proyecto de directiva del Consejo elaborado por la Comisión sugiere para esta definición una serie de criterios destinados a evitar toda discriminación entre las compañías marítimas de los Estados miembros y, salvo reciprocidad, las compañías marítimas de los restantes países de la OCDE, sin denegar a cada Estado miembro la posibilidad de hacer valer sus particularidades nacionales (p. 59).

Mientras que el reglamento 954/79 reconoce igualmente que la función estabilizadora de las conferencias marítimas está encaminado a garantizar unos servicios regulares y fiables a los usuarios, la Comisión ha puesto todo su empeño en presentar un proyecto de reglamento que aplique, conforme a los artículos 85 y 86, las normas en materia de competencia del Tratado en los transportes marítimos. La Comisión ya presentó un proyecto en 1981 <sup>(2)</sup> y, posteriormente, ha modificado muy poco sus ideas iniciales a la vista de los debates celebrados en el Consejo y en otros recintos. En la p. 61 se encuentran contenidas dichas modificaciones. Es inquietante para la Comisión el ver cómo cada vez es mayor la tendencia a excluir la competencia exterior del tráfico en donde se aplican las conferencias cerradas. Tales casos son particularmente graves cuando un Estado impide la competencia exterior a la conferencia de forma exagerada. La propuesta de la Comisión está encaminada a examinar atentamente este problema.

Según la Comisión, la propuesta de aplicación a la navegación de línea de los artículos del Tratado que regulan la competencia ha de ir acompañado de una propuesta que permita al tráfico de línea de la Comunidad poder competir con las compañías marítimas de línea de terceros países sobre bases comerciales y equitativas.

De ahí su propuesta en el sentido de que sea habilitada para actuar contra las prácticas de competencia desleal que causan o amenazan con causar

un grave perjuicio a las compañías marítimas de la Comunidad (p. 65).

Además, el presente documento hace un balance de la evolución del transporte a granel y de los pabellones de libre matriculación. En lo que concierne al transporte al por mayor, se llegó a la conclusión de que la búsqueda de una política marítima liberal se incluye en la línea de los intereses económicos de la Comunidad. La Comisión ha llegado a la conclusión de que los pabellones de libre matriculación constituyen un importante factor económico para la flota comunitaria. No obstante, las ideas en las que se basa dicho tipo de matriculación tienen efectos perjudiciales y, en ciertos aspectos, pueden no ser conformes con las convenciones internacionales. La Comisión cree conveniente que se han de tomar ciertas medidas encaminadas a eliminar las prácticas inaceptables (por ejemplo: navíos o condiciones laborales que no satisfacen las normas mínimas exigibles). La Comisión continuará apoyando todas las actuaciones internacionales de concierto que se lleven a cabo en este y otros sectores y, en aquellas cuestiones que afecten a la Comunidad, utilizará el procedimiento de consulta de 1977 o el artículo 116 del Tratado.

La Comisión seguirá con sus actuaciones en el terreno de la seguridad marítima y de la prevención de la contaminación poniendo especial atención en:

- seguir de cerca el desarrollo y la coordinación del sistema de control que lleva a cabo el Estado del puerto en la región europea (en particular el control del incumplimiento de las normas mínimas por parte de los navíos y las condiciones laborales);
- estudiar la necesidad y, en caso afirmativo, aplicar un sistema de navegación costera con vistas a mejorar la seguridad marítima a lo largo de las costas de la Comunidad, principalmente una acción concertada en materia de hidrografía;
- facilitar la transferencia de los navíos del registro de matriculación de un Estado miembro a otro Estado miembro;
- servirse de las relaciones que la Comunidad mantiene con los países en vías de desarrollo con vistas a contribuir a la formación de sus capitanes, tripulación y administraciones marítimas.

<sup>(1)</sup> DO L 121 del 17.5.1979.

<sup>(2)</sup> DO C 282 del 5.1.1981.



En lo que concierne a los puertos, es esencial, según la Comisión, tratar las cuestiones en materia de puertos dentro del contexto de la aplicación de la política común no sólo de transportes marítimos sino también de transportes terrestres. Por ello, la Comisión ha sometido al Consejo, el 13 de diciembre de 1984, una propuesta destinada a eliminar los problemas en materia de competencia entre puertos y que provienen de las divergencias existentes entre las reglamentaciones nacionales sobre el tráfico con el interior <sup>(1)</sup>. La Comisión examinará de nuevo las subvenciones otorgadas por el estado a los puertos y establecerá unas conclusiones sobre

las subvenciones estatales específicas basándose en los artículos 92 y 93 del Tratado. Además, la Comisión tiene la intención de estrechar aún más la cooperación con los puertos elaborando normas comunes para intercambiar información entre puertos y examinando aquellas propuestas que pudieran concernir a los puertos, así como aquellas otras cuestiones de interés portuario que sería mucho más eficaz tratar a nivel comunitario.

---

<sup>(1)</sup> DO C 14 del 15.1.1985 y Boletín C.E. 12.1984, punto 2.1.203.

## I. Introducción

1. En junio de 1976, la Comisión presentó al Consejo una Comunicación sobre las relaciones de la Comunidad con terceros países en el terreno de los transportes marítimos. En él se exponían los principales problemas existentes en las relaciones de la Comunidad con terceros países en el terreno de los transportes marítimos y sugería algunas medidas encaminadas a resolver tales problemas. El principal objetivo del documento era el de suscitar un debate en el seno de la Comunidad sobre el campo de aplicación y el posible contenido de una política común en materia de navegación marítima. Durante los años posteriores, el Consejo ha recibido un cierto número de posturas al respecto y ha tomado varias decisiones sobre temas tales como el código de conducta de las conferencias marítimas, la competencia con países con economía de Estado y la contaminación marítima debida al transporte de petróleo. Otras propuestas están siendo examinadas. No obstante, hasta la presente, ni el Consejo, ni la Comisión han definido claramente el marco general en el que se incluirían las decisiones políticas específicas.

2. La Comisión estima que la Comunidad ha llegado actualmente a un grado de desarrollo de su política marítima que necesita un estudio más coherente. El objetivo de la presente Comunicación consiste entonces en dar a la política marítima común una línea general semejante, en hacer el balance, a la vista de dichos principios, de los resultados políticos obtenidos hasta la presente y en proponer las nuevas medidas que la Comisión ha juzgado necesarias para la promoción de los intereses comunitarios en materia de comercio y de transportes marítimos.

3. Teniendo en cuenta la amplitud e importancia mundial de los transportes marítimos de la Comunidad, la Comisión estima que toda política marítima comunitaria ha de conceder, inevitablemente, un lugar predominante a los aspectos internacionales, es decir a las relaciones entre los Estados miembros de la Comunidad y terceros países. Igualmente, estima que los aspectos intracomunitarios de dicha política han de tener siempre en cuenta el contexto internacional.

Según la Comisión, existe en este terreno un cierto número de problemas que la Comunidad podría abordar de manera más eficaz que si son abordados individualmente por los Estados miembros. La

Comisión cree que es aconsejable y preferible elaborar progresivamente una política en colaboración con las restantes instituciones comunitarias y en estrecho contacto con los Estados miembros. Por ello, sugiere se enfoque el tema de manera flexible y propone se adopten medidas selectivas en donde se considere que es apropiado y útil para la Comunidad.

4. La presente comunicación deberá leerse junto con la Comunicación de la Comisión sobre transportes terrestres de febrero de 1983<sup>(1)</sup> y con la Comunicación sobre aviación civil de marzo de 1984<sup>(2)</sup>. Estos tres informes juntos hacen un completo balance de la situación y en ellos están contenidas una serie de propuestas para el desarrollo de la política común de transportes.

## II. Situación del sector marítimo<sup>(3)</sup>

### Cambios acaecidos en el sector marítimo mundial y comunitario desde 1975

1. Desde el año 1975, el número de la flota mercante que navega bajo pabellón comunitario sólo ha disminuido ligeramente en cifras absolutas (ver cuadro 1) pero su parte del tonelaje mundial ha caído de un 29% a un 23'3% (en tab) en 1983. Además, un 6'7% del tonelaje de puerto de carga pesada mundial, es decir el equivalente a un 3'6% en tab, estaba en manos de compañías marítimas establecidas en la Comunidad que arbolan pabellón de libre matriculación, pero dicho porcentaje ha disminuido igualmente durante las últimas reducciones de actividad económica. Durante el mismo

(1) DO C 154 del 13.6.1983 y Boletín CE 2.1983, puntos 2.1.125 y 128.

(2) DO C 182 del 9.7.1984 y Boletín CE 2.1984, punto 2.1.149.

(3) El presente capítulo pretende ser un resumen de los cuadros estadísticos del *anexo* I. Es de señalar que la Comunidad no dispone de estadísticas marítimas propias y ha de remitirse a otras fuentes. Puede que las cifras indicadas no concuerden siempre con otras publicadas al respecto, dado que la base del cálculo o (frecuentemente) las exclusiones varían de una fuente a otra. Pese a que no se deba dar demasiada importancia a la información detallada de las cifras, nos sirven para permitir extraer de ellas unas conclusiones generales.

periodo (1975-1983), los países en vías de desarrollo han incrementado su parte del tonelaje bruto mundial, pasando de un 6% a cerca de un 14%, mientras que los países de libre matriculación y el COMECON<sup>(1)</sup> han aumentado ligeramente el suyo (ver cuadro 1 y gráfico 1).

2. Hasta el año 1980, la flota mercante mundial experimentaba cada año un incremento en cada una de las principales categorías de navios (buques cisterna, otros navios de transporte al por mayor, cargueros tradicionales y navios para el transporte de contenedores). Desde entonces, las únicas categorías que han experimentado un aumento en el tonelaje han sido las de los navios de transporte de productos al por mayor y de navios para el transporte de contenedores (ver gráfico 2), pero por sí mismas han contribuido a un aumento del tonelaje de puerto de carga pesada del orden del 2% (cerca del 4% en tab) en un periodo en que, tras el año récord de 1979, el tráfico marítimo mundial ha experimentado una disminución del 25% en tonelada-milla lo que se explica casi exclusivamente por la baja en el tráfico petrolero (ver cuadro 2).

Así pues aparece claro la existencia de un desequilibrio a partir de 1974, desequilibrio importante entre la oferta y la demanda de servicios de transporte por mar. A finales del año 1983, había probablemente una sobrecapacidad mundial de unos 150-200 millones tpl<sup>(2)</sup>.

3. La mayoría de los navios inmovilizados eran petroleros (-18% (en tpl) de la flota mundial de petroleros) debido principalmente a la brutal caída de casi un 50% del tráfico de petróleo en bruto expresado en toneladas-milla. Cerca del 4% de la flota mundial de transportadores de productos en seco al por mayor y un 3'5% (en tab) de la flota mundial de cargueros de línea estuvieron inactivos a partir de diciembre de 1983<sup>(3)</sup>. No obstante, muchos de los navios concernidos son bastante viejos y probablemente nunca más volverán a navegar. En cuanto al tonelaje - sin hablar aquí de beneficios - el tráfico de las dos categorías de navios indicadas ha resistido bastante bien al parón experimentado: en efecto, su disminución ha sido mínima e incluso ha aumentado en un 24% (en toneladas-milla dese 1975-1983 en el caso de los cargueros de línea (cuadro 2)). No obstante, hemos de señalar que, desde el récord alcanzado en 1980, el volumen del tráfico de línea (en toneladas-milla) ha disminuido en casi un 7% (1983) y que en la actualidad se manifiestan los primeros síntomas de

sobrecapacidad en tal mercado. Si examinamos el problema considerando la distribución del tonelaje desarmado, vemos que los pabellones comunitarios han sufrido mucho más que la media. A mediados del mes de diciembre de 1983, un 40% del total mundial (en tpl) de los navios desarmados, 67% de navios transportadores de productos al por mayor y 33% de buques cisterna desarmados arbolaban pabellón comunitario, mientras que la Comunidad estaba presente en cada uno de dichos sectores con un tonelaje mundial del orden de un 25%. Alrededor del 75% del tonelaje desarmado se concentraba sólo en dos Estados miembros<sup>(3)</sup>.

4. Dentro de la Comunidad, vemos que las variaciones más importantes de los índices de crecimiento han sido el continuo incremento del tonelaje griego hasta el año 1981 y la disminución igualmente abultada del tonelaje británico. En los otros Estados miembros las variaciones han sido menos importantes (ver gráfico 3).

5. En cuanto al tonelaje total, la tendencia por categoría de navios ha seguido la evolución mundial, pero hay que señalar que ha habido importantes contrastes entre los Estados miembros (ver cuadro 3). Los países de la Comunidad poseen casi un cuarto del tonelaje mundial de cada una de las tres categorías principales de navios, a saber buques cisterna, navios de transporte de productos al por mayor y cargueros, pero casi el 36% (en tab) de la flota mundial de navios transportadores de contenedores (sector mucho más productivo). Dentro del marco de la reducción general de las flotas de los Estados miembros, la proporción de buques cisterna y cargos tradicionales en el tonelaje mundial ha pasado de alrededor de 1/3 a las cifras actuales, aunque la proporción de los navios transportadores de productos al por mayor haya que-

(1) Países socialistas de la Europa del Este: Albania, Bulgaria, Checoslovaquia, RDA, Hungría, Polonia, Rumania y la URSS.

(2) El informe INTERTANKO de septiembre de 1982 estima que hay una sobrecapacidad de 95'4 millones tpl de buques cisterna con capacidad superior a 200.000 tpl (VLCC) (es decir, buques que están desarmados o que operan a velocidad reducida, con mucho tiempo de espera en el puerto, buques utilizados para el almacenamiento). El IMIF (International Maritime Industries Forum) cifra la sobrecapacidad en cerca de 50 millones de tpl en el transporte de productos en seco al por mayor y en menos de 100 millones tpl en el transporte de productos líquidos al por mayor (noviembre de 1983). Drewry estima la sobrecapacidad en unos 70 millones tpl en el transporte de productos en seco al por mayor (noviembre de 1983).

(3) Fuente: Institute of Shipping Economics, Brème.

dado relativamente estable: se ha producido un cambio estructural a favor del tráfico de productos en seco al por mayor y del transporte de línea especializado en detrimento de los buques cisterna y de los cargueros tradicionales.

6. Pese a que, tal como indicamos en el primer párrafo, las flotas del COMECON no hayan incrementado sensiblemente su proporción en el tonelaje mundial total, se han producido importantes cambios en su estructura que merecen ser considerados dado que las flotas de los países del COMECON se ocupan de una parte importante del tráfico comercial de los países de la OCDE y compiten directamente con las compañías marítimas de la Comunidad. Más del 50% (1983) de la marina mercante del COMECON está compuesto por cargueros tradicionales, los cuales representan sobre el 12% de la flota mundial de dicha categoría de navios. Dentro del marco del transporte de línea, hemos de señalar el importante incremento del transporte de contenedores de los países del COMECON que ha septuplicado casi sus cifras, pasando de 61.000 tab en 1975 a 414.000 tab en 1983 (cuadro 4).

7. Pese a los cambios que se han producido y que mencionamos en el párrafo 4, parece ser que la proporción del comercio comunitario (en términos de tonelaje) negociado por compañías matriculadas en la Comunidad apenas ha variado desde 1975 y que se ha estabilizado en algo más de un 40%<sup>(1)</sup>. No existen cifras que nos permitan descubrir si las tendencias difieren según se trate del transporte de productos al por mayor o del transporte de línea, ni tampoco existen cifras disponibles del tráfico entre países terceros de la Comunidad<sup>(2)</sup>, pero si vemos que el tráfico interior se ha mantenido, lógicamente veremos que la baja producida en los Estados miembros se deberá principalmente al tráfico entre países terceros<sup>(3)</sup>.

8. Los efectos de la disminución se dejan sentir en la edad de las flotas de los Estados miembros. Actualmente es ligeramente superior a la media mundial, pese a que las cifras medias oculten apreciables diferencias entre las distintas flotas nacionales (ver cuadro 5). Del mismo modo, la edad de los navios repercute en su seguridad. Durante el periodo comprendido entre 1975-1983, los armadores de la Comunidad perdieron un total de 750 navios (que representan unos 4 millones tab), es decir alrededor de un tercio del tonelaje mundial perdido durante dicho periodo<sup>(4)</sup>.

9. En 1982, los ingresos netos de las flotas de los Estados miembros fueron del orden de 9.100 millones de dólares USA, de los cuales la mitad procedían del tráfico entre terceros países. Esta cifra varía alrededor de un 90% en el caso de Dinamarca y Grecia y el 35% en el caso de Francia. Igualmente en 1982, el sector marítimo de la Comunidad experimentó un gasto de capital superior a 3.000 millones de dólares USA<sup>(5)</sup>. Casi la mitad (44%) del tonelaje comunitario de los pedidos en enero de 1984 ha sido encargada a los astilleros comunitarios<sup>(6)</sup>.

10. La Comunidad constituye la zona más amplia de intercambios del mundo. En 1982 el intercambio comercial realizado con terceros países representó cerca del 21% de las importaciones mundiales y el 20% de las exportaciones mundiales (en valor)<sup>(7)</sup>. Los Estados Unidos — segunda zona de intercambios — acapararon un 16% de las importaciones mundiales y un 15% de las exportaciones mundiales, Japón, un 9% de las importaciones mundiales y un 10% de las exportaciones mundiales<sup>(8)</sup>. Los transportes marítimos son, con mucho, el principal modo de transporte en dichos intercambios.

Un 95% del tráfico comunitario (en toneladas) con terceros países y un 30% del tráfico dentro de la Comunidad se realiza por mar<sup>(9)</sup>. Esta última cifra experimentó un importante incremento tras la adhesión del Reino Unido, de Irlanda y de Grecia, dado que no tienen fronteras terrestres comunes con otros Estados miembros. Tal como ya dijimos

(1) Estimación de la Comisión en base a los datos de EUROSTAT.

(2) Para el análisis estadístico, se entiende por tráfico entre países terceros, el transporte realizado entre dos países no miembros de la Comunidad por navios arbolando pabellón comunitario.

(3) Es una lástima no poder disponer de estadísticas realizadas con una base comunitaria en la materia.

(4) Lloyd's Register of Shipping y Lloyd's Casualty Returns.

(5) Fuente: Comité de Asociaciones de Armadores de las Comunidades Europeas (CAACE). Contribución neta a la balanza de pagos: ingresos en divisas extranjeras menos los gastos en el extranjero.

(6) CAACE.

(7) Excluyendo los intercambios comerciales dentro de la Comunidad.

(8) Fuentes: EUROSTAT, boletín mensual de comercio exterior, número especial 1958-1982, p. 2 y 3, Luxemburgo, mayo 1983.

(9) Pese a que dichos porcentajes se basen en estadísticas de la CEE y de la ONU de 1980, han permanecido relativamente estables con el tiempo y pueden ser aplicados igualmente para el año 1982.

anteriormente, los navios que arbolan pabellón comunitario transportan algo más del 40% de dicho tonelaje. El 60% restante es transportado, bien por navios de nuestros asociados comerciales, bien por compañías de terceros países como Noruega, bien por navios con pabellón de libre matriculación, de los cuales un 23% era realmente propiedad efectiva de armadores de la Comunidad en el año 1983 (cuadro 6). Esta complejidad de los intereses comunitarios es un factor importante a la hora de determinar la política marítima de la Comunidad.

## Causas de la disminución relativa de la flota comunitaria

11. A largo plazo, los principales factores que ejercen una influencia sobre la estructura de la navegación comunitaria se presentan como sigue.

- Una de las principales causas de la regresión relativa de los transportes marítimos de la Comunidad hay que buscarla en una disminución de la superioridad comparativa de los navios europeos en el tráfico marítimo tradicional. En países con economías desarrolladas, ciertas actividades pierden su atractivo económico a medida que el nivel de vida de su población aumenta: ello es una tendencia normal.

La marina mercante tradicionalmente ha luchado contra esta tendencia introduciendo innovaciones tecnológicas (buques para el transporte de contenedores por ejemplo), aplicando una especialización cada vez mayor (por ejemplo, barcos transportadores de productos químicos, buques especializados en el transporte de gpl y de gnl) y mejorando la calidad del servicio. Pero es posible que las ventajas derivadas de tales adaptaciones sean cada vez más difíciles y costosas de obtener. Probablemente, dicha evolución ha contribuido a que las firmas comunitarias cambien la nacionalidad de sus navios, es decir a matricularlos bajo pabellón no comunitario, con el fin de conservar el control económico evitando al mismo tiempo lo que consideran como los inconvenientes competitivos derivados del pabellón comunitario.

- Igualmente, la posición competitiva de los armadores de la Comunidad se ha visto debilitada por la facilidad de acceso a la profesión, problema en ocasiones muy grave dado que, bajo ciertos pabellones, las normas de control de seguridad se

aplican menos rigurosamente. Las compañías armadoras tradicionales se asentaban sobre bases financieras sólidas que, hasta principios de los años 70, les aseguraban una superioridad comparativa respecto a las sociedades establecidas en inferiores condiciones. La baja de la demanda mundial ha provocado serias restricciones financieras lo que la llevado a los armadores de la Comunidad a vender sus navios, a veces a bajo precio, a compradores de terceros países. En este aspecto reside una de las principales características que diferencian el transporte marítimo de la industria fabril: sus bienes de equipo son móviles y, si en una parte del mundo llegan a ser superfluos, pueden ser transferidos o vendidos en otro lugar. A corto plazo, dicha movilidad ha permitido a las compañías marítimas de la Comunidad asegurar su supervivencia; no obstante, a largo plazo, la transferencia de navios a pabellones de la competencia crea evidentemente ciertos problemas y provoca un incremento de la competencia, lo que contribuye a la regresión de la flota comunitaria. Igualmente, y de manera quizá más importante, la regresión de los intercambios comerciales mundiales ha provocado un enorme excedente de capacidad en los astilleros de todo el mundo. Por ello, cada vez es mucho más fácil adquirir nuevos navios; considerando las condiciones de crédito válidas en todo el mundo, el comprador ha de entregar poco, o en ocasiones nada, de dinero por adelantado y los tipos de interés son netamente inferiores a los tipos de interés comercial. Dichas condiciones han contribuido a que los armadores de la Comunidad hayan modernizado su flota, pero también han ayudado aún más a los que se iniciaron en la profesión, tanto de la Comunidad como de terceros países, lo que, en términos generales, ha repercutido en detrimento de las compañías establecidas de muy antiguo en la Comunidad.

- En lo concerniente al tráfico de línea en particular, la situación que, teniendo en cuenta la crisis económica mundial, hubiera sido de todos modos ya difícil, se ha agravado aún más por la competencia de los países con economía de Estado y por las prácticas de reserva de contingentes de carga de terceros países. La competencia de los países con economía de Estado no es algo nuevo, pero mientras que el nivel general de los intercambios comerciales aumentara y que los armadores de la Comunidad pudiesen conservar una superioridad tecnológica, la competencia era soportable. La preocupación de los armadores de la Comunidad se debe por una parte a que la flota de los países con

economía de Estado tiende a operar fuera de las conferencias marítimas y a liquidar las tarifas (pese a que a menudo sus precios de flete no son inferiores a los practicados por las otras compañías que operan fuera de las conferencias) y por otra parte, — y tal vez lo más importante — al hecho que dado que los navios de dichos países están sujetos a un régimen financiero diferente y que, además, un servicio determinado puede ser debido a motivos políticos, es imposible a los armadores de los países con economía libre el evaluar la fuerza de la competencia que tienen enfrente y poder juzgar si cualquier reacción comercial normal ante tal competencia tendrá algún efecto. Si además a ello se añade una disminución (o mejor un estancamiento) del cargamento disponible y los demás factores anteriormente indicados, dicha competencia en potencia no comercial crea verdaderos problemas a los armadores de la Comunidad. El impacto cuantitativo global de tales políticas en la actualidad parece bastante limitado y principalmente resentido en el tráfico de línea pero, tal como indicó el sistema de control de la Comisión, puede llegar a ser muy importante en algunas líneas. Tales efectos han sido contrarrestados en ocasiones liquidando los sistemas de tarifas de las compañías de línea de la Comunidad. Tales medidas están siendo aplicadas cada vez más y podrían constituir, si no son atajadas a tiempo, una seria amenaza para el transporte de línea de la Comunidad (párr. 64-70). Lo mismo ocurre con las compañías marítimas subvencionadas por los Estados. Una de las primeras medidas para encontrar cargamentos para sus navios ha sido muchas veces la de reservar unos contingentes de carga del país en cuestión, la de bajar los precios de flete a un nivel totalmente imposible de competir por los armadores comerciales, o la de recurrir a todo un arsenal de políticas intervencionistas destinadas a limitar el libre acceso al tráfico de dichos países.

- Durante el último decenio, se ha producido igualmente un cambio importante en las corrientes de intercambio comercial y que ha afectado en particular los transportes de petróleo. La entrada en funcionamiento de nuevos yacimientos de petróleo en el Mar del Norte, Alaska, México y Extremo Oriente, el desplazamiento que se ha producido en detrimento de Oriente Medio y el ahondamiento del canal de Suez han acortado sensiblemente las distancias entre las regiones de producción y las principales zonas de consumo en Europa, Estados Unidos y Japón. Además, las medidas tomadas con vistas a ahorrar energía han cambiado radicalmente

las estructuras de consumo de los productos energéticos. La conjunción de dichos factores ha dado como resultado un excedente de un gran número de petroleros y sobretodo de superpetroleros (los ULCC y los VLCC). Finalmente, debido al sensible incremento de las corrientes de intercambio comercial marítimo no comunitarias como, por ejemplo, el transporte de carbón y de minerales de hierro australianos hacia Japón y las exportaciones de cereales americanos, los transportes marítimos no comunitarios han experimentado una tendencia a progresar relativamente más rápido.

- También han sido otros los factores que han modificado la estructura de la propiedad y composición de la flota. Se trata principalmente de los factores siguientes:

- importantes tomas de control;
- diversificación de las actividades de los armadores en sectores no marítimos (principalmente la banca, actividades recreativas, la construcción);
- neto aumento de la influencia de las sociedades financieras y de los bancos comerciales como propietarios reales de un bien administrado por un trust.

12. Tales debilidades estructurales se han recurrido aún más por el impacto de una recesión económica mundial que se prolonga día tras día. Desde, más o menos, 1980, los intercambios comerciales mundiales se han estancado, e incluso retrocedido, mientras que hasta hace poco tiempo la flota mundial no cesaba de aumentar, lo que ha agravado la sobrecapacidad del sector. Incluso si llega a realizarse la esperada reactivación económica del tráfico mundial y si continúa el ritmo actual de buques para el desguace, se calcula que el desequilibrio entre la oferta y la demanda persistirá probablemente durante un cierto número de años.

13. Son varios los factores a largo plazo los que han originado los cambios estructurales que se han producido en la flota comunitaria. Dicho proceso se ha venido realizando durante los dos últimos decenios con una intensidad y rapidez diferente en cada Estado miembro. Además, hemos de tener en cuenta que los factores a corto plazo debidos a la recesión de los intercambios comerciales internacionales tienen su influencia. Pese a que razonablemente pueda esperarse que el relanzamiento de los intercambios internacionales llevará consigo una reactivación de la demanda de transportes por

mar y que contribuirá así a mejorar el equilibrio entre la oferta y la demanda de transportes marítimos, es muy probable que las tendencias a largo plazo de la navegación comunitaria persistirán.

### III. Cuestiones que afectan al conjunto de los transportes marítimos

#### Líneas directrices generales

14. La Comunidad no ha participado en la elaboración de una política marítima más que a partir de la segunda mitad de los años 70, cuando se sometió al Consejo en el año 1976 una comunicación sobre las relaciones de la Comunidad con terceros países dentro del sector marítimo y la adopción, en 1977, de un procedimiento de consulta en el sector de los transportes marítimos <sup>(1)</sup>. Posteriormente, ha entablado, por ejemplo, algunas acciones ad hoc sobre la competencia de los países con economía de Estado y la cuestión de la seguridad marítima con el fin de dar una respuesta a las preocupaciones de los Estados miembros; igualmente participó en el compromiso de 1979 por el que los Estados miembros se adherían a la convención de las Naciones Unidas relativa a un código de conducta de las conferencias marítimas <sup>(2)</sup>. La base de tales acciones fue el consenso expresado por los Estados miembros con vocación marítima a favor de una organización de los transportes marítimos mundiales, a la vez multilateral y basada en las reglas del mercado, obligación que igualmente aceptaron en el marco del código de liberalización de las operaciones corrientes invisibles de la OCDE.

15. Considerando lo descrito en el capítulo II, ha llegado el momento de examinar si la política marítima llevada a cabo hasta la fecha ha de ser modificada o ampliada y de determinar si han de adoptarse medidas suplementarias para promover los intereses de la Comunidad en general y de su sector marítimo y de sus barcos de carga en particular.

16. El análisis que precede está basado principalmente en los tonelajes y la presencia en el mercado en proporción. En él no se indica la cuestión esencial de la rentabilidad. Es muy difícil llegar a evaluar cuantitativamente la rentabilidad de las operaciones marítimas, dado que en numerosas casos las compañías marítimas se han diversificado en actividades no marítimas. Asimismo, es imposi-

ble, sin una evolución detallada sociedad por sociedad, juzgar si, cuando las operaciones marítimas se saldan por una pérdida o en el mejor de los casos por un beneficio insuficiente, la culpa se debe a circunstancias externas e inevitables o a una mala gestión. En términos cualitativos, es evidente que la rentabilidad de la marina comunitaria ha sido generalmente débil durante los últimos años, que la recesión ha reducido las reservas financieras de los armadores y que muchos de ellos se preguntan cómo financiarán en el futuro sus inversiones. Del análisis del tonelaje se desprende que la flota comunitaria ha retrocedido relativamente durante los últimos diez años y que ello parece haberse acentuado durante los últimos dos años <sup>(3)</sup>. Es muy probable que, dada la restricción de sus finanzas, los armadores de la Comunidad no sean capaces, en un futuro próximo, de modificar tal tendencia. La cuestión fundamental a la que ha de llegar cualquier enfoque comunitario de la política marítima es la de saber si el retroceso que se ha producido en el pasado (y su probable continuación en el futuro próximo) ha llegado a tal punto que la Comunidad pudiera llegar a no disponer de una adecuada marina mercante — lo que llevaría consigo implicaciones difíciles de evaluar — y, en caso afirmativo, qué cosa ha de hacer la Comunidad, en vez de los Estados miembros.

17. Tal como dijimos anteriormente, el retroceso del tonelaje de las flotas comunitarias respecto al tonelaje mundial no sólo representa una reacción a la recesión de los intercambios comerciales mundiales y al progreso tecnológico, sino también, en cierto modo, la pérdida de una superioridad relativa. Si este último factor provocara una importante disminución, incluso la casi desaparición, de la flota comunitaria, la Comunidad se vería en la obligación de elegir entre el mantenimiento de su flota — a expensas del contribuyente o de los usuarios — o dejar periclitarse su flota y adoptar una política encaminada a garantizar a los usuarios de la Comunidad unos servicios marítimos al coste más bajo posible realizados por transportistas marítimos de terceros países. No obstante, según la Comisión, y pese a que no haya motivos para estar tranquilos, aún no se ha llegado a tal punto y la

<sup>(1)</sup> DO L 239 del 17.9.1977.

<sup>(2)</sup> DO L 121 del 17.5.1979.

<sup>(3)</sup> Desde el 1.7.1982 hasta el 1.4.1984, la flota disminuyó en cerca de 20 millones de t.a.b., lo que representa una disminución del 18'5% del total de t.a.b. bajo pabellón comunitario.

Comunidad no ha de enfrentarse aún al dilema crucial que tal situación implicaría. Los navios comunitarios atienden todavía una importante proporción del tráfico comunitario y una parte apreciable del tráfico con terceros países. Cualquier medida que se tomara encaminada hacia el proteccionismo provocaría la adopción de medidas similares por los Estados Unidos y la mayoría de los restantes países, lo que llevaría a perder las posibilidades de tráfico con terceros países, mientras que el tráfico directo se beneficiaría de muy poco, incluso de nada. La Comisión estima que la política no proteccionista lo es no sólo en interés general de los transportes marítimos de la Comunidad y sobretodo de sus usuarios, sino que además representa el mejor medio para realizar los objetivos del Tratado.

18. El mantenimiento de esta política implica dos consecuencias de importancia comunitaria. La primera de ellas concierne la reacción comercial a las presiones anteriormente descritas. Es muy probable que provoquen una concentración constante de la flota comunitaria en grupos menos numerosos pero más importantes, en parte para juntar el capital necesario para el desarrollo (incluso para la supervivencia) de la flota y en parte para dar a dicha flota la fuerza necesaria para resistir a las presiones de la competencia. La Comisión estima que, mientras se respeten las reglas en materia de competencia del Tratado, dicha evolución podría ir en beneficio de armadores, usuarios y trabajadores de la Comunidad. Es importante que la concentración no se limite a entidades nacionales sino que se efectúe, tal como lo exigen los intereses comerciales, sobre una base comunitaria más amplia. La Comisión hará cuanto esté en sus manos a la hora de elaborar su propia política para facilitar dicho proceso y recomienda a los Estados miembros que eviten un enfoque puramente nacional del problema. La segunda consecuencia concierne la reacción gubernamental ante las presiones de la competencia exterior.

Según la Comisión, será necesario que la Comunidad y sus Estados miembros se apliquen mucho más que lo han hecho en el pasado en contrarrestar la amenaza que otros países hacen planear sobre los intereses de la Comunidad al haber adoptado políticas y medidas que hacen difícil, e incluso imposible, el mantenimiento de un sistema de libre competencia y que reducen igualmente las posibilidades de actividad rentable que se ofrecen a los armadores de la Comunidad. Uno de los principa-

les temas del resto de este documento será el identificar tales amenazas y formular posteriormente las propuestas para hacerles frente.

19. El artículo 84, párrafo 2, del Tratado de Roma, contemplado a la luz de los objetivos y misiones enunciados en los artículos 2 y 3, constituye la base jurídica de tales medidas suplementarias en materia de política marítima. La política marítima es parte de la política común de transportes a la que se refiere el artículo 3, párrafo e, del Tratado. Las reglas generales del Tratado, principalmente la libre circulación de personas, de capitales y de mercancías dentro del contexto de fortalecimiento del mercado interior, la garantía de una competencia leal, el derecho a establecerse en cualquier lugar, la mejora de las posibilidades de empleo y de las condiciones laborales, etc., son de aplicación en este sector. Además, la política marítima está estrechamente relacionada con la política comercial común, la política común respecto a países en vías de desarrollo, la política social y demás políticas industriales, como las que se refieren a la construcción naval, el medio ambiente, la investigación y la energía. Ejerce una influencia sobre la política económica general de la Comunidad y se ve, a su vez, influenciada por ella. La política marítima figura junto a las otras políticas indicadas, pero tiene una identidad propia (artículo 84, párrafo 2). La necesidad de compatibilidad y de complementariedad se aplica en ambos sentidos: es cierto que la política marítima ha de tener en cuenta las exigencias de las restantes políticas comunes, pero, a su vez, dichas políticas han de aplicarse de una manera compatible con las necesidades específicas de la marina mercante europea, de sus usuarios y con los intereses de las personas empleadas en dicho sector.

20. Teniendo en cuenta la experiencia adquirida hasta la fecha en la formulación de medidas sobre la política común de transportes marítimos, la Comisión sugiere que sean los principios fundamentales que se indican a continuación los que sirvan de guía para las futuras acciones comunitarias en el terreno de los transportes marítimos:

- El predominio de las cuestiones referidas a los intercambios comerciales con terceros países es tal que cualquier medida interna en la Comunidad habrá de tener plenamente en cuenta los efectos que de ella se derivarán sobre la posición competitiva internacional de la navegación comunitaria.



- En donde sea necesario llevar a cabo una acción reglamentaria, la Comunidad deberá esforzarse en llegar a un acuerdo internacional, en particular en los casos en que se vea afectada la posición competitiva de la navegación comunitaria, en vez de tomar directamente medidas comunitarias unilaterales. Tal actitud es aconsejable para no poner en peligro los intereses considerables de la flota comunitaria en el tráfico con terceros países y para no comprometer su posición competitiva en el mercado internacional. La Comunidad debería pues alentar y apoyar la labor de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), así como sostener la postura de los países marítimos de la OCDE, lo que viene a significar de hecho que la Comunidad ha de fomentar la puesta en práctica de las convenciones internacionales, completarlas cuando sea necesario y ha de formular políticas en un contexto más general con amplias discusiones y negociaciones en materia de política marítima.

- La Comunidad debería concentrar lo esencial de sus esfuerzos en aquellos problemas que pueden ser resueltos más eficazmente a nivel comunitario, pues de ellos podría derivarse la adopción de medidas aplicables a su conjunto por la Comunidad, comprendiendo, si llega el caso, medidas apropiadas de compensación para luchar contra las prácticas desleales.

- La Comunidad debería asegurarse de que toda acción política común para salvaguardar los intereses marítimos comunitarios respecto a terceros países va acompañada de una igualdad de trato de los armadores de la Comunidad por los Estados miembros.

- La Comunidad debería continuar aplicando una política marítima liberal basada en el principio de una libre y leal competencia de la navegación mundial, en el interés común de los armadores de la Comunidad y de los usuarios de los servicios marítimos, teniendo en cuenta los intereses de los asociados comerciales de la Comunidad, es decir de los países en vías de desarrollo. La Comunidad debería examinar particularmente si, y en qué medida, los trabajos en curso en el GATT o en la OCDE sobre los intercambios comerciales internacionales de servicios se pueden utilizar para alcanzar tal objetivo.

- La Comunidad debería esforzarse en alentar los esfuerzos desplegados a nivel internacional para

mantener y mejorar las normas de la seguridad marítima.

- La Comunidad debería esforzarse en alentar la competitividad comercial de la navegación marítima comunitaria y en contribuir de esa forma al cumplimiento de los objetivos generales del Tratado, tales como el desarrollo económico y mejora de las posibilidades de empleo de marineros y oficiales de la Comunidad.

## Cuestiones específicas

21. Habiendo constituido la base de las políticas marítimas de los Estados miembros un régimen esencialmente liberal y abierto, basado en el código de liberalización de las operaciones invisibles de la OCDE, han sido pocos los casos de discriminación practicados por un Estado miembro respecto a armadores establecidos en otro Estado miembro.

22. No obstante en la actualidad el amplio consenso existente parece haber entrado en una fase de desmoronamiento bajo las presiones conjuntas de la recesión económica, de la reserva de contingentes de carga y de otras prácticas desleales y discriminatorias por parte de otros países. Por ello, ciertos Estados miembros han comenzado a firmar acuerdos o convenios bilaterales con terceros países en detrimento de los restantes pabellones comunitarios y del mantenimiento de un régimen ampliamente comercial en su conjunto. La Comisión es de la opinión que tal evolución es contraria a la creación de un mercado común marítimo. A veces puede producirse que la firma de acuerdos o de convenciones libaterales sea inevitable en ciertos casos, como por ejemplo en los intercambios comerciales de Estados miembros con países con economía de Estado, pero tales acuerdos o convenios tendrían que redactarse de manera que eviten cualquier discriminación en contra de los armadores de los otros Estados miembros. Tal como ya dijimos anteriormente, se hace necesario examinar conjuntamente la actitud de la Comunidad respecto a la amenaza externa que representa la reserva de contingentes de carga y respecto a la política comunitaria que aborda las relaciones de los Estados miembros entre ellos.

### Amenaza exterior

23. Hasta la fecha, la reserva de contingentes de carga ha sido esencialmente un problema que

afectaba al tráfico de línea. En este terreno, la Comunidad, al adoptar el reglamento 954/79, y, a reserva de este último, el código de conducta de las conferencias marítimas, ha tomado una decisión política que responde a las aspiraciones de los países en vías de desarrollo que deseaban poder disponer de una mayor parte del tráfico de línea que comunica sus países. Pese a que el código no entrara en vigor hasta octubre de 1983, las marinas mercantes mundiales ya habían anticipado su aplicación y son numerosos los países en vías de desarrollo que controlan en la actualidad una parte de su tráfico de conferencia cercana o incluso superior al 40% previsto en el código (1).

24. No obstante, ello no ha frenado el incremento de las medidas discriminatorias como cabía de esperar. Algunos países — e incluso algunos firmantes del código de conducta de las Naciones Unidas — se reservan el 50% o más del tráfico. Algunos países han abierto oficinas de fletamento en los dos extremos de las relaciones de tráfico, lo que les permite hacer converger el tráfico hacia el pabellón nacional. Otros reservan «cargamentos gubernamentales» a sus propios navios y, al ponerlo en práctica, interpretan dicho término en un sentido excesivamente amplio. Otros, al observar el creciente impacto de la competencia de las compañías de fuera de la conferencia, intentan cerrarles su tráfico o al menos en poner serias trabas al acceso al mismo reservándose por ello un 40% de un tráfico mucho más importante que el que normalmente les hubiera sido accesible. Todo ello es síntoma de una grave evolución y que podría causar un considerable perjuicio a los armadores y a los transportadores de carga de la Comunidad. La mayor parte de los países de la Comunidad han apoyado la resolución sobre las compañías marítimas fuera de conferencia que fue mantenida por todos los participantes en la conferencia de las Naciones Unidas sobre un código de conducta en las conferencias marítimas, recalando que era importante para ellos que sus transportistas de carga conservaran el derecho de escoger su compañía marítima. Por esta razón los Estados miembros de la Comunidad y otros países miembros del GMC (Grupo marítimo consultativo) han elaborado una declaración al respecto que habrá de servir cuando se proceda a depositar los instrumentos jurídicos de ratificación. Por la misma razón los servicios de la Comisión, al preparar la modificación de la propuesta sobre las reglas en materia de competencia (p. 61), pusieron claramente de manifiesto que toda intervención de un Estado no miembro con vistas a impedir la intervención de

terceras partes en un tráfico determinado debería desencadenar automáticamente el procedimiento de control previsto por el reglamento (cf. igualmente el párrafo 63). Y dado que dicha cuestión preside las negociaciones actualmente en curso entre los países representados en el seno del GMC y los Estados Unidos, la Comisión considera dichas negociaciones como vitales para la Comunidad.

25. Son muchos los países que cuentan con una legislación sobre reserva de contingentes de carga en el transporte de productos al por mayor. No obstante, en la práctica, dicha legislación está lejos de aplicarse, hasta la presente, en las mismas proporciones que se aplica al tráfico de línea. Pese a ello, parece que existieran ciertas presiones para que se apliquen totalmente las reglas de reserva de contingente de carga en este sector. Además, los productos englobados bajo la categoría de «nuevo producto al por mayor» (cf. párrafo 72), transportados por mar bajo forma de cargamentos completos y destinados a servir en importantes proyectos en los países en vías de desarrollo, muchas veces son objeto de reserva de contingentes de carga por el país importador. Varios han sido los países representados en el seno de la CNUCED los que han abogado por un reparto «equitativo» de los transportes de productos al por mayor y han solicitado una progresiva eliminación concomitante de los transportes efectuados bajo pabellón de libre matrícula (ver párrafos 79 a 86). La Comisión estima que existe un verdadero riesgo de que el reparto del tráfico de los productos al por mayor reduzca a la nada la eficacia económica de tales mercados, aumente los costes a los consumidores de la Comunidad (y de otros países), intensifique las intervenciones de los Estados miembros y modifique las estructuras de los intercambios comerciales a favor de los países productores de materias primas que rechazaron acatar al reparto del tráfico de los productos al por mayor. No debemos olvidar que el transporte puede llegar a representar hasta un 20% del coste del producto al por mayor seco importado por la Comunidad. Cualquier incremento importante de dicha cifra, provocado por un repliegue de la eficacia económica del sistema, tendría graves consecuencias para las industrias de transformación de la Comunidad que importan por mar un 90% de las materias primas y privaría a los armadores de la Comunidad de algunas de sus actividades remuneradoras. La

(1) Por ejemplo, Benin, Camerún, Gabón, Costa de Marfil, Marruecos, Senegal, Togo, Zaire, Bangladesh, Sri Lanka, Chile, Cuba, México, Perú, Venezuela, República Popular de China.

Comisión estima que la actual organización del mercado de productos al por mayor ha permitido a la Comunidad poder disponer de servicios seguros y eficaces a un precio competitivo y ha ofrecido a sus armadores la posibilidad de ofrecer sus servicios en todos los lugares del mundo <sup>(1)</sup>. Por otra parte, la Comisión constata, como indicaremos más tarde, que existen en estos y en otros sectores ciertas prácticas que ella misma deplora y que desearía fueran suprimidas de una vez por todas. Pese a ello, de una manera general, la Comisión considera que existen buenas razones para seguir manteniendo la organización actual del mercado de transportes de productos al por mayor. Por otro lado, la Comisión se opone a todo sistema de reparto autoritario por parte de los Estados del tráfico de productos al por mayor. La Comisión es consciente de que son muchos los países en vías de desarrollo que expresan opiniones totalmente contrarias.

26. Así pues, la Comisión llega a la conclusión de que sería conveniente oponerse a las políticas de reserva de contingentes de carga tanto en el tráfico de línea como en el transporte de productos al por mayor. Según ella, las medidas comunitarias serían en ese terreno mucho más eficaces que las medidas tomadas aisladamente por los Estados miembros. En efecto, la Comunidad no sólo tiene un peso comercial más importante sino que, dada la proximidad de los puertos comunitarios de los diferentes Estados miembros, la adopción de medidas comunitarias sería una garantía de que las acciones tomadas con vistas a obstaculizar tales acciones no tendrían como único efecto el de desviar el tráfico de un puerto de un Estado miembro hacia un puerto de otro Estado miembro. En este contexto, la Comisión se congratula de la instauración por el Consejo de un procedimiento de consulta sobre las medidas destinadas a combatir las discriminaciones de pabellón <sup>(2)</sup>, pues ella representa un paso más en la buena dirección. No obstante, la Comisión cuenta ir más lejos aún y someter al Consejo un proyecto de reglamento que permita emprender una acción comunitaria contra las compañías marítimas de terceros países cuyas prácticas o políticas de reserva de contingentes de carga perjudiquen o puedan perjudicar los intereses de la Comunidad (p. 53).

#### **Posibilidades de cooperación con los países en vías de desarrollo**

27. La Comisión es de la opinión que toda acción en este campo ha de ser constructiva, principal-

mente respecto a los países en vías de desarrollo, salvaguardando al mismo tiempo los intereses comerciales y marítimos de la Comunidad. La Comisión desea que se intensifique la cooperación con los países del ACP con los que mantiene relaciones privilegiadas dentro del marco de la Convención de Lomé. En contrapartida, espera que dichos países del ACP no pongan obstáculo alguno a la libre competencia en el transporte marítimo de productos al por mayor. Con esta intención, la Comisión considera útil se intensifique su cooperación en materia marítima con los países miembros de la Asociación de Naciones del Sureste Asiático (ASEAN) <sup>(3)</sup> y los del acuerdo de Cartagena <sup>(4)</sup>. La Comisión vería con buenos ojos la creación de asociaciones conjuntas en las que participasen empresas comerciales de la Comunidad y de los países en vías de desarrollo, teniendo presente la declaración de Caracas de la Cámara de Comercio Internacional (CCI) sobre asociaciones conjuntas con los países en vías de desarrollo <sup>(5)</sup>. Con tal fin, la CCI ha elaborado un informe para la Comisión sobre las posibilidades y métodos de promoción de tal cooperación a nivel comercial y apoya totalmente la voluntad del mundo internacional de los negocios de cooperar con los países en vías de desarrollo estableciendo empresas marítimas viables sobre una base comercial. Además, la Comisión se felicita de que en la tercera Convención de Lomé se verán reflejadas las restantes recomendaciones de la declaración de Caracas en los campos prioritarios de cooperación.

28. De dicho informe se desprende que la creación a nivel comercial de un Centro de Cooperación de negocios destinado a promover la creación de asociaciones conjuntas en el sector marítimo sería una iniciativa muy útil y, por ello, la Comisión continuará apoyando los esfuerzos de la CCI por crear tal Centro. Dichas asociaciones conjuntas, formadas por grupos comerciales de la Comunidad

<sup>(1)</sup> Los párrafos 71 y siguientes analizan la organización y evolución de los mercados de productos al por mayor.

<sup>(2)</sup> Decisión del Consejo, del 26 de octubre de 1983, relativa a las contramedidas a tomar en el terreno de los transportes marítimos internacionales; DO L 332 del 28.11.1983.

<sup>(3)</sup> Indonesia, Malasia, Filipinas, Singapur, Tailandia y Brunei-Darussalam; DO L 144 del 10.6.1980 y DO L 81 del 23.3.85.

<sup>(4)</sup> Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela; DO L 153 del 8.6.1984.

<sup>(5)</sup> Declaración de Caracas durante la cuarta Conferencia Marítima Internacional organizada por la CCI en Caracas del 7 al 10 de septiembre de 1981.

y sus homólogos en los países en vías de desarrollo, se presentarían bajo la forma de acuerdos convenidos entre los firmantes, los cuales estiman que la unión de sus esfuerzos producirá resultados benéficos para todos. El Centro tendría una doble misión:

- llevar y poner al día regularmente un repertorio de ofertas y demandas de creación de asociaciones conjuntas;
- ayudar, si fuera necesario, a las partes a definir el papel que pueden desempeñar en la creación y gestión de tales asociaciones.

29. La Comisión está totalmente de acuerdo con los expertos que, bajo el auspicio de las Naciones Unidas, han recomendado una mayor participación de los países en vías de desarrollo en los transportes de productos al por mayor secos y de hidrocarburos líquidos<sup>(1)</sup>. En este terreno, la Comunidad, en el marco de sus relaciones privilegiadas con los países del ACP o en cualquier otro marco adecuado, aboga igualmente en favor de una ayuda comunitaria para la elaboración de nuevas fórmulas de cooperación en el terreno de los transportes marítimos entre la Comunidad y los países en vías de desarrollo.

### **Consecuencias para las relaciones con los Estados miembros**

30. Para que la política exterior de la Comunidad sea eficaz, ha de ser compatible con la política interior y que ofrezca a los Estados miembros la garantía del mantenimiento de un régimen ampliamente comercial. La Comisión, por ello, propone dos acciones:

- La Comisión estima que ha llegado el momento de aplicar a los transportes marítimos el principio de la libre prestación de servicios, tal como está establecido en los artículos 59, 60 y 66 del Tratado. Dada la excepción jurídica prevista en el artículo 61, párrafo 1, será necesario tomar una medida específica en base al artículo 84, párrafo 2, para tal fin. En los párrafos 31 a 37 analizaremos más en detalle este punto.

- Con el fin de establecer la acción llevada a cabo respecto a terceros países sobre bases más coherentes, será más que nunca necesario estudiar y, si fuera necesario, eliminar las diferencias existentes en los tipos de ayuda a la navegación de los Estados

miembros. En los párrafos 38 a 40 analizaremos más en detalle este punto.

### **Libre prestación de servicios**

31. El principio de la libre prestación de servicios previsto en los artículos 59 a 60 del Tratado significaría, si se aplicase a los transportes marítimos, que cualquier armador de un Estado miembro podría ofrecer sus servicios de transporte en los intercambios internacionales y nacionales de otro Estado miembro sin tener que abrir, por ejemplo, una sucursal en dicho Estado miembro. En términos de política de transportes, dicho principio se traduce por el libre acceso, sin discriminación de nacionalidad, al mercado, tanto del tráfico nacional de un Estado miembro como del tráfico internacional entre Estados miembros por un lado, y entre la Comunidad y terceros países por otro.

32. La libertad de prestación de servicios, que corresponde a la libertad tradicional de los mares, hasta la presente, no se ha realizado completamente en el seno de la Comunidad dado que el artículo 61 del Tratado dispone, en su primer párrafo, que la libre circulación de servicios en materia de transportes se rige por las disposiciones del capítulo relativo a los transportes, es decir, en el caso de los transportes marítimos por el artículo 84, párrafo 2. Hasta la fecha, en sólo una ocasión ha recurrido el Consejo a tal disposición.

33. En lo concerniente a la navegación de línea, el reglamento CEE nº 954/79 sobre la Convención de las Naciones Unidas relativa a un código de conducta de las conferencias marítimas implica la libre prestación de servicios. En el artículo 3 del referido reglamento se dispone el principio de una redistribución en el seno de la conferencia de las proporciones de cargamento que pertenecen a los armadores de la Comunidad. Las compañías marítimas nacionales y las «compañías terceras» de la CEE participan en esta redistribución y el libre acceso competitivo en la parte del tráfico de conferencia que les fue asignado es de esta forma

(1) TD/B/C.4/263 — Informe elaborado por el grupo de expertos, durante su segunda sesión, sobre los transportes marítimos internacionales de hidrocarburos líquidos al por mayor.

TD/B/C.4/AC.3/5 — del 7 de marzo de 1984.

TD/B/C.4/234 — Informe elaborado por el grupo de expertos, durante su segunda sesión, sobre los problemas a los que han de enfrentarse los países en vías de desarrollo en el sector de los transportes de productos al por mayor.

TD/B/C.4/AC.2/5 -- del 21 de diciembre de 1981.

respetado. Por otro lado, respecto a la participación de compañías marítimas fuera de conferencia en el tráfico, la resolución «fuera de conferencia» que aparece en el acta final de la conferencia de las Naciones Unidas sobre un código de conducta de las conferencias marítimas es muy importante.

34. El reglamento 954/79 sólo tiene un efecto limitado. Sólo se aplica en la medida en que el tráfico en cuestión se rija por el código (<sup>1</sup>). Hasta la fecha, sólo son dos los Estados miembros quienes han ratificado el código. Finalmente, la resolución sobre las compañías marítimas fuera de conferencia sólo puede tener un efecto limitado dado que su forma es la de una declaración de intenciones.

35. A pesar del cuadro general bosquejado en el párrafo 21, en la actualidad existe un cierto número de restricciones a la libertad de los armadores de un país de la Comunidad de poder vender sus servicios en otro Estado miembro.

- Los armadores en Europa occidental frecuentemente sólo pueden participar en los intercambios comerciales bilaterales con los países con economía de Estado en el caso de que los Estados miembros de la Comunidad hayan concertado acuerdos o convenios bilaterales de reparto del tráfico con dichos países y siempre que los armadores concierten acuerdos de pool. Dichos acuerdos son concertados a nivel nacional antes que comunitario en la mayoría de los casos.

- Respecto al tráfico entre los Estados miembros de la Comunidad y ciertos países en vías de desarrollo que han ratificado el código, podemos ver que algunos acuerdos y convenios bilaterales no siempre respetan el principio de la no discriminación por motivos de la nacionalidad.

- Ciertos acuerdos o convenios bilaterales respecto al tráfico que no se rige por el código excluyen en realidad la participación de otros armadores de la Comunidad. Tales acuerdos o convenios, generalmente, fueron firmados en plan de medidas defensivas para hacer frente a las presiones ejercidas por terceros países y contrarrestar los privilegios concedidos a sus pabellones, pero, al igual que ocurría con los países con economía de Estado, suelen ser concertados a nivel nacional antes que comunitario.

- Un Estado miembro reserva contingentes de carga a su pabellón nacional para la importación de petróleo.

- Ciertos países de la Comunidad reservan el tráfico de cabotaje a los navíos que enarbolan su propio pabellón.

36. Muchas de tales restricciones existen desde hace mucho tiempo. Generalmente suelen ser más defensivas que agresivas y el mercado concernido suele ser limitado. Modificar tal situación para respetar el principio de la libre circulación de servicios es tarea que llevará mucho tiempo y sólo podrá hacerse progresivamente. En lo que concierne particularmente la cuestión del cabotaje, hay que tener muy en cuenta que, en ciertos casos, los aspectos sociales o cuestiones de seguridad priman a la hora de que los Estados miembros abran el tráfico marítimo interior a la competencia de otros pabellones de la Comunidad. Es necesario prever un periodo de adaptación que, en algunos casos, será considerable. No obstante, en opinión de la Comisión, es a la vez aconsejable suprimir las restricciones mencionadas en el párrafo 35 impuestas a los armadores de la Comunidad e imposible en la realidad contrarrestar los privilegios de pabellón del que gozan terceros países (cfr. al respecto los párrafos 23 a 26), sin tener que obrar de tal manera. Por ello, la Comisión propone un reglamento del Consejo basado en el artículo 84 del Tratado que garantice en principio la aplicación de los artículos 59, 60 y 66 del Tratado CEE a los transportes marítimos y la introducción, a título derogatorio, de los periodos transitorios para los sectores anteriormente indicados.

Asimismo, sería aconsejable introducir una disposición legal en base al artículo 64 que permita a los Estados miembros proceder a una completa liberalización antes de lo previsto por los periodos transitorios. Las derogaciones antes indicadas exigen que el Consejo prevea igualmente una cláusula de mantenimiento del statu quo por analogía con el artículo 62 y una cláusula de no discriminación por analogía con el artículo 65. En anexo, se adjunta una propuesta en la que se recogen tales ideas (p. 55).

37. Teniendo en cuenta la propuesta antes indicada, la Comisión estima que los acuerdos y conve-

---

(<sup>1</sup>) Ver al respecto el cuarto informe de la Comisión, remitido al Consejo el 29 de junio de 1984, sobre la puesta en práctica del reglamento (CEE) n° 954/79 del Consejo del 15 de mayo de 1979 sobre la ratificación por los Estados miembros de la convención de las Naciones Unidas relativa a un código de conducta de las conferencias marítimas o la adhesión de dichos Estados a la convención (COM (84) 369 final).

nios bilaterales que contienen disposiciones con objeto de limitar el acceso al tráfico habrán de ser examinados atentamente y someterse a debate antes de ser concertados. Para ello será necesario modificar el procedimiento de consulta instaurado por la decisión del Consejo de 1977. En p. 58 se presenta una propuesta de decisión del Consejo al respecto.

### Subvenciones estatales

38. La Comisión ha llevado a cabo un estudio sobre la importancia de las subvenciones estatales<sup>(1)</sup> y colaboró en un estudio al respecto realizado por la OCDE<sup>(2)</sup> hace poco tiempo. En el documento presente, la Comisión se dedica al estudio de las ayudas destinadas a proteger los transportes marítimos en vez de aquellas ayudas cuyo objetivo es el de ayudar a la construcción naval a través de los transportes marítimos.

39. En función de las informaciones de las que dispone, la Comisión ha estimado que, hasta la fecha, las subvenciones otorgadas a los armadores en los Estados miembros no han modificado ni falseado de manera sensible la competencia entre los diferentes pabellones comunitarios y que es un problema mucho más grave la competencia, leal o desleal, del exterior de la Comunidad. Pese a que no existe prueba alguna de que los transportistas de la Comunidad se sirvan de las ayudas estatales para entregarse a una competencia desleal (del tipo de la indicada en los párrafos 64 a 70 que se indican más adelante), la Comisión ha mantenido siempre su postura, por otra parte refrendada por el Tribunal de Justicia de las Comunidades europeas en su fallo en el asunto 167/73<sup>(3)</sup>, de que las disposiciones generales del Tratado y, en consecuencia, sus artículos 92 y siguientes sean aplicables en el sector de los transportes marítimos. En este marco, la Comisión, en colaboración con los Estados miembros, deberá vigilar constantemente todos los tipos de ayudas y subvenciones existentes en los Estados miembros y proponer todo tipo de medidas necesarias para el progresivo desarrollo o el funcionamiento del mercado común. Lo importante es que, eliminadas las restricciones existentes a la libre prestación de servicios marítimos, dichas restricciones no sean sustituidas por subvenciones estatales. La primera etapa consiste en llegar a una mejor transparencia. En este sentido, la Comisión tiene en perspectiva ampliar su directiva sobre la transparencia de las subvenciones estatales a los transportes. Por otro lado, actuando conforme a los poderes

concedidos por los artículos 92 y 93, la Comisión prestará especial atención a las propuestas de concesión de nuevas ayudas estatales a los armadores. Cuando proceda examinar el interés comunitario de tales propuestas de ayudas estatales, la Comisión tendrá en cuenta, tal como ya indicamos en el párrafo 20, los efectos que semejante acción puede causar sobre la posición competitiva de los armadores de la Comunidad.

40. Tal como ya indicamos anteriormente, el presente documento no tiene como misión discutir sobre las ayudas concedidas a la construcción naval. No obstante, hemos de reconocer que toda ayuda a la construcción naval tiene importantes repercusiones sobre los transportes marítimos. Todos los Estados miembros con mar subvencionan sus astilleros al precio de una carga considerable para su Tesoro público. Semejantes ayudas se justifican por consideraciones regionales y sociales. La Comisión vigila de cerca tales ayudas en el marco de la directiva del Consejo del 28 de abril de 1981<sup>(4)</sup>, asegurándose que tales ayudas se otorgan con el fin de promover la reestructuración de la construcción naval y el restablecimiento de la competitividad. La Comisión, velando por el respeto de la directiva, no ha de olvidar que no se debe agravar los problemas de los transportes marítimos por un lado y por el otro hacer todo lo posible para que los armadores que operan en el mercado mundial puedan adquirir sus navios en el mercado mundial, deseando al mismo tiempo que sea ayudada la construcción naval europea.

### Efectivos y aspectos sociales

41. Los países de la Comunidad cuentan con unas 250.000 a 300.000 personas como marineros de toda graduación. Según sondeos realizados para ciertos estudios se ha puesto de manifiesto que alrededor del 30% de los marineros y cabos y cerca

<sup>(1)</sup> Comparación del trato fiscal de la marina y de las subvenciones a las inversiones en los transportes marítimos en diferentes países; estudio efectuado por la Maritime Training and Research Consultants Ltd. Cardiff, País de Gales, Reino Unido, 1981, para la Comisión de las CE.

<sup>(2)</sup> Subvenciones y ventajas fiscales. Inventario de las medidas de ayuda financiera e indirectas acordadas por las administraciones centrales a los transportes marítimos y a la construcción naval en la medida en que estas últimas benefician igualmente a los armadores.

<sup>(3)</sup> TJCE 4 de abril 1974 (Comisión/República francesa, 167/73). Resumen de 1974, p. 359.

<sup>(4)</sup> DO L 137 del 23.5.1981.

del 40% de oficiales incluidos en las anteriores cifras constituyen tripulaciones de reserva. La talla cada vez mayor de los navíos y los progresos tecnológicos, que han llevado consigo una sensible reducción de la tripulación, han reducido la demanda de personal navegante. Según una encuesta realizada por la Federación Internacional de Transportes, las marinas mercantes de los países del norte de la Comunidad sólo empleaban en 1980 alrededor del 40% del personal empleado en 1960. Tomando la Comunidad en su conjunto, las flotas de los nueve Estados miembros marítimos actuales totalizaban unos 48 millones de t.a.b. y daban empleo aproximadamente a unos 376.000 marineros en 1960. Es de señalar que muchos de los oficiales de nacionalidad comunitaria han obtenido un empleo en navíos con pabellón de terceros. Pese a que el tonelaje se haya duplicado en 1980 para alcanzar la cifra de 111 millones de t.a.b., dichas flotas sólo empleaban unos 254.000 marineros (una disminución de cerca de un tercio) en un número de navíos casi invariable.

42. Es bastante difícil calcular la proporción de extranjeros empleados en las flotas de los Estados miembros, bien que se trate de ciudadanos de otros Estados miembros, bien de terceros países, pero la Comisión estima su número en un 15 a un 20%.

43. Los salarios que perciben los marineros varían de un Estado miembro a otro, principalmente en razón de las diferencias existentes entre las situaciones nacionales y los distintos tipos de seguridad social. Los salarios y condiciones laborales han ido mejorando al mismo ritmo que los salarios y condiciones laborales de los empleados en tierra de la Comunidad. De ahí se deriva una dificultad para el transporte marítimo comunitario que ha de hacer frente a la competencia de armadores establecidos en terceros países que, frecuentemente, no han de aplicar normas tan estrictas en materia de composición de la tripulación ni de baremos salariales tan elevados como en la mayor parte de los Estados miembros de la Comunidad. Este problema se ha agravado aún más con la situación económica actual y ha llevado a ciertos armadores a buscar tripulaciones menos costosas en otra parte. Si, mediante esta solución, pueden ahorrar un capital, por otro lado contribuyen a agravar el paro entre los marineros de los Estados miembros. Tal reducción del número de marineros cualificados y semicualificados puede llegar a tener consecuencias desfavorables para los Estados miembros.

44. Los sindicatos, y principalmente el Comité Sindical de Transportes de la Comunidad, han mantenido siempre que la única forma de salvaguardar el empleo de los ciudadanos de la Comunidad en la flota comunitaria, tanto cuantitativa como cualitativamente, es adoptar una política que permita a los armadores de la Comunidad poder ofrecer unos salarios y condiciones laborales que inciten a los ciudadanos de la Comunidad a aceptar empleos en el mar. La Comisión está preocupada ante el debilitamiento progresivo de las marinas mercantes de los Estados miembros y comprende también la postura de los sindicatos de marineros al pedir una estabilidad de empleo y condiciones laborales satisfactorias para sus miembros. No obstante, es imposible separar los problemas sociales y de empleo de la dimensión internacional que reviste el transporte marítimo y la Comisión estima que el establecimiento de una política pro-competitiva producirá en su conjunto importantes ventajas para la Comisión. No obstante, si se aceptaran las propuestas de la Comisión en el Consejo, los trabajadores del sector se beneficiarían de lo siguiente:

- las medidas tomadas para acabar con las prácticas de competencia desleal reforzarían la posición de los armadores de la Comunidad (cf. párrafos 64 a 70) y en consecuencia los marineros de la CEE se beneficiarían de una mejoría en las posibilidades de empleo.
- el control de los navíos por el Estado del puerto, particularmente el respeto de las normas de la OIT y de la OIM, permitiría poder tomar medidas contra aquellos navíos, sea cual fuere su pabellón, que no cumplieran dichas normas o que tuvieran una tripulación insuficiente.
- el mantenimiento de un diálogo entre los interlocutores sociales favorecería la aparición de un consenso más amplio respecto a los problemas que afectan el conjunto del sector.

En términos generales, la Comisión estima que la mejora de la competitividad de la marina mercante comunitaria en el sentido de una política no proteccionista — que podría obligarla a orientarse hacia los servicios de gran valor y de alta tecnología — es un medio eficaz para garantizar y, eventualmente, mejorar las perspectivas de empleo a largo plazo de los ciudadanos de la Comunidad. En contrapartida ello exigirá prestar una continua atención a las medidas concernientes a la formación. La Comi-

sión es consciente del hecho que existen grandes diferencias de salario y condiciones laborales entre los ciudadanos de la CEE y los de terceros países empleados en este sector. Por ello considera que ha de llevarse a cabo un detallado estudio sobre tales problemas y, para ello, propone que los interlocutores sociales del sector discutan de tales problemas en el marco de un comité consultivo paritario para los transportes marítimos constituido al respecto. La Comisión estima que los salarios y las normas específicas en materia de composición de tripulación son un tema que se ha de tratar en primer lugar por los interlocutores sociales y, subsidiariamente, por los Estados miembros. La Comisión considera que un régimen fiscal de imposición directa favorable a los marineros de la Comunidad sería un medio razonable para contribuir al mantenimiento del empleo de los ciudadanos de la Comunidad en los navíos comunitarios.

45. Algunas cuestiones sociales de importancia comunitaria son propias de los transportes marítimos. Se trata de cuestiones tales como las condiciones laborales de los marineros, el mutuo reconocimiento de los diplomas, de títulos y de certificados de aptitud profesional. La Comisión tiene previsto elaborar unas propuestas de acción en estos terrenos siempre que tales cuestiones no puedan ser resueltas mediante el diálogo entre los interlocutores sociales.

46. Dado que los transportes marítimos son una actividad mundial, es importante que la Comunidad participe activamente en organismos internacionales tales como la OMI y la OIT.

47. La Comisión reexamina los requisitos sobre las reglas mínimas a cumplir en caso de despido de tripulantes que trabajan a bordo de navíos comerciales de los Estados miembros, sobretudo cuando el despido tiene lugar en un puerto extranjero. La Comisión ya ha iniciado los trabajos preparatorios para elaborar un proyecto de instrumento jurídico sobre el problema de los despidos individuales e independientemente del sector económico concernido.

48. Las cuestiones sociales de naturaleza más general, que son de incumbencia del Tratado, se deberían examinar en el marco de la política social de la Comunidad, teniendo en cuenta las circunstancias particulares de la marina mercante.

## IV. Problemas que afectan esencialmente al transporte de línea

### Consideraciones competentes a la política general

49. Tras la adopción de la Convención de las Naciones Unidas sobre un código de conducta de las conferencias marítimas en 1974, uno de los principales puntos de discusión sobre la política de los transportes transoceánicos ha sido la organización de los mercados de las conferencias marítimas. La intención general de los Estados miembros de ratificar la convención relativa al código de conducta en base a una postura común (reglamento 954/79), en donde se preveían ciertas adaptaciones, era un claro signo de que la Comunidad era capaz de adoptar medidas en cuestiones marítimas de importancia internacional. Pese a que algunos Estados miembros consideraban que sus intereses eran diametralmente opuestos al código, fue posible llegar a un acuerdo. Los Estados miembros aceptaron considerar el código de conducta como uno de los elementos clave de una nueva organización económica del tráfico en línea entre los países industrializados y los países en vías de desarrollo, pero se negaron a aceptar la propuesta de los países en vías de desarrollo que proponían que el código de conducta fuera universalmente aplicable, dado que las cláusulas intervencionistas del código, como la que regula el reparto de cargamentos, no serán aplicadas por las compañías marítimas de la Comunidad en los intercambios intracomunitarios. Tal principio se amplió igualmente a otros países de la OCDE por reciprocidad.

50. Como consecuencia de la ratificación del código por la República Federal de Alemania y Holanda entró en vigor en octubre de 1983. En la mayor parte de los demás estados miembros se han iniciado los procedimientos de ratificación y la Comisión está constantemente solicitando a dichos Estados que presenten cuanto antes sus instrumentos jurídicos de ratificación <sup>(1)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> Cf. al respecto el cuarto informe de la Comisión enviado al Consejo el 29 de junio de 1984, sobre la aplicación del reglamento (CEE) n° 954/79 del Consejo del 15 de mayo de 1979, sobre la ratificación por los Estados miembros de la Convención de las Naciones Unidas sobre un código de conducta de las conferencias marítimas o la adhesión de dichos Estados a la convención (COM (84) 360 final).



51. La reciprocidad que se solicita por parte de los demás países de la OCDE en el reglamento CEE 954/79 ha presidido los debates entre los países del GMC y los Estados Unidos, debates que se han extendido hasta abarcar la cuestión de la discriminación por pabellón y en particular sobre el mantenimiento del derecho al libre acceso del tráfico. La Comisión es de la opinión que tales discusiones son de capital importancia para la política marítima internacional. Si las negociaciones llegan a buen puerto, la Comunidad y los Estados Unidos, así como sus transportes marítimos y sus usarios en particular, se beneficiarían en gran medida. La Comisión, al elaborar sus políticas, ha tenido y continuará teniendo presente el interés que puede existir en armonizar su política con la postura del GMC en estos debates, por un lado, y en encontrar una salida favorable a las negociaciones, por otro. Dado que aspectos de la competencia comunitaria se ven concernidos por tales discusiones, creemos que el Consejo debiera actuar a tiempo, con vistas a una participación de la Comunidad en las negociaciones sobre un futuro acuerdo <sup>(1)</sup> y elabore las disposiciones convenientes para aplicar los mismos principios en todos los Estados miembros.

### **Aspectos específicos de la política que conciernen al transporte de línea**

52. Además de las cuestiones generales que examinamos en los párrafos anteriores, los principales problemas políticos planteados por el transporte de línea son:

- 1) la aplicación de la convención de las Naciones Unidas sobre un código de conducta de las conferencias marítimas y del reglamento CEE 954/79;
- 2) la aplicación de las reglas en materia de competencia del Tratado de Roma;
- 3) el problema de las prácticas desleales.

### **Aplicación de la Convención de las Naciones Unidas relativa a un Código de conducta de las conferencias marítimas y del «Brussels Package» (reglamento 954/79)**

53. El hecho de que sólo sean dos los Estados miembros que han ratificado, hasta la fecha, el

código conlleva la aplicación de diferentes tipos de medidas en el tráfico con destino y partida de los puertos de la Comunidad. Tal situación no es compatible con las exigencias generales del Mercado Común y no debería continuar. Por ello se hace necesaria una rápida adhesión de todos los Estados miembros al código, conforme al reglamento 954/79.

54. Cuando procedan a su ratificación, los Estados miembros deberían remitirse a la declaración sobre las compañías marítimas fuera de conferencia que fue adoptada durante la «mesa redonda» de abril de 1984 <sup>(2)</sup>.

55. Al aplicar el código en un sector de tráfico dado, las relaciones bilaterales de los Estados miembros con los terceros países concernidos se regirán por el código y por el reglamento 954/79. Durante el período transitorio mientras que los restantes Estados miembros se preparan para la ratificación, las relaciones con los terceros países seguirán el esquema tradicional.

56. No obstante, del artículo 5 del Tratado se desprende que los Estados miembros deberán abstenerse de cualquier medida susceptible de poner en peligro la realización ulterior del «Brussels Package». El instrumento comunitario, descrito en el párrafo 36, concuerda con tal objetivo.

57. Por otro lado, las relaciones entre los Estados miembros de la Comunidad y terceros países no adheridos al código se regirán por el nuevo instrumento jurídico que indicamos precedentemente. La Comisión recuerda las decisiones tomadas por el Consejo, el 8 de mayo de 1979, en donde se preveía principalmente que los Estados miembros y la Comisión se comprometerían a iniciar todas las acciones posibles para animar a los otros países de la OCDE a adoptar soluciones parecidas al reglamento 954/79 en caso de adherirse al código. Noruega y Suecia ya han adoptado la misma postura que la Comunidad y están en curso diferentes y útiles contactos con Japón y Finlandia. La Comisión continuará con tales gestiones. Además, la Comisión llevará a cabo, en su momento, las

<sup>(1)</sup> Cf. Recomendación de decisión del Consejo que autorice a la Comisión a entablar negociaciones con los Estados Unidos de América sobre el libre acceso al tráfico marítimo. Boletín CE 10-1983, punto 2.1.179.

<sup>(2)</sup> Cf. el cuarto informe periódico de la Comisión al Consejo, *op. cit.*

acciones previstas en el acta del Consejo sobre la adhesión de la Comunidad por ella misma a la Convención de las Naciones Unidas y seguirá con la preparación de la conferencia de revisión prevista en la Convención.

58. El Consejo, al adoptar el reglamento 954/79, consideró igualmente la posibilidad de una interpretación común del concepto de «compañía marítima nacional». Dado que algunos Estados miembros se preparan a legislar en tal terreno, la Comisión presenta una propuesta de directiva (p. 59) en la que se anticipa un conjunto de criterios antes que una definición uniforme, con el fin de evitar cualquier discriminación respecto a las compañías marítimas de otros Estados miembros o, bajo reserva de reciprocidad, a las compañías marítimas de otros países de la OCDE. Dado que todos estos criterios, considerados aisladamente o en combinación con otros, responden a tal exigencia, se deja que sean los propios Estados miembros quienes escojan el que consideren el más adecuado.

59. No se ha de confundir este punto con la definición de criterios sobre la nacionalidad del navío, actualmente en estudio en el seno de la CNUCED.

60. El desarrollo de las relaciones bilaterales de los Estados miembros y de la Comunidad con terceros países no firmantes del código precisará de una intensa cooperación con dichos Estados, dado que el código es una convención bastante compleja. La Comunidad y sus Estados miembros, actuando de común acuerdo, deberán desarrollar sus contactos con terceros países no firmantes del código con el fin de llegar al grado necesario de cooperación.

#### **Aplicación de las reglas en materia de competencia del Tratado de Roma**

61. El Consejo, al adoptar el reglamento 954/79, invitó a la Comisión a presentarle una propuesta en donde estuvieran fijadas las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos. Dicha propuesta ya ha sido formulada y los debates se están llevando actualmente a cabo en el seno de las distintas instancias del Consejo. El objeto del presente capítulo no es el de trazar la historia de la política de competencia, sino situarla dentro del contexto de la política marítima general y de hacer ver su importancia para

la realización de los objetivos de la política marítima de la Comunidad.

62. La propuesta de la Comisión <sup>(1)</sup> se aplica a los servicios marítimos internacionales de transporte otros que el cabotaje. Por lo que respecta a las conferencias marítimas, la propuesta tiene en consideración que el sistema se aplica desde hace más de cien años, que los armadores y cargadores lo apoyan ampliamente y que el Consejo lo considera como un instrumento jurídico estabilizador adecuado para garantizar servicios regulares a los usuarios. Por ello propone aplicar en las conferencias una exención de grupo conforme al artículo 85, párrafo 3, justificada en particular por la existencia de una competencia exterior. Dadas las particularidades del tráfico de línea, las condiciones y las obligaciones que implica la exención tienen como misión mantener el sistema, considerando al mismo tiempo los intereses de los usuarios. Contrariamente a la legislación en vigor en los Estados Unidos que prevé un sistema de libre afiliación a la conferencia, la propuesta de la Comisión deja enteramente a las conferencias la responsabilidad de decidir sobre las afiliaciones, de esta forma no se aparta del sistema respaldado por el código.

63. La Comisión está preocupada dado que las compañías fuera de conferencia tienden a ser excluidas, cada vez más frecuentemente, del tráfico en donde operan las conferencias «cerradas». Si tal tendencia persistiera, afectaría seriamente la competitividad de las exportaciones de la Comunidad, provocaría seguramente un aumento de las tarifas de flete en sus importaciones y limitaría las posibilidades de rentabilidad de sus armadores. Por otro lado, en donde el tráfico es accesible a la competencia de las compañías fuera de conferencia, el porcentaje de flete acaparado por las compañías fuera de conferencia ha aumentado progresivamente; hace diez años, en la mayoría de los sectores de tráfico europeos, el tonelaje transportado por las compañías fuera de conferencia representaba un 10% del total; actualmente, en numerosas relaciones marítimas, representa un 30 ó un 40%. A la vista de tal evolución, la Comisión ha introducido algunas modificaciones en la propuesta inicial de reglamento sobre el que ya trabajaban algunas instancias del Consejo. Tales modificaciones flexibilizan un poco las condiciones en las que una exención de grupo puede ser aplicada en las con-

<sup>(1)</sup> DO C 282 del 5.11.1981 y DO C 339 del 29.12.1981.

ferencias, pero introducen al mismo tiempo un sistema más severo de vigilancia de las conferencias en los casos en que la competencia de compañías fuera de conferencia esté descartada por cualquier motivo. En la práctica, dada la movilidad del patrimonio de la marina mercante y la manera en que se puede transferir los navios de una relación marítima de tráfico a otra, en función de la demanda del mercado, los problemas más graves se presentan cuando un tercer país, de uno de los extremos de la relación de tráfico, impide la competencia fuera de conferencia mediante medidas legislativas o administrativas apropiadas. En tales circunstancias, la nueva propuesta de la Comisión prevé la retirada del beneficio de la exención de grupo a la conferencia en cuestión. Por contra, en ella se contempla la posibilidad de una exención individual sujeta a ciertas condiciones y obligaciones que responden a las exigencias del artículo 85, párrafo 3, y que son necesarias para proteger los intereses de las compañías de carga de la Comunidad y de los armadores que se ven efectivamente excluidos del tráfico en cuestión. Estas ideas se explican más ampliamente en la p. 61. La Comisión estima que tales propuestas constituyen una base realista para el futuro y por ello espera que el Consejo llegará rápidamente a un acuerdo en tal sentido.

#### **Problemas de prácticas de competencia desleal**

64. El complemento de la propuesta de la Comisión sobre la aplicación de los artículos del Tratado que regulan la competencia es el problema de cómo tratar las prácticas desleales en materia de fijación de precios. Estas dos cuestiones tienen realmente un impacto mutuo y por ello la Comisión considera que convendría abordarlas simultáneamente.

65. Desde hace un cierto tiempo, la Comisión viene prestando particular atención — mediante su sistema de vigilancia de algunos servicios de línea — a los países con economía dirigida, como la URSS. La vigilancia comenzó en 1979 y se centró en el tráfico entre la Comunidad y Centroamérica, Africa Oriental y Extremo Oriente. Sus resultados están siendo satisfactorios y han permitido descubrir que las tácticas empleadas por los transportistas de los países con economía dirigida, como la liquidación de precios y la adjudicación de los mejores cargamentos altamente remunerados, causan un grave perjuicio a los transportistas de la

Comunidad. Tal vigilancia, no obstante, no ha dado como resultado una interrupción de tales comportamientos ni la aceptación de una reducción de la parte del tráfico que abarcan más que en un sólo caso y ello tras largas y arduas negociaciones. Parece ser que tales prácticas son corrientes en otras relaciones marítimas no vigiladas por la Comisión y que en realidad el problema de la competencia desleal no se limita únicamente a los transportistas de los países con economía de Estado, sino que se extiende igualmente a las compañías de otros Estados o financiadas por ellos. Por ello, la Comisión considera que es necesario continuar y ampliar tal vigilancia a otras relaciones marítimas de tráfico amenazadas por las mismas prácticas.

66. Semejantes prácticas comerciales agravan la situación comercial de los transportistas de la Comunidad, situación no obstante ya precaria por la intensificación de las presiones competitivas debidas al tonelaje excesivo y al aumento de la participación de los transportistas fuera de conferencia en el tráfico de línea. En los anexos estadísticos del presente documento se ve cómo la flota mundial de línea ha aumentado en un 21% en términos de t.a.b. durante el periodo de 1975-1983, mientras que la flota de línea de la Comunidad disminuía en un 7'5% durante el mismo periodo. Tal disminución ha sido un poco atenuada gracias a la superioridad técnica de la flota comunitaria, principalmente gracias al transporte en contenedores. Dado que los terceros países también prevén incrementar su capacidad de transporte de contenedores mucho más rápidamente, la utilización media de la flota mundial de buques transportadores de contenedores pasará del 91% en 1981 al 77% en 1986 (<sup>1</sup>). Además, el incremento de los transportes fuera de conferencia en un cierto número de líneas regulares importantes, de lo que hablamos anteriormente, ha venido ejerciendo una presión constante sobre las tarifas de flete en términos reales, pese a su incremento nominal.

67. Dado que tales fenómenos sufren en parte los efectos de presiones comerciales normales, se han de combatir con los medios comerciales de que disponen los propios armadores de la Comunidad.

---

(<sup>1</sup>) Según el estudio «Containership Demand in the Eighties» (Demanda de buques transportadores de contenedores durante los años 80) preparado por Cargo Systems Research Ltd. Hay otro estudio que es más pesimista que prevé una utilización de la flota del orden de un 60 a un 62% en 1986 en las operaciones comunitarias. Fuente: Container Insights, n° 1, Marzo 1984.

No obstante, si el debilitamiento que de ello se deriva para los transportistas de la Comunidad se agrava aún más por las prácticas desleales de los transportistas que no se ven sometidos a las mismas obligaciones comerciales que los de la Comunidad, las consecuencias financieras podrían ser muy graves.

68. El gobierno francés puso de manifiesto recientemente tal problema y el Consejo ya ha mantenido un debate al respecto. Pese a que, tal como indicamos en el párrafo 17, los pabellones comunitarios están amenazados cada vez más de desaparición del mercado por culpa de sus precios, el peligro más inmediato reside más bien en las perturbaciones que ciertos competidores favorecidos sin equidad, por el hecho de pertenecer a un Estado, o estar controlados por él, o que arbolan el pabellón de un Estado que no ha ratificado ni aplicado las principales convenciones de la OMI ni de la OIT, pueden provocar en una relación marítima de tráfico dada. No debemos olvidar aquí que la propiedad y el financiamiento público no son generalmente temas de preocupación: el problema viene del abuso de las ventajas derivadas de un tipo dado de propiedad o de financiamiento.

69. La Comisión, preocupada por encontrar las soluciones a este problema, ha examinado cuidadosamente las disposiciones del GATT sobre las tasas compensatorias y las tasas antidumping, así como los instrumentos jurídicos de la Comunidad en este campo, que sólo se aplican a los productos manufacturados. En su opinión, la definición de dumping (abaratamiento anormal) que aparece en el GATT no se puede aplicar de manera satisfactoria a los transportes marítimos regulares, dada la naturaleza de las tarifas de flete practicadas en el tráfico de línea. Pese a que el nivel general de las tarifas de flete de un armador esté, evidentemente, en función de los ingresos que ha de obtener para cubrir sus gastos e (idealmente) para obtener un beneficio, las tarifas practicadas para los diferentes productos se han basado tradicionalmente, a reserva de un límite correspondiente a los gastos directos de manutención, en lo que el mercado pudiera soportar (es decir en la elasticidad-precio de la demanda del producto en cuestión en el mercado al que se libra, la composición del tráfico, el volumen del tráfico en ambos sentidos y el nivel de la competencia). De todo ello se derivan a veces baremos extremadamente complejos. El transporte en contenedores ha tendido a reducir la variedad de tarifas propuestas y a simplificar su estructura, pero en la práctica suele intervenir a la hora de la fijación de las tarifas

un ajuste de última hora debido a las presiones comerciales. No obstante, en principio, no existe razón alguna por la que las tarifas de flete de un determinado producto hayan de ser las mismas en dos relaciones marítimas diferentes, o incluso en los dos sentidos de desplazamiento de una misma relación o que hayan de tener una predeterminada relación con el coste del transporte. La Comisión estima que se debe abordar el problema comparando las tarifas de flete aplicadas a un idéntico producto sobre un idéntico recorrido, sin tener que relacionarlo con los costes de traslado de tal producto. Por ello, la Comunidad sólo podrá entablar una acción contra una tarifa o tarifas tachada(s) de ser abusiva(s) en el caso de que se cumplan todas las condiciones mencionadas a continuación:

i) la(s) tarifa(s) es (son) propuesta(s) por un armador que, en opinión de la Comisión, está beneficiándose deslealmente bien porque su navío es propiedad de un Estado o está bajo control de un Estado, bien porque tiene acceso preferencial a un mercado internacional al cual otros armadores que efectúan el mismo recorrido no tienen acceso, bien porque navega bajo pabellón de un país que no ha ratificado o que no aplica las principales convenciones de la OMI o de la OIT;

ii) la(s) tarifa(s) en cuestión es(son) constantemente inferior(es) a las fijadas para los mismos productos en el mismo recorrido por una compañía fuera de conferencia establecida y que no está incluida dentro de las categorías indicadas en el punto i) anterior;

iii) la(s) tarifa(s) causa(n) o puede(n) llegar a causar un perjuicio material a los armadores de la Comunidad o ha(n) provocado unas perturbaciones inaceptables en la estructura de los fletes del tráfico en cuestión y causa(n) o puede(n) llegar a causar por ello un perjuicio material a los armadores de la Comunidad.

70. Si se dan todos estos criterios, la Comisión propone que se le habilite para aplicar a la(s) tarifa(s) de flete en cuestión una tasa compensatoria que tendría en cuenta los factores tales como la calidad relativa del servicio ofrecido, la posibilidad de que las tarifas fijadas no sean realmente las mismas que las practicadas, etc. En la p. 65 se presenta una propuesta detallada en donde se exponen estas ideas. La Comisión examinará si similares problemas se plantean en otros campos del transporte marítimo y presentará las propuestas adecuadas.

## V. Problemas que afectan esencialmente al transporte de productos al por mayor

71. Los principales problemas del transporte de productos al por mayor — distintos del de los pabellones de libre matriculación, que representa en gran parte un problema del tráfico de productos al por mayor — ya fueron tratados en el capítulo III en el marco de las cuestiones que afectan al conjunto de los transportes marítimos (ver principalmente los párrafos 25, 26 y 29). En el presente capítulo se hace un balance de los cambios aparecidos recientemente en el mercado marítimo de productos al por mayor y en la cuestión de los pabellones de libre matriculación, evoluciones a tener en cuenta al determinar cualquier nueva acción comunitaria que pudiera ser útil o necesaria en este sector, en consideración principalmente de las discusiones en curso a nivel internacional y particularmente de la CNUCED.

### Organización de los mercados

72. El mercado del transporte de productos al por mayor, como otros sectores de actividad económica, presenta varios rasgos distintivos:

- *especialización* de los tipos y dimensiones de los navíos, de las mercancías transportadas y de las rutas puestas en comunicación;
- *grado de integración* que va desde el grado cero en que se sitúa el armador independiente hasta el grado máximo al que llegan las empresas de integración vertical que atienden sus propios transportes, pasando por los grados intermedios en donde se sitúan los pools o consorcios de armadores o de empresarios que ponen sus navíos en común para intentar obtener mucho más flete;
- *variedad de los tipos de contratos*: contratos de fletamento o corto o a largo plazo, contrato de fletamento por la duración del viaje o por tiempo determinado, contrato de fletamento por el cual el buque es entregado a un fletador, quien lo arma y explota.

La organización del mercado de productos al por mayor secos y, más recientemente, del mercado de productos petrolíferos, ha sufrido algunos cambios notables. El mercado de transporte de productos al

por mayor secos se caracteriza por una tendencia a la integración, con tratamiento de los minerales en el mismo lugar de su extracción en los países en vías de desarrollo, explicable por las posibilidades de reducción de costos, un mayor rigor de la legislación anti-contaminación de los países industrializados y la voluntad de los países en vías de desarrollo de incrementar sus exportaciones de productos con un mayor valor adicional. Los principales productos a los que nos referimos son el aluminio, la bauxita, el mineral de cobre, el manganeso, los fosfatos de cromo y, últimamente, el mineral de hierro, pese a que la evolución de este último sea aún poco neta. Por otra parte, la expansión económica japonesa ha influenciado profundamente la estructura de los intercambios comerciales. El rápido incremento de tales intercambios, la prolongación de las distancias medias de transporte y el aumento del tamaño de los navíos se deben en gran parte a las necesidades de los japoneses, principalmente a sus necesidades de transporte de minerales de hierro.

Durante el último decenio, la tendencia consistente en transportar en cargamentos completos productos tales como automóviles, papel al por mayor, troncos, acero tubular (productos que forman parte del nuevo producto al por mayor), transportados tradicionalmente en el marco del tráfico de línea, aumenta de día en día.

73. Por lo que respecta a los transportes petrolíferos, algunos países productores de petróleo ya han comenzado a transformar ellos mismos su petróleo en bruto en productos de mayor valor, pero esta evolución no ha repercutido de forma muy importante sobre los transportes marítimos.

74. La situación económica de las empresas que transforman o comercializan los productos al por mayor secos o los productos petrolíferos es tal que a menudo se encuentran organizadas bajo la forma de asociación de integración vertical y se ocupan al mismo tiempo del transporte de tales productos. Con respecto al tráfico de línea, el tráfico de productos al por mayor se caracteriza pues por una mayor proporción de transportes por cuenta propia. El transporte marítimo de mercancías al por mayor, desde tal punto de vista, se asemeja al transporte por vía navegable o por carretera. Tal predominio de transportes por cuenta propia, efectuados mediante navíos adquiridos o fletados por un tiempo determinado, se da sobretudo en la siderurgia, en la industria del aluminio y en las

grandes compañías petrolíferas, a pesar de que algunas de estas últimas hayan reducido fuertemente sus transportes por cuenta propia tras las últimas crisis del petróleo.

75. A pesar de ello, parece ser que la mayoría de los transportadores de productos al por mayor están en manos de armadores independientes establecidos principalmente en los Estados Unidos, en Japón, en Hong Kong, en Noruega, en Grecia y en el Reino Unido. La situación es casi la misma en el transporte de petróleo en bruto y de los productos petrolíferos. Los cargadores relativamente poco numerosos, preocupados por la estabilidad del aprovisionamiento en materias primas, han solido, en el pasado, preferir los contratos de fletamento a largo plazo y las compañías con buenos resultados. Por ello, sólo una parte del transporte al por mayor se realiza al contado. La oferta y la demanda de este tipo de transporte es insensible a las variaciones a corto plazo de los precios pero es mucho más sensible a las variaciones a largo plazo. La capacidad tiende a incrementarse, a reserva de los plazos necesarios para la construcción de los navios, cuando suben los precios y a reducirse, a reserva esta vez de la idea que los armadores se hacen de la evolución futura de los precios, cuando bajan los precios. Este ciclo es de sobra conocido en la construcción naval y tiene muy claros efectos sobre los transportes de productos al por mayor.

## **Evolución del transporte de productos al por mayor**

76. El transporte al por mayor, y más particularmente el transporte de productos petrolíferos, representa el sector del mercado que, tal como ya hemos indicado, se ha visto afectado por la última recesión económica. El proceso no se ha estabilizado aún y el desequilibrio entre la oferta y la demanda se prolongará durante varios años, incluso si el tráfico marítimo mundial (en toneladas) vuelve a crecer al ritmo en un 4% anual, lo que restablecerá el índice de crecimiento en el 4'8% anual acusado durante el periodo relativamente próspero de 1971 a 1979 <sup>(1)</sup>.

### **Petróleo en bruto y productos petrolíferos**

77. El transporte por mar de tales productos, en términos de toneladas/millas, ha disminuido entre

1979 y 1983 en un 41%, como consecuencia de la caída de la demanda, de la adopción de políticas de ahorro energético y de un abandono relativo de las fuentes de abastecimiento árabes y africanas en beneficio de las fuentes europeas, americanas y de Extremo Oriente. A todo ello se añade una mayor utilización del ampliado canal de Suez que ha contribuido a reducir las distancias entre los consumidores y el Extremo Oriente. Pese a que, presumiblemente, la demanda de petróleo volverá a incrementarse — aunque en menor medida que antes de los dos conflictos petrolíferos — las modificaciones experimentadas por las estructuras del mercado parecen destinadas a subsistir. Así pues, la reactivación de la demanda no absorberá más que una parte de la oferta excedentaria y será preciso buscar otros medios para eliminar la sobrecapacidad de la flota de buques cisterna imputable a los cambios estructurales del mercado. Desde 1981, los armadores han intentado solucionar el problema enviando al desguace un número mayor de buques cisterna. Tal tendencia continuará, pese a que los mercados de productos al por mayor son totalmente imprevisibles dado que los armadores, desde siempre, vuelven a preparar su flota en cuanto aparecen los primeros signos de estabilización de las tarifas de flete. Incluso aceptando las hipótesis más optimistas en materia de reducción de la capacidad de transporte de productos al por mayor líquidos y de expansión del tráfico marítimo de productos petrolíferos, el desequilibrio global entre la oferta y la demanda no podrá ser, sin duda alguna, totalmente eliminado durante los tres o cuatro próximos años.

### **Productos al por mayor secos**

78. El mercado de productos al por mayor secos ha resistido mucho mejor a la recesión económica que el del petróleo. Entre 1979 y 1981, la demanda ha aumentado regularmente y entre 1981 y 1982 sólo disminuyó en un 3% (en toneladas/milla) (ver cuadro 2). La flota de transportadores en productos al por mayor ha acusado, en 1982, un excedente calculado en un 23% de la capacidad total de transporte de mercancías secas. Según las previsiones, la oferta y la demanda deberán aumentar durante los próximos tres o cuatro años a un ritmo parecido. Dado que el ritmo de buques entregados al desguace no se acentúa, este mercado tendrá,

---

<sup>(1)</sup> Este análisis se basa fundamentalmente en los estudios de Fearnleys y Hapag Lloyd.

consecuentemente, una sobrecapacidad de la oferta de transporte.

## **Pabellones de libre matriculación <sup>(1)</sup>**

79. En los párrafos 23 a 26 ya abordamos el problema de la extensión potencial de las prácticas de reserva de contingentes de carga. La cuestión de los pabellones de libre matriculación, aunque técnicamente separada, está en relación con él, al menos en el contexto del transporte de productos al por mayor.

80. En 1983, cerca del 23% (46'7 t.a.b.) del tonelaje matriculado bajo pabellón de libre matriculación pertenecía de hecho a personas físicas o morales de la CEE, de las cuales un 66% eran griegas, un 13% alemanas, un 9% británicas, un 4% italianas, un 3% holandesas, un 3% danesas y un 2% francesas (ver cuadro 6).

81. Estas cifras muestran claramente cómo los navíos comunitarios navegando bajo pabellón de libre matriculación representan un considerable complemento de la flota matriculada en los Estados miembros. El traspaso de pabellón es un medio al que cada vez más recurren los armadores de la CEE para seguir siendo competitivos en los mercados mundiales de los transportes marítimos, conservando al mismo tiempo el control económico de tales actividades. Ello es una realidad sobretodo en el transporte de productos al por mayor, el mercado más importante de los pabellones de libre matriculación. Esta práctica permite igualmente a los armadores de la Comunidad equilibrar los elevados costes de explotación que soportan bajo pabellón nacional mediante los costos menos elevados a los que llegan con los pabellones de libre matriculación. Además, los pabellones de libre matriculación contribuyen a reducir, en beneficio directo e indirecto de la Comunidad, los costes de transporte dado que en su conjunto inducen a la organización de servicios de transporte altamente competitivos.

82. Los sindicatos de marineros de la Comunidad pretenden sin embargo que los armadores de la Comunidad hacen peligrar el empleo de los marineros de la Comunidad al matricular sus navíos bajo pabellón de libre matriculación y afirman, además, que tales prácticas, muchas veces inaceptables desde el punto de vista de salarios, de la seguridad y normas sociales, deberían ser progresivamente eliminadas en base a las sugerencias for-

muladas por los países en vías de desarrollo en el seno de la CNUCED. Es innegable que el tratado a los oficiales y demás miembros de la tripulación por algunos armadores que han recurrido a pabellón de libre matriculación es totalmente inaceptable (pese a que tal fenómeno no sólo se limite a tales pabellones). Igualmente, se ha alegado ante la CNUCED que los pabellones de libre matriculación representan una de las principales causas de la incapacidad de los países en vías de desarrollo de poder contar con flotas para el transporte de productos al por mayor, ya que dichos pabellones proporcionan a los países industrializados la posibilidad de explotar las ventajas que ofrecen desde el punto de vista de costes de explotación, de la disminución de las normas de seguridad o de otros factores, conservando al mismo tiempo el control económico total de las operaciones.

Los que reclaman una progresiva supresión de los pabellones de libre matriculación exigen que se establezca una verdadera relación económica entre el Estado del pabellón y el navío, es decir que el control económico de los aspectos de la explotación referidos al capital, mano de obra y gestión sea efectuado, en gran medida, por los ciudadanos del país de matriculación. Los países en vías de desarrollo se beneficiarían, sin duda alguna, de tal medida ya que los niveles alcanzados por los costes en los países desarrollados impedirían a estos últimos repatriar sus navíos.

83. Teniendo en cuenta las observaciones formuladas en los precedentes párrafos de este documento, la Comisión estima que semejante evolución iría contra los intereses marítimos y comerciales de la Comunidad. Sin embargo, incluso si tales reivindicaciones fueran defendibles, es muy poco probable que se diera un consenso mundial necesario para tal eliminación y que las embarcaciones matriculadas bajo pabellón de libre matriculación fueran traspasadas a otros países en vías de desarrollo. Tal traslado sólo podría concebirse siempre que los países en vías de desarrollo llegaran a extender el reparto del tráfico a los transportes de productos al por mayor. De esa forma las acciones en favor del reparto del tráfico de productos al por

---

(<sup>1</sup>) En el presente documento, hemos tomado la definición de pabellones de libre matriculación que se indica en el informe de 1970 del Rochdale Committee of Inquiry into Shipping. Los países cuyo sistema de matriculación satisface los criterios indicados en el informe Rochdale 1970 y que han sido tomados en consideración en el presente documento son los siguientes: Bahamas, Bermudas, Chipre, Liberia, Panamá.

mayor y respecto a los pabellones de libre matriculación se complementarían mutuamente.

84. Los Estados miembros de la CEE, así como otros Estados de la OCDE, se oponen a la definición de «verdadera relación» que argumentan los países en vías de desarrollo alegando que la misma se aparta de las disposiciones correspondientes de la convención sobre alta mar que aparecen en la nueva convención sobre derecho marítimo, que dos Estados miembros aún no han firmado, y que usurpa el soberano derecho de los Estados de poder definir sus propios criterios de matriculación de navíos bajo su pabellón. Por otro lado, afirman no estar convencidos de que los países en vías de desarrollo se aprovecharán de las ventajas económicas esperadas y piensan que la adopción de la noción de «verdadera relación» expuesta por los países en vías de desarrollo podría, al contrario, dar lugar o provocar muy seriamente graves inconvenientes económicos tanto para los países desarrollados como para los países en vías de desarrollo. No obstante, los países de la OCDE y la Comisión estiman que sería muy aconsejable hacer más transparentes las relaciones de propiedad y mejorar la seguridad de los navíos así como el respeto de las normas sociales. Por consiguiente, son favorables a un estrechamiento de los lazos administrativos que unen los navíos con el Estado de su pabellón con el fin de situar a este último en medida de poder saber quiénes son los propietarios y los responsables de la gestión financiera de los navíos y de mejorar la puesta en práctica y el control del respeto de las convenciones y demás acuerdos internacionales adoptados en materia de seguridad y de seguridad social de los marineros. Al mismo tiempo, se suele admitir generalmente que todos los navíos, sea cual fuere su pabellón, han de ser controlados más estrictamente por los Estados del puerto.

85. La Comisión está totalmente de acuerdo con tales ideas y, tal como se explica en otros puntos de este informe, la Comunidad y otros Estados europeos han participado ya en iniciativas en este sentido al someter distintas propuestas a la CNUCED y al instaurar el control de navíos por el Estado del puerto. La Comisión cree que es posible estrechar el lazo administrativo entre el pabellón y el navío pero, al mismo tiempo, piensa que, en el aspecto de las condiciones económicas de matriculación, el sistema liberal actual basado en una relativa movilidad de circulación de capitales, de mano de obra y de gestión ha contribuido, sin duda alguna, a racionalizar la organización de los trans-

portes marítimos. Es de señalar que la libertad de acción de los Estados miembros, en cierta medida, está limitada por los artículos 7, 48, 52 y 221 del Tratado, los cuales les prohíben subordinar la constitución de empresas que caen bajo su legislación o que operan bajo su pabellón a condiciones discriminatorias para los ciudadanos de otros Estados miembros. La Comisión seguirá con atención lo que se realice en la materia en el seno de la CNUCED y en otros organismos y decidirá las acciones a tomar en aplicación de las disposiciones apropiadas del Tratado.

## **Nuevas acciones en el terreno del transporte de productos al por mayor y de los pabellones de libre matriculación**

86. Por el momento, la Comisión no cree que sea indispensable tomar otras medidas comunitarias específicas para los transportes de productos al por mayor por mar diferentes de las propuestas en el capítulo III y que conciernen al conjunto de los transportes marítimos. No obstante, la Comisión seguirá atentamente la evolución del sector y, llegado el caso, elaborará las propuestas de acción comunitaria. La Comisión confiará plenamente en el actual procedimiento de discusión y concierto en el seno de la OCDE. En aquellas cuestiones que afecten más directamente a la Comunidad, la Comisión, llegado el caso, recurrirá al procedimiento de consulta de 1977 o al artículo 116 del Tratado.

## **VI. Seguridad marítima y prevención de la contaminación**

### **Introducción**

87. El mantenimiento y mejora de las normas de seguridad de los navíos presenta un particular interés tanto para los marineros de la Comunidad como para la protección del medio ambiente marítimo<sup>(1)</sup>. Los Estados miembros tienen la

---

(<sup>1</sup>) Ver la directiva del Consejo del 21.12.1978, relativa al pilotaje de navíos por pilotos de altura que operan en el Mar del Norte y en el Canal de la Mancha y la directiva del Consejo del 21.12.1978, relativa a las condiciones mínimas exigidas a ciertos buques cisterna al entrar o al salir de los puertos marítimos de la Comunidad (DO L 33 del 8.2.1979).



misión, en su calidad de Estados del pabellón, de hacer cumplir las normas de seguridad en algo más de la quinta parte del tonelaje mundial y, en calidad de Estados del puerto, velar por el buen desarrollo de un gran número de movimientos de navíos y, en calidad de Estados costeros, son responsables de la protección del medio ambiente marino. La seguridad en la mar se rige por varias convenciones internacionales adoptadas en el marco de la OMI y de otros órganos de las Naciones Unidas. La Comunidad participa en las sesiones de la OMI en calidad de observador y sus Estados miembros desempeñan un predominante papel en la elaboración y negociación de sus convenciones y de las disposiciones que de ellas se derivan. La ratificación de estas convenciones, aplicables en todo el mundo, suele ser lenta y su puesta en práctica deja mucho que desear en algunas ocasiones. El sistema funciona por consiguiente de manera satisfactoria: la definición de normas mundiales en materia de construcción, de equipamiento y de operación de los navíos ha facilitado ampliamente su libre desplazamiento y ha contribuido a mejorar constantemente su seguridad. La Comisión es totalmente favorable a este sistema <sup>(1)</sup> el cual estima benéfico para los intercambios comerciales mundiales, en general, y comunitarios, en particular. Los derechos y obligaciones de los Estados del pabellón, de los Estados costeros y de los Estados del puerto han quedado igualmente definidos en las convenciones internacionales, la última de las cuales (la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho marítimo) no ha entrado aún en vigor y ha sido acogida de forma distinta en los Estados miembros. No obstante, tales divergencias de opinión no se refieren a las cláusulas de la convención que tratan de cuestiones marítimas (contaminación incluida) y de navegación. Así pues, la Comisión estima que las acciones que lleve a cabo la Comunidad en el terreno de la seguridad marítima y de la prevención de la contaminación deberán ir principalmente encaminadas a apoyar el sistema internacional elaborado por la OMI y a asegurarse de que se aplican imparcialmente en los navíos que arbolan uno de los pabellones comunitarios. Además, la Comisión está examinando en qué medida tales reglas — tal como se presentan en la actualidad o tal como pudieran ser modificadas — podrían ser aún más severas, principalmente con vistas a proteger ciertas aguas territoriales, como el Mar del Norte o el Mediterráneo. Por otro lado, sería necesario que se respetaran los derechos y obligaciones otorgados a los Estados del pabellón, a los Estados costeros y a los Estados del puerto por la

futura convención sobre el derecho marítimo. La Comisión hará todo lo que esté en sus manos para aplicar cuantas medidas sean necesarias para prevenir la contaminación. La acción comunitaria concebida de esta forma sería muy eficaz en los cuatro terrenos particulares que indicamos a continuación:

(a) desarrollo y coordinación del sistema de control de navíos, principalmente de los navíos que no cumplen las normas, por los Estados del puerto de la región:

(b) determinación del grado de oportunidad y, llegado el caso, aplicación de un sistema de ayudas a la navegación a partir del litoral con vistas a mejorar la seguridad de la navegación en aguas costeras de la Comunidad, incluida una acción concertada con respecto a la hidrografía;

(c) flexibilidad de las posibilidades de transferencia de navíos de matriculación de un Estado de la Comunidad a otro;

(d) aprovecharse de las relaciones existentes entre la Comunidad y los países en vías de desarrollo para la formación de sus oficiales, otros miembros de sus tripulaciones y de los agentes de sus administraciones marítimas.

## **Control de los navíos por el Estado del puerto**

88. En junio de 1980, la Comisión presentó una propuesta de directiva <sup>(2)</sup>, conocida actualmente con el nombre de directiva relativa al control de los navíos por el Estado del puerto, sobre la aplicación, vis a vis de los navíos que utilizan los puertos de la Comunidad, de las normas internacionales en materia de seguridad de los transportes marítimos y la prevención de la contaminación. No obstante, las discusiones en el seno del Consejo fueron superadas por los acontecimientos al invitar el gobierno francés a las autoridades marítimas de 13

<sup>(1)</sup> Recomendación del Consejo, del 26.6.1978, relativa a la ratificación de las convenciones sobre la seguridad del transporte marítimo (DO L 194 del 19.7.1978) y recomendación del Consejo del 21.12.1978, relativa a la ratificación de la convención internacional de 1978 sobre las normas de formación de marineros, expedición de diplomas y de guardias (DO L 33 del 8.2.1979).

<sup>(2)</sup> DO C 192 del 30.7.1980.

países europeos, a saber los nueve Estados miembros más Noruega, Suecia, España, Portugal y posteriormente Finlandia, a reunirse para debatir el problema. Los trabajos desembocaron finalmente, en enero de 1982, en la firma en París de un memorándum de acuerdo sobre el control de los navios por el Estado del puerto, la cual entró en vigor el 1 de julio de 1982. El memorándum de acuerdo tenía como misión garantizar una eficaz y armonizada aplicación de los criterios establecidos en diferentes convenciones internacionales sobre la seguridad marítima. Al respecto, los firmantes se comprometieron a inspeccionar, durante tres años, un 25% de navios mercantes de pabellón extranjero que entren en sus puertos, a retener o a inmovilizar los navios que presenten deficiencias hasta que sean reparadas, a instaurar un sistema de información para ayudarse mutuamente a la hora de elegir los navios sujetos a inspección y a ratificar todas las convenciones internacionales pertinentes.

89. El 1 de octubre de 1984 (ver cuadro 7) diez de los catorce Estados firmantes habían ratificado ya todas las convenciones internacionales al respecto y los cuatro restantes lo harían antes de finalizar el año. El 30 de junio de 1984, ya eran más de 18.000 los controles efectuados conforme al memorándum de acuerdo y más de 700 navios que presentaban deficiencias graves habían sido retenidos o inmovilizados. Varios Estados habían alcanzado ya el objetivo fijado para tres años de controlar un mínimo de un 25% de navios extranjeros que hicieran escala en sus puertos. Es esencial que todos los Estados miembros alcancen y mantengan tales objetivos.

90. En San Maló ha comenzado a funcionar un sistema de informática del tipo conversacional y en tiempo real, con puesta al día inmediata. Este sistema permite a los agentes encargados del control concentrar su atención en aquellos navios que no han sido controlados durante los últimos seis meses o cuyo expediente es poco satisfactorio.

91. El sistema de control de navios por el Estado del puerto se está perfeccionando regularmente en la actualidad y la Comisión desearía verlo progresivamente intensificado. En la Conferencia internacional sobre la protección del Mar del Norte (Brème, 31 de octubre y 1 de noviembre de 1984) se ha confirmado la necesidad de llevar un estricto control de los barcos que entran en los puertos de un Estado. Al mismo tiempo, no parece que la competencia que libran los puertos de la Comuni-

dad tenga repercusiones en su funcionamiento. Si tal fuera el caso, habría que buscar la solución en la transposición del memorándum de acuerdo en legislación comunitaria, opción que la Comisión se ha reservado deliberadamente a tal fin.

92. Por otra parte, sería interesante relacionar el sistema con el que funciona en otros países e invitar a los otros Estados geográficamente próximos de la Comunidad a adherirse al memorándum a medida que progrese su aplicación. Igualmente debemos preguntarnos si no debería abrirse el sistema a todos los Estados de puerto que deseen participar en él.

### **Sistema de ayuda a la navegación marítima en aguas europeas**

93. El Consejo adoptó el 13 de diciembre de 1983 una decisión en la que se establecía una acción conjunta en el terreno de sistemas de ayuda a la navegación marítima desde el litoral (acción Cost 301) <sup>(1)</sup>. En 1983, Finlandia, Suecia, Noruega y España se unieron a tal acción al firmar un acuerdo de cooperación <sup>(2)</sup>. El objetivo principal de Cost 301 es el de determinar si es necesario mejorar la seguridad de la navegación marítima en aguas europeas mediante una red integrada de centros terrestres de ayuda a los navios navegando por dichas aguas. Tales centros, denominados servicios de tráfico marítimo (STM), mediante una mejor organización y gestión de la circulación del tráfico, deberían reducir los riesgos de colisión, de encalladura y de abordaje y, por consiguiente, mejorar la seguridad marítima e impedir la contaminación del mar y del litoral. En opinión de la Comisión, en este contexto se deberían tomar en consideración los objetivos pertinentes contenidos en la declaración final de la Conferencia internacional sobre la protección del Mar del Norte y, en particular, se debería examinar el desarrollo y la introducción de un sistema de notificación para ciertas categorías específicas de barcos.

94. Uno de los objetivos secundarios de tal acción es buscar los medios para la mejor utilización posible por parte de los medios marítimos interesados (marineros, armadores, Estados, administraciones marítimas, autoridades portuarias, servicios

<sup>(1)</sup> DO L 378 del 31.12.1982.

<sup>(2)</sup> DO L 84 del 30.3.1983.

de salvamento) de dicho sistema integrado. En efecto, tal sistema deberá poder suministrarles toda la información necesaria en el plazo y en la forma que corresponda a sus necesidades.

95. Es evidente que el éxito de semejante sistema postula una óptima coordinación entre los navios y los servicios en tierra. La determinación exacta de las necesidades de los marineros en diferentes configuraciones de tráfico será pues de capital importancia a la hora de concebir el sistema. Además de estas cuestiones técnicas, se deberá estudiar igualmente la cuestión del traspaso de responsabilidades si se quiere crear un sistema de vigilancia de los servicios de tráfico marítimo.

96. Los resultados y conclusiones de tales investigaciones, que comenzaron en 1983, deberán estar terminados en 1986.

## **Transferencia de navios entre países de la Comunidad**

97. Actualmente, todo navio transferido de un pabellón a otro entre Estados miembros ha de sufrir generalmente una inspección por parte de las autoridades nacionales responsables en materia de seguridad marítima, operación tras la cual no es raro que el nuevo propietario sea invitado a reemplazar materiales del equipamiento autorizados por las autoridades del Estado del pabellón de origen. Ello se explica por el hecho de que la mayor parte de tales autoridades tienen su propia lista de material de equipamiento autorizado, establecida en un espíritu tanto de protección de las industrias nacionales mediante barreras no arancelarias como de voluntad en garantizar la seguridad. La Comisión estima que tales prácticas penalizan inútilmente a los propietarios de los navios. La Comunidad, suscribiendo la idea expuesta por la República Federal de Alemania, elaborará pues una lista comunitaria de materiales de equipamiento autorizados y que responda a las normas de la OMI y propondrá una directiva en la que se indique que los navios matriculados bajo pabellón comunitario pueden ir dotados de cualquiera de los dispositivos o aparatos que aparecen en la lista. La Comunidad no tiene intención alguna de autorizar o de rechazar ella misma tales equipamientos, debiendo ser tales funciones atributo de las autoridades nacionales responsables de la puesta en práctica de las convenciones internacionales, conforme a las cuales tales equipamientos son autorizados.

## **Normas de formación**

98. Un elemento esencial de toda política coherente en materia de seguridad es el procurar una adecuada formación al personal marítimo de cualquier grado, apoyada en un sistema de control del respeto de las normas internacionales mínimas de seguridad. Al respecto, la Comisión vería con buenos ojos se recurriera cada vez más a aparatos simuladores de instrucción en la formación de capitanes de navio. La convención sobre las normas de formación de marineros, de expedición de diplomas y de guardia, que entró en vigor en 1984, define claramente el marco en el que la Comunidad puede ayudar a los países en vías de desarrollo a perfeccionar las normas actuales de formación de sus tripulaciones, en beneficio a la vez de tales países y de la seguridad de la navegación en aguas europeas. Además, los países en vías de desarrollo no pueden poner en pie su administración marítima nacional sin una ayuda que precisa de una formación particular y en la cual las administraciones comunitarias pueden ser de inestimable valor.

99. Los acuerdos de cooperación firmados entre la CEE y los estados firmantes de la convención de Lomé (ACP) así como con algunos países de la ASEAN y de Latinoamérica permiten intervenir financieramente en los costes de la formación, en general, y de la formación marítima, en particular. La Comisión de esta forma ha intervenido en la realización de un programa de seminarios para la formación de monitores de escuelas de navegación de la ASEAN, el primero de los cuales se ha celebrado en Malaca en marzo de 1984. La Comisión propone se incrementen sus intervenciones en los programas y los gastos de formación de marineros.

100. Por otra parte, todos los países europeos se encuentran con dificultades a la hora de encontrar personal altamente cualificado para sus sistemas nacionales de tráfico marítimo y seguramente se encontrarán aún en el mismo caso en el futuro cuando deseen contratar al personal de la red europea integrada de centros de gestión del tráfico. Las particulares condiciones de funcionamiento de tal red requieren la presencia de un nuevo personal especializado cuyas cualificaciones y normas de formación están aún por definir. Considerando que la participación de Eurocontrol en la formación de los controladores del tráfico aéreo ha aparecido como una experiencia positiva, la Comisión examinará con los Estados miembros si es de utilidad

definir unas normas comunes de formación para los controladores de la navegación marítima en Europa.

## VII. Puertos marítimos

### Reseña histórica

101. Las primeras alusiones a la política portuaria figuran en los informes presentados por los señores Kapteyn<sup>(1)</sup>, Seifriz<sup>(2)</sup> y Seefeld<sup>(3)</sup> al Parlamento Europeo y, a nivel de la Comisión, en una «Nota sobre las opciones portuarias en la Comunidad»<sup>(4)</sup>.

La Comisión organizó entre noviembre de 1972 y diciembre de 1980 cuatro sesiones plenarias sobre los grandes puertos europeos. Las dos primeras de estas reuniones definieron la constitución de un grupo de trabajo que presentó su informe provisional<sup>(5)</sup> en la tercera reunión de 1977 y su informe final<sup>(6)</sup> tras nueva definición de su misión, en la cuarta reunión de diciembre de 1980.

En julio de 1981, la Comisión presentó al Parlamento un informe<sup>(7)</sup> sobre los progresos realizados en la elaboración de una política portuaria de la Comunidad.

El 11 de marzo de 1983, el Parlamento aprobó el informe Carossino<sup>(8)</sup> sobre el «Papel de los puertos en la política común de transportes» en el que se incluía un programa de acción en diez puntos presentado bajo forma de resolución.

### La cooperación entre la Comisión y los puertos en el pasado

102. Entre 1972 y 1980, los servicios de la Comisión elaboraron dos informes en colaboración con los representantes de las autoridades portuarias de los principales puertos de la Comunidad. El primero de estos informes<sup>(9)</sup> expone las principales diferencias apreciadas en las modalidades de financiación de las infraestructuras, de las superestructuras y de la explotación de los puertos de diferentes Estados miembros y, a menudo también,

de un mismo Estado. El segundo<sup>(10)</sup> intenta determinar si tales diferencias provocan graves deformaciones de la competencia.

La mayoría de los expertos portuarios estimaron que las diferencias existentes ni justificaban la elaboración de una política portuaria específica por parte de la Comunidad. Sin embargo, la Comisión piensa que sería muy útil una acción comunitaria en ciertos campos de esta política. Los puertos de la Comunidad constituyen un eslabón esencial de la cadena de transporte que une el transporte marítimo con el transporte terrestre. Es esencial tener en cuenta los puertos en los capítulos de la política común de transportes relativos a los transportes marítimos y terrestres. Y en este sentido la Comisión estudiará atentamente las recomendaciones del Parlamento Europeo que afectan a los problemas portuarios.

103. La determinación de los campos de acción abiertos a la Comunidad en el contexto de la política común actual de transportes parece haya de pasar por un nuevo examen y una puesta al día de las conclusiones a las que la Comisión llegó en algunos de los principales problemas tratados en los informes anteriormente citados :

- influencia de las políticas nacionales y comunitarias de transporte sobre las condiciones de competencia entre los puertos de los Estados miembros.
- influencia de las políticas arancelarias y de las ayudas estatales a los puertos sobre la competencia entre los puertos de los Estados miembros.

<sup>(1)</sup> Documento PE 106 del 11 de diciembre de 1961.

<sup>(2)</sup> Documento PE 140 del 24 de noviembre de 1967.

<sup>(3)</sup> Informe sobre la política portuaria en el marco de la Comunidad Europea (documento PE 10/72) del 12 de abril de 1972.

<sup>(4)</sup> Doc. 16/VII/71 del 24 de marzo de 1970.

<sup>(5)</sup> Informe del grupo de trabajo portuario sobre la investigación sobre la situación de hecho en los principales puertos de la Comunidad (CB-22-77-863).

<sup>(6)</sup> Informe del grupo de trabajo portuario (VII/440/80) (documento de trabajo interno).

<sup>(7)</sup> Informe sobre la política portuaria de la Comunidad (documento PE 73.762).

<sup>(8)</sup> DO C 96 del 11.4.1983.

<sup>(9)</sup> Informe del grupo de trabajo portuario sobre la investigación realizada sobre la situación de hecho en los principales puertos marítimos de la Comunidad (CB-22-77-863).

<sup>(10)</sup> Informe del grupo de trabajo portuario (VII/440/80) (documento de trabajo interno).

## **Influencia de las políticas nacionales y comunitarias de transporte sobre las condiciones de competencia entre los puertos de los Estados miembros**

### **Tráfico con el interior**

104. La organización del mercado de transportes con el interior tiene una profunda influencia sobre la competencia entre los puertos marítimos de la Comunidad. Pese a que no sea la única razón para determinar la posición competitiva de un puerto marítimo o para atraer al cliente mucho más que los puertos de la competencia, es indudable que un puerto bien comunicado con el interior del país atrae mucha más clientela y por lo tanto puede flexibilizar sus tarifas.

105. El debate entablado desde hace varios años entre los puertos marítimos alemanes y los diferentes modos de transporte terrestre, las declaraciones al respecto de diversos expertos y las ideas expuestas por las autoridades alemanas competentes dan prueba de la actualidad, a falta de novedad, de este aspecto de la política de transportes tanto en la República Federal de Alemania como en otras partes. Además, el Parlamento ha destacado en diferentes informes la importancia de hallar soluciones adecuadas al problema (<sup>1</sup>).

106. El problema no sólo se limita a la competencia entre los puertos marítimos alemanes y los de Amsterdam, Rotterdam y Amberes: se extiende a la competencia entre todos los puertos de la Comunidad, es decir a los del Mar del Norte, del O. Atlántico y del M. Mediterráneo, así como entre los diferentes puertos de cada uno de esos litorales.

107. Los campos en los que el predominio de un puerto es inatacable son raros y, de todas formas, limitados en sus dimensiones. La mayor parte de Europa comunitaria continental se puede considerar, y razón de más dado que la eficacia técnica y organizativa de los modos de transporte terrestre se perfecciona cada vez más, como un mosaico de zonas geográficas pudiendo cada una de ellas estar comunicada con varios puertos diferentes.

108. La competencia entre los puertos marítimos que aspiran a ofrecer sus servicios a dichas regiones no puede funcionar en condiciones óptimas más

que si los diferentes modos de transporte que aseguran la comunicación entre puerto y región se rigen por disposiciones similares, es decir, si las condiciones ofrecidas a los puertos y a sus clientes son cuantitativa y cualitativamente comparables en circunstancias comparables.

109. Actualmente, éste no es el caso. El nudo del problema que se plantea en la República Federal de Alemania, por ejemplo, radica en el hecho que los transportes que aseguran la comunicación con el interior del país están sujetos la mayor parte de ellos a un sistema de competencia «reglamentada» cuyos componentes están constituidos por un conjunto relativamente rígido de tarifas por carretera y fluviales obligatorias, una severa regulación de las capacidades de los transportistas profesionales de mercancías por carretera y por las múltiples intervenciones públicas que un sistema semejante implica. Por el contrario, los transportes generalmente internacionales que comunican los puertos de la competencia de Amsterdam, Rotterdam y Amberes con el interior, son totalmente libres si toman el Rin, o bien están sometidos a reglamentos menos severos en materia de acceso y tráfico si toman la carretera.

110. Semejantes diferencias aparecen en la comunicación del interior del país con los puertos marítimos en zonas parcialmente comunes de influencia, por ejemplo en los puertos del Mar del Norte y del M. Adriático. La rivalidad existente entre tales puertos ha conducido al gobierno de Italia a eliminar los contingentes o cupos de transportes de mercancías destinados y procedentes de Trieste y a liberar a los transportistas por carretera de cualquier sistema de autorización.

111. Es difícil, si no imposible, determinar los efectos de tales distorsiones de la competencia. Las estadísticas exhibidas durante los debates que se siguen en la República Federal de Alemania muestran que las cifras no lo son todo, dada la multiplicidad de los factores que influyen en el volumen del tráfico negociado por un puerto durante un prolongado periodo.

112. No obstante, es evidente que un puerto comunicado mediante varios modos de transporte terrestre que practica, en un clima de libre competencia, unos precios dictados por el funcionamiento normal de los mecanismos del mercado está en una

---

(<sup>1</sup>) Ver referencias, párrafo 101.

posición de ventaja respecto a los puertos cuya comunicación con el interior se realiza a través de empresas públicas o semi-públicas que controlan el acceso a los mercados y los precios.

113. La Comisión piensa que la vía reglamentaria no ofrece ningún medio satisfactorio para armonizar las condiciones de competencia en las relaciones hasta tal punto diferentes en donde las condiciones son hasta tal punto dispares. La única y verdadera armonización que se puede concebir es aquella a la que puede llegar el libre funcionamiento del mercado. La misma es realizable y permite, en la práctica, la abolición de todas las condiciones restrictivas de acceso al mercado, principalmente la fijación de cupos o de contingentes, así como las tarifas fijas practicadas en las relaciones tanto internacionales como nacionales tomadas por las exportaciones y las importaciones que transitan por el conjunto de los puertos de la Comunidad.

114. Este enfoque denominado «pasillo» no plantea ningún problema técnico insalvable y por otra parte su puesta en práctica es controlable. El enfoque permitiría alcanzar los objetivos, limitados, que le son conferidos y podría igualmente contribuir a estimular el desarrollo del comercio exterior de la Comunidad.

115. Es de señalar, para evitar cualquier malentendido, que tal método no tiene por fin anular las ventajas o inconvenientes naturales de los que gozan los diferentes puertos marítimos en el plano de la competencia. Dados los objetivos del Tratado de la CEE, ha de tender a eliminar las distorsiones artificiales debidas a la disparidad de reglamentos de mercado y a medidas anticuadas.

116. Pudiendo darse una competencia leal entre los puertos marítimos al aplicar tal solución, la Comisión inició las consultas al respecto para elaborar una propuesta en ese sentido, a cual ha presentado hace poco tiempo al Consejo <sup>(1)</sup>.

### **Aspectos marítimos**

117. Todas las medidas destinadas a favorecer, directa o indirectamente, la flota nacional de un Estado miembro o de sus asociados comerciales tienen una repercusión inmediata sobre el reparto del tonelaje entre los puertos. Los Estados miembros o los terceros países pueden de esta forma perturbar la competencia entre los puertos al reservar, unilateral o bilateralmente, ciertos cargamentos

a su propia flota. Las propuestas de la Comisión relativas a la aplicación de las reglas en materia de competencia del Tratado y del principio de la libre prestación de servicios en el transporte marítimo contribuirán a alejar el riesgo de una distorsión de la competencia entre los puertos.

118. Algunos pretenden que la legislación comunitaria relativa a la protección del medio ambiente y a la seguridad de la navegación ha provocado distorsiones de la competencia entre los puertos de la Comunidad dado que la puesta en práctica y el control del respeto de dichas medidas varían de un Estado a otro. Los mismos argumentos se emplean a veces contra la vigilancia ejercida por la Comunidad sobre el tráfico marítimo entre ella misma y Centroamérica, África Oriental y Extremo Oriente. Pese a que, hasta la fecha, la Comisión no haya tenido conocimiento de ninguna cifra o de ningún hecho que justifiquen tales alegaciones, sigue muy de cerca de evolución de la situación en este campo.

### **Influencia de las políticas arancelarias y de las ayudas y subvenciones estatales otorgadas a los puertos sobre la competencia entre los puertos de los Estados miembros**

119. La política arancelaria de los puertos varía tanto en el interior de los Estados miembros como de un Estado miembro a otro. Generalmente se admite que alrededor de los tres cuartos de los costes de escala de un navío para la carga o descarga de un cargamento completo en un puerto son constituidos por el coste de las operaciones de manipulación (principalmente la estiba) y que únicamente el cuarto restante está representado por los aranceles portuarios deducidos por la autoridad portuaria o cualquier otro organismo público. Esta proporción tiende a ser diferente para otros navíos como los navíos especializados en el abastecimiento de las plataformas de sondeos petrolíferos, los paquebotes de crucero o los navíos que hacen escala para cargar o descargar una parte de su cargamento, para aprovisionarse o para efectuar reparaciones. Los trabajos llevados a cabo por el grupo de trabajo portuario entre 1977 y 1980 han revelado, por ejemplo, que la mayor parte de los

<sup>(1)</sup> DO C 14 del 16.1.1985.

puertos no hacen pagar expresamente el uso de los canales de acceso a aguas profundas ni el servicio de boyas ni de señales luminosas y que no era posible determinar si los aranceles portuarios recaudados cubrían tales partidas. Los aranceles portuarios representan, según estimaciones de la Comisión, un 5% del coste total del transporte. El informe de 1980 llegó a la conclusión que los aranceles portuarios no representaban un factor determinante a la hora de elección del puerto. En realidad, la elección no suele ir determinada generalmente por un único factor, sino por un conjunto de factores, a la vez cualitativos y cuantitativos, cuyo peso relativo varía según las épocas y en función de las mercancías que transportan, de las condiciones de transporte y del origen o del destino de la mercancía.

En tales condiciones, la Comisión estima que no es necesario ni útil aplicarse desde ahora a una tarea tan compleja como es la armonización de las políticas arancelarias de los puertos de la Comunidad.

120. Por lo que concierne a las ayudas a los puertos, el grupo de trabajo de la Comisión analizó igualmente los efectos de las ayudas nacionales directas a los puertos sobre la competencia entre los puertos en 1980 y entonces llegó a la conclusión de que tales ayudas no tenían un efecto perturbador importante sobre dicha competencia. Por ahora, la Comisión no procederá a dictaminar orientaciones con vistas a la aplicación del Tratado a las ayudas estatales a los puertos; llegado el caso, examinará las ayudas en concreto directamente en base a los artículos 92 y 93 del Tratado, pasará de vez en cuando revista de la situación general y seguirá con el estudio de los diferentes sistemas de ayuda a los puertos que se dan en los Estados miembros. Dado que otras ayudas o subvenciones, como ayudas regionales y las ayudas encaminadas a facilitar el desarrollo de ciertas actividades económicas, pueden tener igualmente una repercusión sobre la competencia entre los puertos, la Comisión tendrá igualmente cuenta de las mismas a la hora de evaluar su compatibilidad con el Mercado Común.

### **Tareas a realizar en el futuro en el sector portuario a nivel comunitario**

121. Uno de los campos en donde la colaboración entre la Comisión y los puertos tiene ante sí

un buen futuro es el de la informática. La Asociación europea para la informática portuaria, que cuenta con el apoyo total de los servicios a la Comisión, es el marco en el que los puertos podrían en el futuro reunirse más asiduamente para intercambiar información y definir normas comunes. En él se podría facilitar la recogida y la publicación, en común, de estadísticas portuarias. Los servicios de la Comisión continuarán pues trabajando en estrecha colaboración con los expertos portuarios y los estadísticos nacionales.

122. La Comisión piensa igualmente que las actuales discusiones en curso con los principales puertos deberían ampliarse a las propuestas de la Comisión que pudieran afectarlos y a las demás cuestiones de dimensión comunitaria que pudieran concernirlos. Tampoco sería inútil ampliarlas a las disposiciones de la convención sobre la prevención de la contaminación en el mar (MARPOL) que imponen la instalación en los puertos de medios de recepción de los residuos petrolíferos y químicos ya que la definición de una postura común por parte de los Estados miembros y un apoyo eventual de la Comunidad conducirían a la racionalización de la utilización de los recursos y a garantizar la instalación de los equipamientos necesarios para la puesta en práctica de MARPOL.

## **VIII. Otras cuestiones**

### **Investigación marítima**

123. En el marco de los objetivos perseguidos por su programa general de investigación para el desarrollo de las tecnologías modernas, la Comisión se esfuerza, como lo hace para los otros modos de transporte, en definir propuestas de investigación para las nuevas tecnologías o para perfeccionar las ya existentes. Para ello, la Comisión tenderá a completar las investigaciones llevadas a cabo o susceptibles de ser llevadas a cabo en otra parte en vez de hacer doble empleo con ellas. Al tiempo que persigue la realización de programas de investigación tales como Cost 301, la Comisión está actualmente elaborando un programa de investigación a un más largo plazo para los transportes marítimos. La Comisión tiene la intención de presentar propuestas en estos dos campos, lo más tarde en 1986, en función de las disponibilidades presupuestarias.

124. Este programa estará encaminado a adaptar la explotación de los navios al progreso técnico con vistas a garantizar la supervivencia actual y futura de la navegación marítima. Estará orientado principalmente a los problemas siguientes:

- sistemas marítimos (necesidades de transporte, nuevos medios de transporte, conexión navio-puerto);
- economía y competitividad de los navios;
- seguridad de los navios y protección del medio ambiente.

### **Envío y expedición de la ayuda alimenticia**

125. Consciente del malestar que puede provocar el fletamento de navios de los países del Este o de

navios que no cumplen las normas para la expedición de la ayuda alimenticia de la Comunidad a los países en vías de desarrollo y haciéndose eco de las preocupaciones manifestadas por algunos parlamentarios europeos y ciertos Estados miembros al respecto, la Comisión tiene en proyecto proponer la instauración de un nuevo sistema que deberá, en principio, permitir un mejor control de la expedición de dicha ayuda alimenticia.

### **Fraude marítimo**

126. El fraude marítimo es un problema cada vez más importante y que suscita una gran inquietud entre los gobiernos y los medios comerciales de los Estados miembros y en otras instancias. La Comisión examinará junto con los Estados miembros y demás organizaciones interesadas las soluciones que la Comunidad puede aportar para resolver el problema.



## Anexos

Cuadro 1 – Marina mercante en el mundo (1970-1983)

Años	Mundo <sup>(1)</sup>	OCDE (incluida la CEE)		CEE <sup>(2)</sup>		Pabellones <sup>(3)</sup> de libre matriculación		COMECON <sup>(4)</sup>		Otros <sup>(5)</sup>	
	MTAB	MTAB	%	MTAB	%	MTAB	%	MTAB	%	MTAB	%
1970	211,9	141,4	66,7	64,9	30,6	40,2	19,0	13,0	6,1	17,3	8,2
1971	229,8	151,3	65,8	71,0	30,9	46,6	20,3	13,6	5,9	18,3	8,0
1972	254,5	165,1	64,9	76,4	30,0	54,8	21,5	14,7	5,8	19,9	7,8
1973	275,2	174,7	63,5	82,9	30,1	63,8	23,2	15,1	5,5	21,6	7,8
1974	296,0	183,2	61,9	88,6	29,9	71,4	24,1	16,1	5,4	25,3	8,5
1975	325,6	193,8	59,5	94,5	29,0	84,15	25,8	17,7	5,5	29,95	9,2
1976	354,5	204,6	57,7	99,9	28,2	93,6	26,4	19,5	5,5	36,8	10,4
1977	374,7	208,0	55,5	103,2	27,5	101,6	27,1	20,5	5,5	44,6	11,9
1978	386,6	212,0	54,8	108,3	28,0	105,3	27,2	21,5	5,6	47,8	12,4
1979	393,0	208,5	53,0	107,8	27,4	105,4	26,8	22,7	5,8	56,4	14,4
1980	398,8	210,5	52,8	108,4	27,2	105,6	26,5	23,2	5,8	59,5	14,9
1981	399,7	209,4	52,4	107,3	26,8	103,4	25,9	25,5	6,4	61,4	15,4
1982	403,0	205,3	50,9	101,8	25,2	104,6	26,0	23,9	5,9	69,4	17,2
1983	400,0	193,0	48,3	93,3	23,3	105,1	26,3	24,7	6,2	77,2	19,2

Fuente: EUROSTAT, Anuario estadístico – Transportes, comunicaciones, turismo.

MTAB: millones de toneladas de arqueo bruto – todos los navíos a partir de 100 TAB.

%: porcentaje del total mundial.

<sup>(1)</sup> Marina mercante: se excluyen la flota pesquera, remolcadores, dragas, rompehielos, navíos de investigación, navíos de abastecimiento y anejos, de la sección diversos.

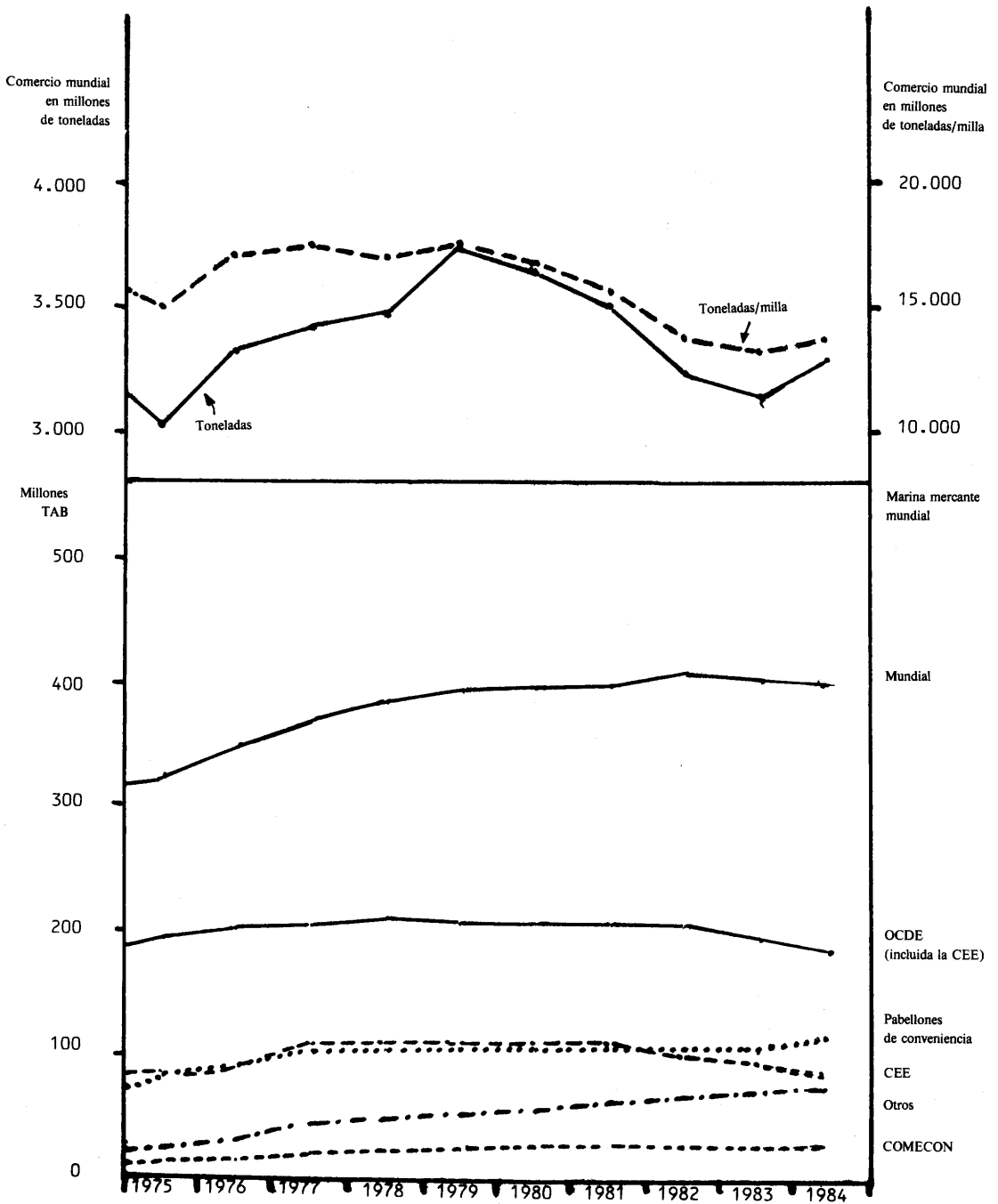
<sup>(2)</sup> Las cifras de la CEE son válidas para los «Nueve». El Reino Unido, Dinamarca e Irlanda se incorporaron a la CEE en 1973 y Grecia en 1981, pero los tonelajes remontan a 1970 por razones estadísticas.

<sup>(3)</sup> Pabellones de libre matriculación: Liberia, Panamá, Chipre, Somalia, Bermudas, Bahamas. Dado que ya no se considera a Singapur como pabellón de conveniencia, se le ha excluido aquí para facilitar la comparación y se le ha incluido en la sección de países en vías de desarrollo (7% MTAB en 1983).

<sup>(4)</sup> Países socialistas de Europa del Este: Albania, Bulgaria, Checoslovaquia, RDA, Hungría, Polonia, Rumanía y la URSS.

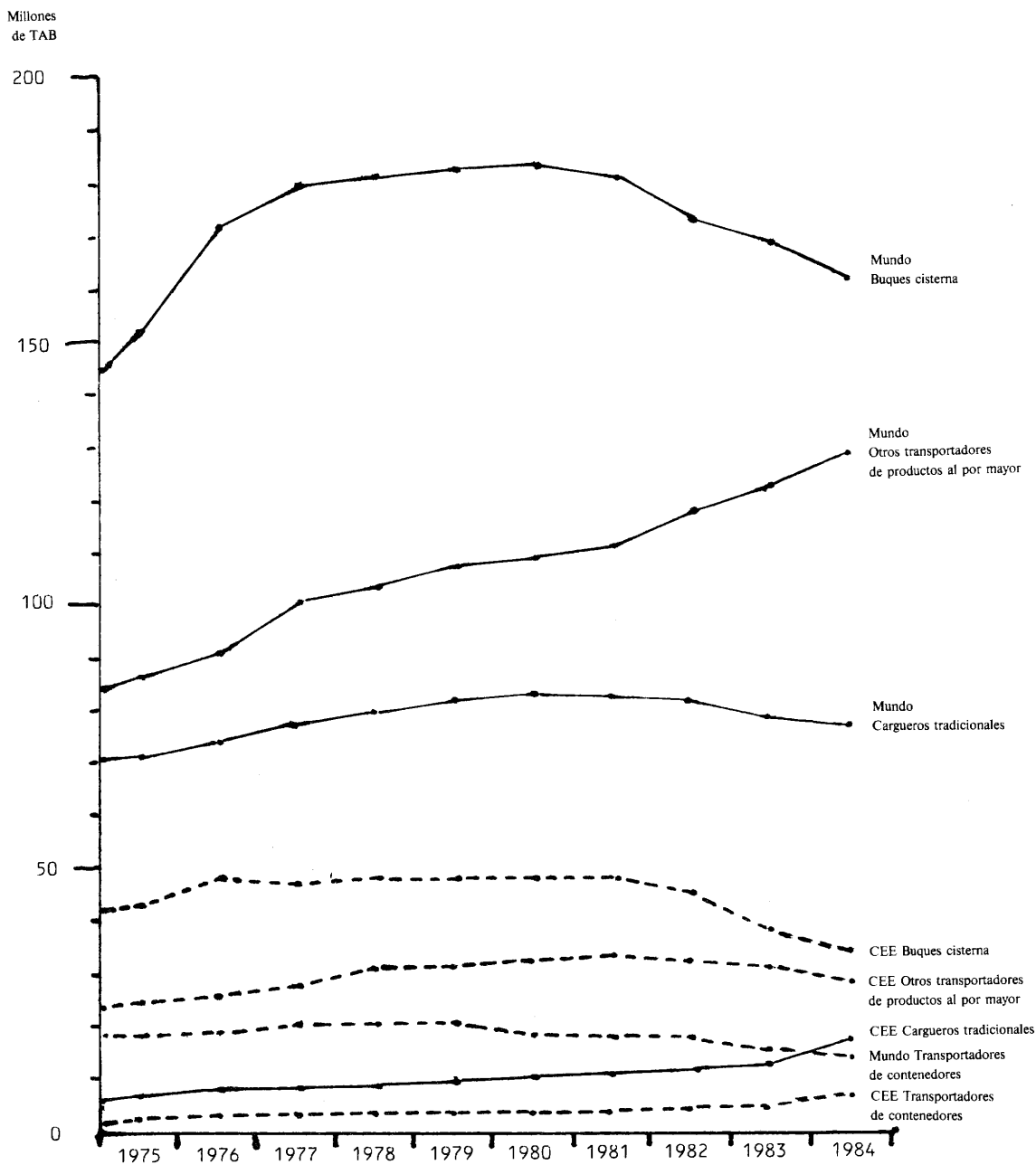
<sup>(5)</sup> «Otros»: todos los países en vías de desarrollo (incluida Corea del Sur – 6 MTAB en 1983 – y Hong Kong – 4 MTAB en 1983), la República Popular de China (11 MTAB en 1983) y otros países socialistas de Asia, Sudáfrica, Gibraltar y las Islas Feroe. Si excluimos estos países de la sección «otros», nos quedaría únicamente un tonelaje de unos 54'5 MTAB para los países en vías de desarrollo, lo que representa un 13'6% del total mundial (cifras en 1983). En 1975, los países en vías de desarrollo tenían un 7'2% del total mundial (23'55 MTAB).

Gráfico 1 – Distribución del comercio mundial y de la marina mercante en el mundo (1975-1983)



Fuente: Lloyd's Register of Shipping – Fearnley's Review 1983.

Gráfico 2 – Distribución de las marinas mercantes mundial y comunitaria por categoría de navíos (1975-1983)



Fuente: Lloyd's Register of Shipping.

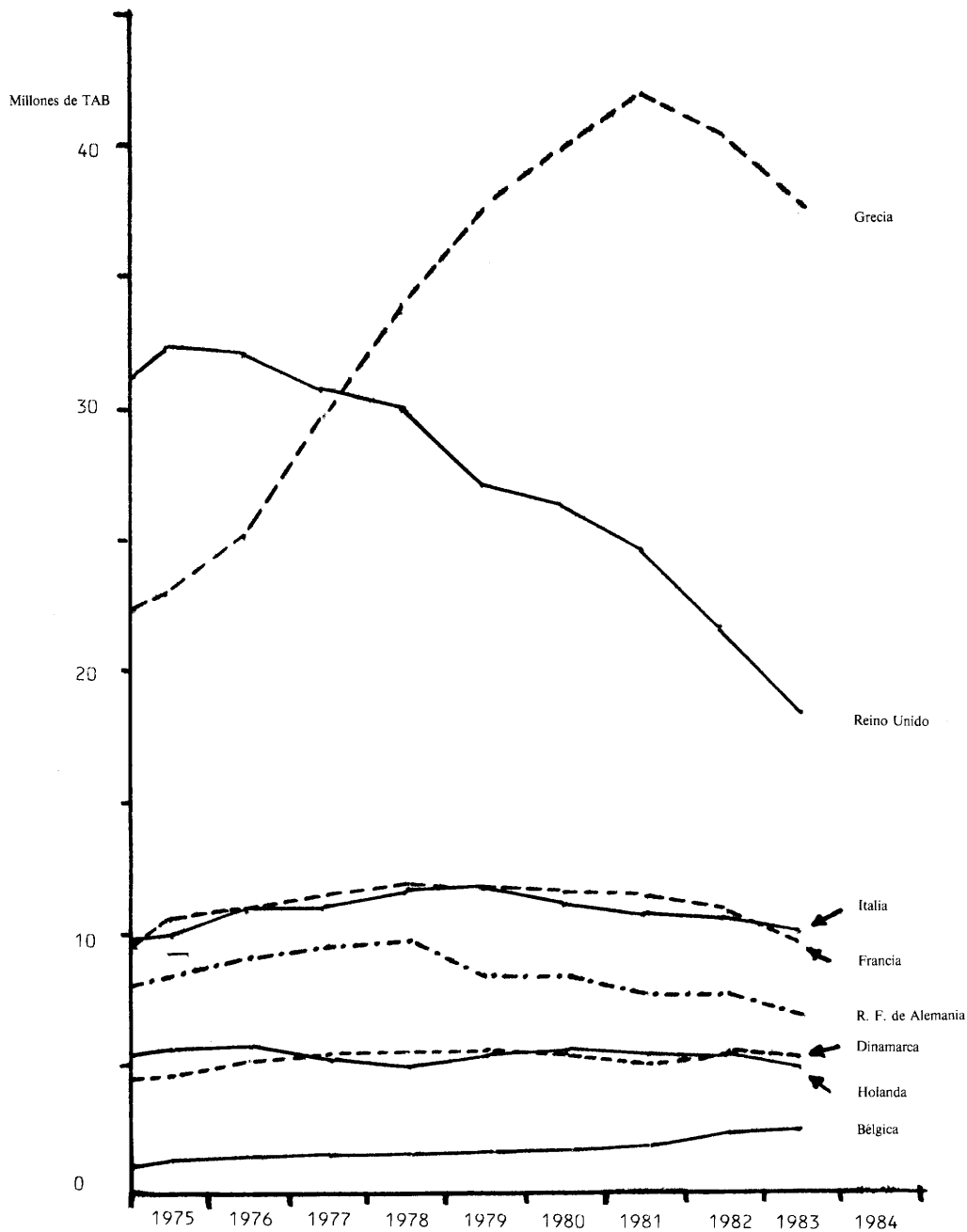
**Cuadro 2 – Comercio marítimo mundial (1971-1983)**

Año	Petróleo en bruto	Productos petroleros	Mineral de hierro	Carbón	Grano	Otras estimaciones	Tráfico total (estimación)
<i>Cifras expresadas en millones de toneladas</i>							
1971	1 070	247	250	94	91	825	2 577
1972	1 185	261	247	96	108	866	2 763
1973	1 366	274	298	104	139	940	3 121
1974	1 361	264	329	119	130	1 045	3 248
1975	1 263	233	292	127	137	995	3 047
1976	1 422	260	294	127	146	1 075	3 324
1977	1 475	273	276	132	147	1 120	3 423
1978	1 457	270	278	127	169	1 190	3 491
1979	1 538	279	327	159	182	1 270	3 755
1980	1 362	276	314	188	198	1 310	3 648
1981	1 215	267	303	210	206	1 305	3 506
1982	1 043	285	273	208	200	1 240	3 248
1983 (estim.)	1 020	272	268	192	193	1 220	3 165
<i>Cifras expresadas en miles de millones toneladas/millas</i>							
1971	6 555	900	1 185	434	487	2 169	11 730
1972	7 720	930	1 156	444	548	2 306	13 104
1973	9 207	1 010	1 398	467	760	2 562	15 404
1974	9 661	960	1 578	558	695	2 935	16 387
1975	8 885	845	1 471	621	734	2 810	15 366
1976	10 233	950	1 469	591	779	3 035	17 057
1977	10 472	995	1 386	643	801	3 220	17 517
1978	9 661	985	1 384	604	945	3 455	17 034
1979	9 614	1 045	1 599	786	1 026	3 605	17 675
1980	8 385	1 020	1 613	952	1 087	3 720	16 777
1981	7 371	1 000	1 508	1 120	1 131	3 710	15 840
1982	5 412	1 070	1 443	1 094	1 120	3 560	13 699
1983 (estim.)	5 200	1 050	1 400	960	1 080	3 490	13 180

*Nota:* Las estimaciones para 1983 han sido calculadas en base a las estadísticas de los 9 a 11 primeros meses del año en los países más importantes y de los datos suministrados por las asociaciones internacionales. Las estimaciones dadas para el «tráfico total» y «otros» para 1983 han sido calculadas tomando en cuenta la progresión del comercio mundial suministrada por fuentes oficiales.

*Fuente:* Fearnley's Review 1983.

Gráfico 3 – Evolución de la marina mercante de los Estados miembros (1975-1983)



Fuente: Lloyd's Register of Shipping.

Cuadro 3 – Distribución de la marina mercante de los Estados miembros por categoría de navíos (1975-1983)

Categoría de navíos	Bélgica				Tonelajes expresados en millones de T.A.B.								Francia			
	1975		1983		Dinamarca		R. F. de Alemania		1975		1983		1975		1983	
	tonelaje	%	tonelaje	%	tonelaje	%	tonelaje	%	tonelaje	%	tonelaje	%	tonelaje	%	tonelaje	%
Petroleros	0,37	28,47	0,27	12,6	2,16	49,66	2,42	48,7	2,72	33,05	2,02	30,4	6,94	66,79	5,44	57,0
Transportadores de gas licuado	—	—	0,09	4,2	0,03	0,69	0,11	2,2	0,02	0,24	0,16	2,4	0,24	2,34	0,38	4,0
Transportadores de productos químicos	—	—	0,07	3,3	0,01	0,23	—	—	0,01	0,12	—	—	0,06	0,58	0,05	0,5
Otros buques cisterna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,01	0,10	0,01	0,01
Total buques cisterna	0,37	28,47	0,43	20,0	2,20	50,57	2,54	51,1	2,75	33,41	2,25	33,9	7,25	69,78	5,88	61,6
Transportadores al por mayor/petroleros	—	—	0,21	9,8	—	—	—	—	0,12	1,46	0,09	1,4	0,64	6,16	0,61	6,4
Transportadores de minerales/al por mayor	0,55	42,31	1,11	51,6	0,55	12,64	0,49	9,9	2,08	25,27	1,05	15,8	0,77	7,41	1,20	12,6
Total otros transportadores al por mayor	0,55	42,31	1,32	61,4	0,55	12,64	0,49	9,9	2,20	26,73	1,14	17,2	1,41	13,57	1,81	19,0
Cargueros tradicionales	0,30	23,08	0,19	8,8	1,16	26,67	0,80	16,1	2,45	29,77	1,75	26,4	1,39	13,38	1,07	11,2
Transportadores de contenedores celulares	0,03	2,31	0,15	7,0	0,18	4,14	0,83	16,7	0,64	7,78	1,22	18,4	0,14	1,35	0,59	6,2
Transbordadores, navíos de pasajeros y otros navíos mercantes	0,05	3,85	0,06	2,8	0,26	5,98	0,31	6,2	0,19	2,31	0,28	4,2	0,20	1,92	0,19	2,0
Total cargueros tradicionales y otros navíos mercantes	0,38	29,23	0,40	18,6	1,60	36,79	1,94	39,0	3,28	39,86	3,25	48,9	1,73	16,65	1,85	19,4
Total general	1,30		2,15		4,35		4,97		8,23		6,64		10,39		9,54	

Cuadro 3 (continuación) – Distribución de la marina mercante de los Estados miembros por categoría de navíos (1975-1983)

Categoría de navíos	Grecia				Tonelajes expresados en millones de T.A.B.								Holanda			
	1975		1983		Irlanda		Italia		1975		1983		1975		1983	
	tonelaje	%	tonelaje	%	tonelaje	%	tonelaje	%	tonelaje	%	tonelaje	%	tonelaje	%	tonelaje	%
Petroleros	8,29	36,99	12,06	32,3	0,01	5,00	0,01	5,0	4,06	40,93	3,87	39,5	2,64	49,07	1,60	35,9
Transportadores de gas licuado	0,02	0,09	0,07	0,2	—	—	—	—	0,15	1,51	0,21	2,1	0,06	1,12	0,07	1,6
Transportadores de productos químicos	—	—	—	—	—	—	—	—	0,02	0,20	0,09	0,9	0,01	0,18	0,03	0,7
Otros buques cisterna	—	—	0,04	0,1	—	—	—	—	0,01	0,10	0,02	0,2	—	—	—	—
Total buques cisterna	8,31	37,08	12,17	32,6	0,01	5,00	0,01	5,0	4,24	42,74	4,19	42,8	2,71	50,37	1,70	38,1
Transportadores al por mayor/petroleros	1,21	5,40	2,34	6,3	—	—	—	—	1,55	15,62	1,51	15,4	—	—	—	—
Transportadores de minerales/al por mayor	5,96	26,60	14,44	38,6	0,15	75,00	0,09	45,0	2,01	20,26	2,26	23,1	0,51	9,48	0,78	15,8
Total otros transportadores al por mayor	7,17	32,00	16,78	44,9	0,15	75,00	0,09	45,0	3,56	35,89	3,77	38,5	0,51	9,48	0,78	17,5
Cargueros tradicionales	6,30	28,11	7,57	20,3	0,02	10,00	0,05	25,0	1,13	11,39	0,90	9,2	1,83	34,01	1,35	30,3
Transportadores de contenedores celulares	0,03	0,13	0,15	0,4	—	—	0,01	5,0	0,10	1,01	0,25	2,6	0,15	2,79	0,40	9,0
Transbordadores, navíos de pasajeros y otros navíos mercantes	0,60	2,68	0,70	1,9	0,02	10,00	0,04	20,0	0,89	8,97	0,68	6,9	0,18	3,35	0,23	5,2
Total cargueros tradicionales y otros navíos mercantes	6,93	30,92	8,42	22,5	0,04	20,00	0,10	50,0	2,12	21,37	1,83	18,7	2,16	40,15	1,98	44,4
Total general	22,41		37,37		0,20		0,20		9,92		9,79		5,38		4,46	



**Cuadro 3 (continuación) – Distribución de la marina mercante de los Estados miembros por categoría de navíos (1975-1983)**

Categoría de navíos	Tonelajes expresados en millones de T.A.B.								% de los pabellones comunitarios en la flota mundial	
	Reino Unido				CEE					
	1975		1983		1975		1983		1975	1983
tonelaje	%	tonelaje	%	tonelaje	%	tonelaje	%			
Petroleros	16,10	50,03	8,28	45,5	43,29	45,88	35,97	38,6	28,8	22,9
Transportadores de gas licuado	0,70	2,18	1,18	6,5	1,22	1,29	2,27	2,4	40,7	24,9
Transportadores de productos químicos	0,17	0,53	0,22	1,2	0,28	0,30	0,54	0,6	29,0	17,4
Otros buques cisterna	—	—	0,04	0,2	0,02	0,02	0,11	0,1	17,5	36,7
<b>Total buques cisterna</b>	<b>16,97</b>	<b>52,73</b>	<b>9,72</b>	<b>53,5</b>	<b>44,81</b>	<b>47,49</b>	<b>38,89</b>	<b>41,7</b>	<b>29,1</b>	<b>22,9</b>
Transportadores al por mayor/petroleros	2,92	9,07	1,69	9,3	6,44	6,82	6,45	6,9	27,2	24,8
Transportadores de minerales/al por mayor	5,19	16,13	2,93	16,1	17,77	18,83	24,35	26,1	28,7	24,8
<b>Total otros transportadores al por mayor</b>	<b>8,11</b>	<b>25,21</b>	<b>4,62</b>	<b>25,4</b>	<b>24,21</b>	<b>25,66</b>	<b>30,80</b>	<b>33,0</b>	<b>28,3</b>	<b>24,8</b>
Cargueros tradicionales	4,89	15,20	1,65	9,1	19,47	20,60	15,33	16,4	27,5	19,3
Transportadores de contenedores celulares	1,35	4,20	1,52	8,4	2,62	2,78	5,12	5,5	42,0	36,1
Transbordadores, navíos de pasajeros y otros navíos mercantes	0,86	2,67	0,67	3,7	3,25	3,44	3,16	3,4	35,7	25,7
<b>Total cargueros tradicionales y otros navíos mercantes</b>	<b>7,10</b>	<b>22,06</b>	<b>3,84</b>	<b>21,1</b>	<b>25,34</b>	<b>26,85</b>	<b>23,61</b>	<b>25,3</b>	<b>29,5</b>	<b>22,3</b>
<b>Total general</b>	<b>32,18</b>		<b>18,18</b>		<b>94,36</b>		<b>93,3</b>		<b>29,0</b>	<b>23,3</b>

*Nota:* Las cifras de la columna % indican la parte que ocupa cada tipo de navío en la flota total del país.

*Fuente:* Lloyd's Register of Shipping.

Cuadro 4 – Distribución de la marina mercante mundial por categoría de navíos y pabellón – 1983 <sup>(1)</sup> (navíos a partir de 100 T.A.B.)

Categoría de navíos	Tonelajes expresados en millones de TAB	OCDE <sup>(2)</sup>		de la cual: la C.E.E.		Pabellones <sup>(3)</sup> de conveniencia		COMECON <sup>(4)</sup>		Otros <sup>(5)</sup>	
		Tonelaje	%	Tonelaje	%	Tonelaje	%	Tonelaje	%	Tonelaje	%
Petroleros	157,28	79,91	50,8	35,97	22,9	48,90	31,1	6,10	3,9	22,37	14,2
Transportadores de gas licuado	19,08	5,21	57,4	2,27	24,9	2,25	24,7	0,20	2,2	1,42	15,6
Transportadores de productos químicos	3,14	1,86	59,3	0,54	17,2	0,84	26,8	0,006	0,2	0,43	13,7
Otros buques cisterna	0,30	0,22	73,3	0,11	36,7	0,05	16,7	0,016	5,3	0,014	4,7
Total buques cisterna	169,80	87,20	51,4	38,89	22,9	52,04	30,6	6,322	3,7	24,234	14,3
Transportadores al por mayor/petroleros	26,03	11,51	44,3	6,45	24,8	19,30	35,7	0,75	2,9	4,47	17,1
Transportadores de minerales/al por mayor	98,37	47,35	48,1	24,35	24,8	27,15	27,6	4,88	5,0	18,99	19,4
Total otros transportadores al por mayor	124,4	58,86	47,3	30,8	24,8	36,45	29,30	5,63	4,5	23,46	18,9
Cargueros tradicionales	79,32	28,74	36,2	15,33	19,3	14,72	18,6	11,48	14,5	24,38	30,7
Transportadores de contenedores celulares	14,19	9,49	66,8	5,12	36,1	1,22	8,7	0,41	2,9	3,07	21,6
Transbordadores, navíos de pasajeros y navíos mercantes	12,30	8,71	70,8	3,16	25,7	0,70	5,7	0,86	7,0	2,03	16,5
Total cargueros tradicionales y otros navíos mercantes	105,81	46,94	44,3	23,61	22,3	16,64	15,7	12,75	12,1	29,48	27,9
Total general	400,0	193,0	48,3	93,3	23,3	105,13	26,3	24,7	6,2	77,174	19,93

Fuente: Lloyd's Register of Shipping – Estadísticas de 1983.

– Millones de TAB: millones de toneladas de arqueo bruto – navíos a partir de 100 TAB.

– %: porcentaje del total mundial.

<sup>(1)</sup> Marina mercante: se excluyen la flota pesquera, remolcadores, dragas, rompehielos, navíos de investigación, navíos de abastecimiento y anejos, de la sección diversos.

<sup>(2)</sup> Incluida la CEE.

<sup>(3)</sup> Pabellones de conveniencia: Liberia, Panamá, Chipre, Somalia, Bermudas y Bahamas.

<sup>(4)</sup> Países socialistas de Europa del Este: Albania, Bulgaria, Checoslovaquia, RDA, Hungría, Polonia, Rumanía y la URSS.

<sup>(5)</sup> «Otros»: todos los países en vías de desarrollo (incluida Corea del Sur – 6 millones de TAB en 1983 – y Hong Kong – 4 millones de TAB en 1983), China (11 millones de TAB en 1983) y otros países socialistas de Asia, Sudáfrica, Gibraltar y las Islas Feroe.

Cuadro 5 – Edad media de los navios comunitarios 1975-1983 <sup>(1)</sup>

Mundo, CEE y los países	Todos los navios juntos	1975		Todos los navios juntos	1983	
		petroleros	transportadores de minerales/ de productos al por mayor		petroleros	transportadores de minerales/ de productos al por mayor
Mundo	9,00	8,05	6,86	11,15	9,98	10,60
CEE	8,87	8,28 <sup>(2)</sup>	6,13 <sup>(2)</sup>	11,49	11,10 <sup>(1)</sup>	8,28 <sup>(3)</sup>
Bélgica	8,04	?	?	6,78	?	4,96
Dinamarca	6,82	4,95	5,49	7,97	7,29	?
R. F. de Alemania	6,68	6,25	5,18	8,57	9,02	9,10
Francia	6,66	5,96	5,19	8,44	7,41	11,40
Grecia	12,18	13,13	7,34	14,46	14,28	13,75
Italia	10,47	9,76	7,40	12,24	11,01	12,63
Holanda	11,03	9,98	9,12	10,04	11,57	6,79
Reino Unido	7,34	6,91	4,77	9,78	9,74	8,47

Fuente: Lloyd's Register of Shipping.

<sup>(1)</sup> No disponemos de cifras sobre Irlanda.

<sup>(2)</sup> Sin contar Bélgica.

<sup>(3)</sup> Sin contar Dinamarca.

Cuadro 6 – Tonelaje en manos de compañías comunitarias (1970, 1975-1983)

(en 1.000 de TPL)

	1970	1975	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Capacidad de tonelaje								
Bélgica: Bajo pabellón nacional <sup>(1)</sup> Bajo pab. libre matr.	1,530 ND	2,055 ND	2,600	2,725	2,730	2,950	3,590	3,691
Total R. F. de Alemania: Bajo pabellón nacional <sup>(1)</sup> Bajo pab. libre matr.	12,275 ND	13,610 ND	15,700 5,461	13,745 6,887	13,330 7,166	12,510 5,774	12,355 5,720	10,797 6,237
Total Dinamarca: Bajo pabellón nacional <sup>(1)</sup> Bajo pab. libre matr.	5,070 ND	7,155 ND	21,161 8,940	20,632 8,980	20,496 8,705	18,184 7,980	18,075 8,145	17,034 7,926 1,219
Total Francia: Bajo pabellón nacional <sup>(1)</sup> Bajo pab. libre matr.	9,455 ND	18,135 ND	21,100 ( <sup>1</sup> )	20,825 1,267	20,860 1,414	20,110 1,250	18,725 1,005	9,145 16,820 1,041
Total Grecia: Bajo pabellón nacional <sup>(1)</sup> Bajo pab. libre matr.	16,990 ND	37,540 ND	57,030 40,666	22,092 63,310 30,361	22,274 67,050 28,587	21,360 73,515 22,586	19,730 70,230 22,846	17,861 65,986 30,835
Total Italia: Bajo pabellón nacional <sup>(1)</sup> Bajo pab. de libre matr.	10,330 ND	15,605 ND	97,696 18,700 3,195	93,671 19,130 3,454	95,637 17,951 2,648	96,101 17,430 2,195	93,076 17,045 2,461	96,821 16,475 1,753
Total Irlanda: Bajo pabellón nacional <sup>(1)</sup> Bajo pab. libre matr.	235 ND	280 ND	21,895 270	22,584 240	20,599 248	19,625 340	19,506 275	18,228 266
Total Holanda: Bajo pabellón nacional <sup>(1)</sup> Bajo pab. libre matr.	7,415 ND	8,630 ND	7,925 1,201	8,405 2,453	9,000 2,794	8,600 2,483	8,430 2,199	7,480 1,604
Total Reino Unido: Bajo pabellón nacional <sup>(1)</sup> Bajo pab. libre matr.	38,700 ND	53,420 ND	9,126 50,460 2,284	10,858 45,080 3,867	11,794 43,815 3,481	11,083 41,275 3,140	10,629 35,990 3,365	9,084 29,878 3,998
Total CEE: Bajo pabellón nacional <sup>(1)</sup> Bajo pab. libre matr.	102,000 ND	156,430 ND	52,744 182,725 52,807	48,947 182,440 48,289	47,296 183,690 46,090	44,415 184,610 37,428	39,355 174,785 37,596	33,876 46,687
Total Flota mundial total bajo pab. libre matr. % bajo pab. libre matr. % bajo pab. libre matr., pero que pertenecen a compañías comunitarias	388,840 70,330 18,1%	553,380 161,900 29,3%	235,532 670,420 196,829 29,4%	230,729 681,490 213,718 31,4%	229,780 682,770 217,496 31,9%	222,038 697,190 197,697 28,4%	212,381 701,980 197,253 28,1%	206,006 694,500 202,047 29,1%
	ND	ND	7,9%	7,1%	6,7%	5,4%	5,3%	6,7%

Fuente: Lloyd's Register of Shipping y Revista del transporte marítimo de la CNUCED.

<sup>(1)</sup> Las cifras relativas a los pabellones de libre matriculación en aquellos Estados en que el pabellón cubre menos del 0'5% de la flota del país en cuestión o, como en el caso de Francia en 1978, de menos de 1 millón de tpl, no son disponibles.

N.D. = No disponible.

## Propuestas de la Comisión

### **Proyecto de reglamento del Consejo sobre una acción coordinada con vistas a salvaguardar el libre acceso al tráfico transoceánico**

*El Consejo de las Comunidades Europeas,*

habiendo examinado el Tratado de constitución de la Comunidad Económica Europea, y en particular el artículo 84, párrafo 2,

habiendo examinado el proyecto de reglamento presentado por la Comisión,

habiendo examinado el dictamen del Parlamento Europeo,

habiendo examinado el dictamen del Comité económico y social,

considerando que un número cada vez mayor de países recurren unilateralmente a una legislación o a medidas administrativas o a acuerdos bilaterales con otros países para proteger su marina mercante;

considerando que, en el caso del tráfico de línea, la Convención de las Naciones Unidas sobre un Código en conducta de las conferencias marítimas, que entró en vigor el 6 de octubre de 1983, confiere ciertos derechos a las compañías marítimas que forman parte de una conferencia que explota un pool;

considerando que un número cada vez mayor de terceros países, adherentes o firmantes de la Convención, interpreta sus disposiciones de tal manera que se extralimitan a la hora de aplicar los derechos que la Convención confiere a sus compañías marítimas en detrimento de las compañías marítimas de la Comunidad o de compañías marítimas de otros países de la OCDE, miembros o no de una conferencia;

considerando que, en el tráfico marítimo en el que la Convención no sea de aplicación, los acuerdos bilaterales o unilaterales de reserva de contingentes de carga amenazan con limitar el libre acceso al tráfico de línea por encima de los principios de la Convención y de los acuerdos internacionales, sobre todo los que conciernen la reserva de un cierto tráfico gubernamental a los pabellones na-

cionales, sin perjuicio de las obligaciones internacionales que permiten el acceso de otros pabellones a dicho tráfico;

considerando que, en el tráfico de productos al por mayor, los terceros países tienden cada vez más a limitar el acceso a los transportadores de productos al por mayor, lo que amenaza gravemente las condiciones de libre competencia que prevalecen en estos tipos de tráfico marítimo;

considerando que la limitación del acceso al transporte de productos al por mayor tendría graves consecuencias para la marina mercante de los Estados miembros y aumentaría sensiblemente los costes de transporte de los productos al por mayor, lo que afectaría gravemente los intereses comerciales de la Comunidad;

considerando que la Comunidad y los Estados miembros que la componen han firmado diversos acuerdos, en el sector marítimo, con terceros países sobre el acceso al tráfico marítimo;

considerando que la Comunidad debería poder entablar una acción coordinada de los Estados miembros siempre que la posición competitiva de la marina mercante de los Estados miembros se viera debilitada por la reserva de contingentes de carga a las compañías marítimas de terceros países o cuando lo exija un acuerdo internacional;

considerando que la decisión 77/587/CEE del Consejo <sup>(1)</sup> prevé, entre otras cosas, la realización de una consulta sobre los diversos aspectos de los acontecimientos ocurridos en las relaciones entre Estados miembros y terceros países en materia de transportes marítimos;

considerando que la decisión 85/573/CEE del Consejo <sup>(2)</sup> prevé, entre otras cosas, la realización de un esfuerzo de concierto entre Estados miembros sobre cualquier contramedida que pudieran tomar respecto a terceros países, así como la posibilidad de llegar a una postura unánime sobre la aplicación conjunta por los Estados miembros de contramedidas adecuadas que forman parte de su legislación nacional;

considerando que es necesario perfeccionar los mecanismos previstos en las anteriores decisiones

<sup>(1)</sup> DO L 239 del 17.9.1977.

<sup>(2)</sup> DO L 332 del 28.11.1983.

para permitir a los Estados miembros la puesta en marcha de una acción coordinada en determinadas circunstancias y a petición de uno o de varios Estados miembros o en base a un acuerdo internacional,

*ha establecido el presente reglamento:*

#### *Artículo primero*

Cuando cualquier medida tomada por terceros países limite o amenace con limitar el acceso de las compañías marítimas de los Estados miembros o de cualquier otro país de la OCDE

– al transporte de línea, siempre que dicha medida no se haya tomado conforme a la Convención de las Naciones Unidas relativa a un Código de conducta de las conferencias marítimas o a cualquier otro acuerdo al que están adheridos la Comunidad y sus Estados miembros y/o

– al transporte de productos al por mayor

será de aplicación el procedimiento de acción coordinada de los Estados miembros previsto en el presente reglamento.

#### *Artículo segundo*

1. Las acciones coordinadas se aplicarán a petición de:

– un Estado miembro si la posición competitiva de su marina mercante se debilita o corre el peligro de debilitarse;

– cualquier otro país de la OCDE, siempre que haya firmado con la Comunidad Económica Europea un acuerdo en el que se prevea una respuesta coordinada a cualquier limitación de acceso al tráfico marítimo que debilitara o pudiera debilitar la posición competitiva de su marina mercante.

2. La petición ha de dirigirse a la Comisión, la cual, si estima que las condiciones de la demanda satisfacen todos los requisitos y que la puesta en marcha de una acción va en interés de la Comunidad, transmite, dentro de las cuatro semanas posteriores, una propuesta al Consejo para que éste adopte una decisión en la que se indique la acción coordinada a entablar conforme al artículo 3.

#### *Artículo tercero*

1. La acción coordinada se compone de:

(a) medidas diplomáticas, tales como el envío de una nota diplomática a los terceros países concernidos o de una misión diplomática ante los terceros países concernidos, y si fuera necesario, conjuntamente con el otro país de la OCDE con el cual se firmó un acuerdo internacional tal como se indicó en el artículo primero;

(b) contramedidas hacia la o las compañías marítimas de los países terceros concernidos, que actúan en calidad de compañía nacional (home-trader) o de compañía intermediaria en el tráfico marítimo comunitario, las cuales pueden consistir en

i) un permiso de carga, de transporte o de descarga del cargamento;

ii) la aplicación de la fijación de un cupo;

iii) la imposición de aranceles o de impuestos, separada o conjuntamente.

Para efectos del presente reglamento se entiende por:

● compañía nacional (home-trader), la compañía marítima de terceros países que presta sus servicios entre su propio país y uno o varios Estados miembros;

● compañía intermediaria, la compañía marítima de terceros países que presta sus servicios entre otro de los terceros países y uno o varios Estados miembros.

2. Las medidas diplomáticas deberán preceder a las contramedidas. Tales contramedidas no causarán perjuicio alguno a las obligaciones impuestas a la Comunidad Económica Europea y a los Estados miembros que la componen por el derecho internacional, incluidas las derivadas de los acuerdos firmados con terceros países relativos al acceso al comercio marítimo.

#### *Artículo cuarto*

1. Cuando el Consejo decide tomar una (o varias) contramedida(s) a las que se refiere el artículo 3, suministra, si fuera el caso, las informaciones siguientes:

(a) los acontecimientos que dieron lugar a la adopción de contramedidas;

(b) el tráfico de línea o el abanico de puertos al que se aplica la contramedida;

(c) el pabellón o la compañía marítima de los terceros países cuyas medidas de reserva de contingentes de carga limitan el libre acceso al tráfico marítimo en la zona de explotación concernida;

(d) el volumen máximo o mínimo (porcentaje, peso en toneladas, contenedores) o el valor máximo o mínimo de los cargamentos que pueden ser cargados o descargados en los puertos de los Estados miembros;

(e) el número máximo o mínimo de viajes procedentes de o con destino a los puertos de los Estados miembros;

(f) el importe o el porcentaje y la base de imposición de los aranceles o impuestos a cobrar y su forma de recaudación;

(g) el periodo de vigencia de las contramedidas.

2. Si las contramedidas previstas en el párrafo 1 no están previstas en la legislación nacional de un Estado miembro, podrán ser aplicadas conforme a la decisión del Consejo a la que se refiere el artículo 2, párrafo 2 por el Estado miembro en cuestión en base al presente reglamento.

#### *Artículo quinto*

1. Si en el plazo de dos meses el Consejo no hubiera adoptado la propuesta de acción coordinada, los Estados miembros podrán aplicar, si la situación así lo exigiera, contramedidas nacionales unilateralmente o en grupo.

2. En caso de urgencia, los Estados miembros podrán tomar, no obstante, las contramedidas nacionales que sean oportunas a título provisional, incluso dentro del periodo de dos meses al que se refiere el párrafo 1.

3. Las contramedidas nacionales tomadas conforme al presente artículo deberán ser notificadas inmediatamente a la Comisión y a los restantes Estados miembros.

#### *Artículo sexto*

Durante el periodo de aplicación de la contramedida, los Estados miembros y la Comisión habrán de reunirse para examinar el tema cada tres meses o antes si fuera necesario, conforme al procedimiento de consulta instituido por la decisión 77/587/CEE, con el fin de discutir de los efectos de la contramedida en vigor.

#### *Artículo séptimo*

El presente reglamento entra en vigor a partir del 1 de julio de 1986.

El presente reglamento es de obligado cumplimiento en todos sus elementos y se aplicará directamente en todos los Estados miembros.

#### **Proyecto de reglamento del Consejo en el que se aplique el principio de la libre prestación de servicios en los transportes marítimos**

#### *El Consejo de las Comunidades Europeas,*

habiendo examinado el Tratado de constitución de la Comunidad Económica Europea, y en particular el artículo 84, párrafo 2,

habiendo examinado el proyecto de reglamento presentado por la Comisión,

habiendo examinado el dictamen del Parlamento Europeo,

habiendo examinado el dictamen del Comité económico y social,

considerando que el principio de la libre prestación de servicios no es aún aplicable a los transportes marítimos en la Comunidad;

considerando que en virtud del artículo 3 del Tratado, una de las principales tareas de la Comunidad es la abolición, entre los Estados miembros, de los obstáculos a la libre circulación de servicios;

considerando que en virtud del artículo 61 del Tratado la libre circulación en materia de servicios de transportes marítimos se ha de regir por las disposiciones del capítulo relativo a los transportes;

considerando que es igualmente necesario aplicar dicho principio en el interior de la Comunidad para poder continuar, respecto a terceros países, con una política eficaz encaminada a garantizar en todo lo posible una aplicación permanente de los principios comerciales a la navegación marítima;

considerando que el reglamento CEE/954/79 del Consejo <sup>(1)</sup>, indica claramente en el seno de las conferencias la libertad de acceso a la parte del tráfico de línea que no está reservado por acuerdo alguno a las compañías nacionales de terceros países en virtud de la convención de las Naciones Unidas relativa a un código de conducta de las conferencias marítimas, a partir del momento de su ratificación por los Estados miembros;

considerando que el código de conducta no se aplica aún a todos los tráficos comunitarios y no se aplicará probablemente en el futuro a ciertos de entre ellos, dado que aún no ha sido ratificado por todos los Estados miembros y que algunos terceros países presumiblemente tampoco lo ratificarán;

considerando que el código de conducta sólo se aplica a las conferencias marítimas y al flete transportado por sus miembros y que, por consiguiente, no se aplica a las compañías independientes ni a las compañías que efectúan transportes de productos al por mayor y que efectúan servicios irregulares de carga, campos de acción de los que la Comunidad pretende mantener un régimen de competencia libre y leal;

considerando que los armadores de la Comunidad han de enfrentarse a restricciones cada vez más severas impuestas por terceros países los cuales les impiden ofrecer sus servicios a compañías de carga establecidas en su propio Estado miembro, en otros Estados miembros o en terceros países y que tales restricciones pueden tener efectos nefastos sobre el conjunto del tráfico comunitario;

considerando que algunas de tales restricciones se inscriben en el marco de acuerdos bilaterales concertados entre terceros países y algunos Estados miembros y que otras, por ejemplo las referidas al transporte por mar entre dos puertos del mismo país, están contenidas en disposiciones similares de la legislación o en las costumbres administrativas de ciertos Estados miembros;

considerando que el principio de la libre prestación de servicios se debería pues aplicar en adelante a los

transportes marítimos con vistas a la abolición progresiva de las restricciones existentes en el interior de la Comunidad;

considerando que es necesario prever unos periodos de transición de duración razonable, según la sensibilidad del tipo de transporte concernido,

*ha establecido el presente reglamento:*

#### *Artículo primero*

1. Las restricciones a la libre prestación de servicios de transporte marítimo en el interior de la Comunidad deberán estar suprimidas, como fecha límite, el 1 de julio de 1986, con respecto a los ciudadanos de los Estados miembros establecidos en un país de la Comunidad distinto del país destinatario de los servicios.

2. No obstante, en los servicios de transporte marítimo a los que hace referencia el artículo 3, párrafo 1, las restricciones existentes antes del 1 de julio de 1986 pueden ser mantenidas pero habrán de ser eliminadas progresivamente en el plazo de cinco años siguientes a la adopción del presente reglamento y, en el caso del cabotaje, en el plazo de diez años tras dicha adopción.

Dicho período de diez años puede no ser respetado entre regiones específicas cuando ello diera lugar a dificultades particulares. En tales situaciones, los Estados miembros concernidos habrán de informar de ello a la Comisión la cual, antes del plazo de vencimiento del período de diez años posterior a la adopción del presente reglamento, presentará las apropiadas propuestas que, teniendo en cuenta tales dificultades, están destinadas a abolir progresivamente las restricciones en cuestión.

#### *Artículo 2*

Para los fines del presente reglamento:

— la libre prestación de servicios de transporte marítimo engloba la prestación de tales servicios entre un Estado miembro y un tercer país;

---

<sup>(1)</sup> DO L 121 del 15.5.1979.



— los servicios son considerados como «servicios de transporte marítimo» si son prestados normalmente contra remuneración bajo la forma de:

a) transportes de viajeros o de mercancías por mar entre puertos de un Estado miembro, incluidos los puertos de los territorios de ultramar del referido Estado miembro (cabotaje);

b) transportes de viajeros o de mercancías por mar entre un puerto de un Estado miembro e instalaciones o estructuras establecidas en la plataforma continental de dicho Estado miembro (servicios de aprovisionamiento «off shore»);

c) transportes de viajeros o de mercancías por mar entre un puerto de un Estado miembro y un puerto de otro Estado miembro (transportes intracomunitarios);

d) transportes de viajeros o de mercancías por mar entre los puertos de un Estado miembro y los puertos de terceros países realizados por una compañía establecida en un Estado miembro (tráficos terceros).

### Artículo 3

1. Los servicios de transporte a los que se refiere el artículo primero, párrafo 2, engloban:

- el cabotaje,
- los servicios de aprovisionamiento off shore,
- los tráficoes terceros en los que el tercer país concernido es un país con economía de Estado de

los que se citan en el anexo o un país con el cual el Estado miembro concernido ha concertado un acuerdo bilateral limitando la libertad de prestación de servicios de transportes marítimos,

— el transporte de ciertas mercancías cuya expedición está, totalmente o en parte, reservada a los navíos que arbolan pabellón nacional.

2. Los Estados miembros utilizando la facultad que les confiere el artículo primero, párrafo 2, deberán notificar las disposiciones correspondientes a la Comisión, la cual publicará su contenido en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas.

### Artículo 4

Sin perjuicio de la aplicación del principio de libre prestación de servicios en los transportes marítimos los Estados miembros pueden, en la medida necesaria para el mantenimiento de servicios de cabotaje suficientes entre su territorio principal y sus islas, y entre sus islas, subordinar el derecho de explotación de tales servicios al respeto de ciertas obligaciones de servicio público.

### Artículo 5

El Consejo, resolviendo por unanimidad a propuesta de la Comisión, podrá ampliar los beneficios de las disposiciones del presente reglamento a los ciudadanos de un tercer país y establecidos en el interior de la Comunidad que prestan servicios de transporte marítimo.

*Lista de países con economía de estado de los que se refiere el artículo 3*

*Liste over de i artikel 3 omhandlede statshandelslande*

*Liste der Staatshandelsländer nach Artikel 3*

*Πίνακας των χωρών κρατικού εμπορίου που αναφέρονται στο άρθρο 3*

*List of State trading countries referred to in article 3*

*Liste des pays à commerce d'État visés à l'article 3*

*Lista dei paesi a commercio di Stato di cui all'articolo 3*

*Lijst der in artikel 3 bedoelde landen met Staatshandel*

*Lista dos Países de Comércio de Estado Referidos no artigo 3º*

Bulgaria	Bulgarien	Bulgarien	Βουλγαρία	Bulgaria	Bulgarie	Bulgaria	Bulgarije	Bulgária
Polonia	Polen	Polen	Πολωνία	Poland	Pologne	Polonia	Polen	Polónia
Rumania	Romänien	Rumänien	Ρουμανία	Romania	Roumanie	Romania	Roemenië	Roménia
Checoslovaquia	Tjekkosllovakien	Tschechoslowakei	Τσεχοσλοβακία	Czechoslovakia	Tchécoslovaquie	Cecoslovacchia	Tsjechoslovakije	Checoslováquia
URSS	USSR	UdSSR	ΕΕΣΣΔ	USSR	Union soviétique	URSS	USSR	URRS
República	Tyske	Deutsche	Δαίχη	German	République	Repubblica	Duitse	República
Democrática	demokratiske	Demokratische	Δημοκρατία	Democratic	démocratique	democratica	Democratische	Democrática
de Alemania	Republik	Republik	της Γερμανίας	Republic	allemande	tedesca	Republiek	Alema
República	Folkerepublikken	Volksrepublik	Δαίχη	People's	République	Repubblica	Volksrepubliek	República
Popular	Kina	China	Δημοκρατία της	Republic	populaire de	popolare cinese	China	Popular
China			Κίνας	of China	Chine	da China		
Vietnam	Vietnam	Vietnam	Βιετναμ	Vietnam	Viêt-nam	Vietnam	Vietnam	Vietname

#### Artículo 6

Sin perjuicio de las disposiciones del Tratado relativas al derecho de establecimiento, la persona que presta un servicio de transporte marítimo podrá, para la ejecución de la prestación de sus servicios, ejercer su actividad, a título provisional, en el país en que presta sus servicios, en las mismas condiciones que las que ese mismo país impone a sus propios ciudadanos.

#### Artículo 7

Durante el período transitorio previsto en el artículo primero, párrafo 2, un Estado miembro no podrá, salvo acuerdo unánime del Consejo, hacer que las diversas disposiciones aplicables en la materia en el momento de entrada en vigor del presente reglamento, sean menos favorables en su efecto directo e indirecto sobre las compañías establecidas en otros Estados miembros que sobre las compañías establecidas en dicho Estado.

#### Artículo 8

Mientras no se supriman las restricciones a la libre prestación de servicios, cada uno de los Estados miembros las aplicará, sin distinción de nacionalidad o de residencia, a todas las compañías que presten los servicios a los que se refiere el párrafo 1 del artículo primero.

#### Artículo 9

Las disposiciones del artículo 66 del Tratado son aplicables a los casos que competen a este reglamento.

#### Artículo 10

Antes de proceder a establecer las disposiciones legislativas, reglamentarias y administrativas necesarias para la aplicación del artículo primero, párrafo 2 y del artículo 4, los Estados miembros habrán de consultar a la Comisión y de comunicar a esta última las disposiciones de esta forma establecidas.

#### Artículo 11

El presente reglamento entrará en vigor a partir del 1 de julio de 1986.

El presente reglamento es de obligado cumplimiento en todos sus elementos y directamente aplicable en todos los Estados miembros.

**Proyecto de decisión del Consejo que modifica la decisión del Consejo 77/587/CEE del 13.9.1977 que fijaba un procedimiento de consulta en lo relativo a las relaciones entre Estados miembros y terceros países en el campo de los transportes marítimos así como las acciones relativas a dicho campo en el seno de las organizaciones internacionales**

*El Consejo de las Comunidades Europeas,*

habiendo examinado el Tratado de constitución de la Comunidad Económica Europea, y en particular el artículo 84, párrafo 2,

habiendo examinado el proyecto de reglamento presentado por la Comisión,

habiendo examinado el dictamen del Parlamento Europeo,

habiendo examinado el dictamen del Comité económico y social,

considerando que un número cada vez mayor de países recurren, para desarrollar su flota, a una limitación del acceso al tráfico, entre otras acciones mediante acuerdos bilaterales;

considerando que un cierto número de acuerdos bilaterales con cláusulas de limitación de acceso al tráfico fueron concertados durante estos últimos años entre Estados miembros y terceros países o están actualmente concertándose;

considerando que tales acuerdos han de respetar el principio y los objetivos del Tratado así como las medidas tomadas en aplicación de la política comunitaria en materia de transportes marítimos y han de salvaguardar lo mejor posible la aplicación de los principios comerciales en el terreno de la navegación;

considerando que la decisión 77/587/CEE del Consejo <sup>(1)</sup> instituyó un procedimiento de consulta en lo concerniente a las relaciones entre Estados

---

(1) DO nº 239 del 17.9.1977, p. 23.

miembros y terceros países en el terreno de los transportes marítimos así como las acciones relativas a dicho terreno en el seno de las organizaciones internacionales;

considerando que los acuerdos bilaterales o multilaterales conteniendo disposiciones que limitan el acceso al tráfico han de ser examinados y debatidos antes de su conclusión,

*ha establecido el presente reglamento:*

#### *Artículo primero*

La decisión 77/587/CEE queda modificada como sigue:

(1) En el artículo primero, la letra c) siguiente se añade al primer párrafo:

«c) sobre las disposiciones de acuerdos bilaterales o multilaterales a negociar entre Estados miembros y terceros países que pudieran atentar contra la libertad de las compañías marítimas establecidas en un Estado miembro de la Comunidad de poder garantizar los servicios de transporte marítimo.»

y el segundo párrafo es reemplazado por el texto siguiente:

«las consultas a las que se refieren las letras (a) y (b) tendrán lugar a petición de un Estado miembro o de la Comisión, en el plazo de un mes como máximo inmediatamente después de tal petición o, en caso de urgencia, lo más pronto posible. Las consultas a las que se refiere la letra (c) tendrán lugar dentro de los mismos plazos mediante comunicado del Estado miembro concernido o a petición de cualquier otro Estado miembro o de la Comisión.»

(2) A continuación del artículo 3 se inserta el artículo 3a:

#### «Artículo 3a

1. Con vistas a las consultas a las que se refiere el artículo primero, letra c), cada Estado miembro que tenga la intención de negociar un acuerdo bilateral o multilateral con un tercer país o un grupo de terceros países habrá de comunicar, lo más pronto posible, a los restantes Estados miembros y a la Comisión las disposiciones correspondientes.

2. Las consultas a las que se refiere el párrafo 1 tienen como objetivo primordial examinar si los acuerdos previstos respetan los principios y los objetivos del Tratado así como las medidas tomadas en aplicación de la política marítima comunitaria y la salvaguardia, lo mejor posible, de la aplicación de los principios comerciales en el terreno de la navegación.»

(3) El artículo 5 es reemplazado por el texto siguiente:

#### «Artículo 5

Antes del 1 de enero de 1989, el Consejo estudiará el informe que le someterá la Comisión sobre el funcionamiento del procedimiento de consulta y decidirá sobre cualquier propuesta de modificación o de ampliación de dicho procedimiento que fuera necesaria a la vista de la experiencia adquirida.»

#### *Artículo 2*

Los Estados miembros son destinatarios de la presente decisión.

#### **Proyecto de directiva del Consejo relativa a una común interpretación del concepto «compañía marítima nacional»**

#### *El Consejo de las Comunidades Europeas,*

habiendo examinado el Tratado de constitución de la Comunidad Económica Europea, y en particular el artículo 84, párrafo 2,

habiendo examinado el proyecto de reglamento presentado por la Comisión,

habiendo examinado el dictamen del Parlamento Europeo,

habiendo examinado el dictamen del Comité económico y social,

considerando que el reglamento (CEE) n° 954/79 del Consejo <sup>(1)</sup>, prevé entre otras medidas la aplicación, en virtud del derecho al libre establecimiento, del principio de igualdad de trato a las

(1) DO L 121 del 15.5.1979.

compañías marítimas que introduzcan una solicitud de adhesión a una conferencia marítima ;

considerando que una compañía marítima sólo podrá ser admitida en calidad de compañía marítima nacional si ha logrado poder presentar su solicitud de admisión en tal calidad tras haber negociado con las compañías marítimas de la misma nacionalidad que son ya miembros de la conferencia o que desean serlo;

considerando que el Estado miembro en cuestión puede resolver el asunto en caso de que las negociaciones no lleguen a ningún acuerdo;

considerando que, tanto en un caso como en el otro, la compañía marítima cuya candidatura es retenida reúne uno de los criterios de la definición de compañía marítima nacional dada por la convención de las Naciones Unidas relativa a un código de conducta de las conferencias marítimas, que está reconocida por la legislación de dicho país, estando por otra parte flexibilizados los criterios de sede social y de control efectivo por las reservas emitidas por los Estados miembros al proceder a la ratificación de la convención y para conformarse con las obligaciones del Tratado;

considerando que la mayoría de los Estados miembros desean flexibilizar los criterios de reconocimiento por la legislación nacional con vistas a evitar, en la medida de lo posible, tener que zanjar en caso de un eventual desacuerdo, tal como prevé el artículo 2, párrafo 2, del reglamento CEE nº 954/79 cuando se trata de decidir qué compañía marítima establecida en el Estado miembro concernido puede ser admitida en la conferencia como «compañía marítima nacional»;

considerando que cuando se estableció el reglamento CEE nº 954/79, se estimó necesario llegar a una interpretación común del concepto de «compañía marítima nacional», con el fin de respetar el principio de igualdad de trato y de cumplir las obligaciones de la Comunidad respecto a otros países de la OCDE,

*ha establecido la presente directiva:*

#### *Artículo primero*

1. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para que las compañías marítimas no puedan participar en una conferencia en tanto que

«compañías marítimas nacionales» según la convención de las Naciones Unidas relativa a un código de conducta de las conferencias marítimas y conforme al procedimiento previsto en el artículo 2 del reglamento CEE nº 954/79 sólo en caso de reunir los criterios que se enumeran en el párrafo 2.

2. Los criterios a los que se refiere el párrafo 1 son los siguientes:

(a) la sede social y el control efectivo habrán de estar situados en un Estado miembro;

(b) la dirección ha de estar mayoritariamente compuesta por ciudadanos de los Estados miembros;

(c) las acciones de la compañía habrán de estar bajo control efectivo y mayoritario de ciudadanos de los Estados miembros que tienen su domicilio o su sede social en uno de los Estados miembros.

3. Los criterios a los que se refieren las letras (b) y (c) del párrafo 2 se ampliarán a «ciudadanos de los Estados miembros de la CEE» y «ciudadanos de otros países de la OCDE» siempre que los otros países de la OCDE concernidos concedan, en su legislación nacional, un trato recíproco a las compañías marítimas de los Estados miembros.

4. Los criterios a los que se refieren las letras (b) y (c) del párrafo 2 se ampliarán a «ciudadanos de los Estados miembros de la CEE» y a «ciudadanos de otros Estados» siempre que esos otros Estados concedan, en su legislación nacional, un trato recíproco a las compañías marítimas de los Estados miembros.

5. A efectos del párrafo 3, se considera que otro país de la OCDE aplica un trato recíproco cuando la Comisión certifica que tal país no impone restricción alguna al establecimiento de compañías marítimas de Estados miembros de la Comunidad en su territorio, con vistas a poder llegar a convertirse en una compañía marítima nacional según la convención de las Naciones Unidas sobre un código de conducta de las conferencias marítimas o al libre acceso al tráfico de línea con destino a y procedente de tal país.

#### *Artículo 2*

1. El criterio de navío con pabellón de un Estado miembro no puede añadirse a los tres criterios

indicados en el artículo primero salvo si el Estado miembro concernido:

— autoriza a compañías marítimas de otros Estados miembros que utilizan el derecho del libre establecimiento o, bajo reserva de reciprocidad, a compañías marítimas de otros países de la OCDE establecidas en el Estado miembro concernido a matricular sus navios en el registro nacional;

— garantiza por cualquier otro medio, incluido el reconocimiento como compañía marítima nacional, la igualdad de trato a las compañías marítimas de otros Estados miembros, que utilizan del derecho al libre establecimiento, o, bajo reserva de reciprocidad, a las compañías marítimas de otros países de la OCDE establecidas en el Estado miembro concernido.

2. La Comisión certifica la existencia de la reciprocidad de trato conforme al presente artículo.

### Artículo 3

Los Estados miembros, tras haber consultado con la Comisión y antes del 1 de julio de 1986, deberán establecer las disposiciones legislativas, reglamentarias o administrativas necesarias para atenerse a lo dispuesto en la presente directiva. Posteriormente, darán cumplida información de las mismas a la Comisión y a los demás Estados miembros.

### Artículo 4

Los Estados miembros son destinatarios de la presente directiva.

## **Modificación de la propuesta de reglamento (CEE) del Consejo en el que se fijan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado de los transportes marítimos**

*Los artículos siguientes reemplazan los artículos 1 a 8 del texto inicialmente enviado el 16 de octubre de 1981<sup>(1)</sup>*

### Artículo primero

#### **Objeto y campo de aplicación del reglamento**

1. El presente reglamento determina las modalidades de aplicación a los transportes marítimos de los artículos 85 y 86 del Tratado.

2. Sólo va dirigido a los servicios de transportes marítimos internacionales de mercancías y de pasajeros con salida o destino a uno o a varios puertos de la Comunidad, otros que los servicios irregulares.

3. A efectos del presente reglamento, se entiende por:

a) «Servicios irregulares» el transporte de mercancías al por mayor o de transportes de carga combinados en un navío fletado por una o varias compañías de carga sobre la base de un contrato de flete o de una relación de flete para servicios de comunicación irregulares y/o no anunciados.

b) «Conferencia marítima» grupo de por lo menos dos transportistas-empresarios de navios que atienden servicios internacionales regulares para el transporte de mercancías en una (o unas) línea(s) particular(es) dentro de unos límites geográficos determinados y que ha concertado un acuerdo o un convenio, de cualquier tipo, en el marco del cual dichos transportistas fijan unas tarifas de flete uniformes o comunes y las restantes condiciones aplicables a tales servicios.

c) «Usuario», toda empresa o asociación de empresas (por ejemplo compañías de carga, destinatarios, agentes de tránsito, etc.) que ha concertado o que manifiesta su intención de concertar un acuerdo contractual o de cualquier otro tipo con una conferencia o con una compañía marítima con vistas al transporte de mercancías.

### Artículo 2

#### **Acuerdos técnicos**

1. La interdicción promulgada por el artículo 85, párrafo 1, del Tratado no se aplica a los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas que tengan por objeto y por efecto llevar a la práctica mejoras técnicas o una cooperación de carácter técnico mediante:

a) el establecimiento o la aplicación uniforme de normas o de tipos para los navios y otros medios de transporte, el material, los avituallamientos y las instalaciones fijas;

---

<sup>(1)</sup> DO C 282 del 5.11.1981.

b) el intercambio o la utilización en común, para la explotación de los transportes, de navíos, de espacio a bordo de los navíos o de slots y otros medios de transporte, de personal, de material o de instalaciones fijas;

c) la organización y la realización de transportes marítimos sucesivos o complementarios así como la fijación y la aplicación del precio y de las condiciones globales para tales transportes;

d) la coordinación de horarios de transporte en los itinerarios sucesivos;

e) el agrupamiento de envíos aislados;

f) el establecimiento o la aplicación de reglas uniformes concerniendo la estructura y las condiciones de aplicación de las tarifas de transporte.

2. La Comisión, llegado el caso, enviará al Consejo las propuestas encaminadas a modificar la lista contenida en el párrafo 1.

### *Artículo 3*

#### **Exención de los acuerdos entre transportistas sobre la explotación de servicios regulares de transporte marítimo**

Quedan exentos de la interdicción promulgada en el artículo 85, párrafo 1, del Tratado, en la condición prevista en el artículo 4 del presente reglamento, los acuerdos, decisiones y prácticas concertados en todo o en parte por los miembros de una o de varias conferencias marítimas con uno o varios de los objetivos siguientes:

a) fijación de precios y condiciones del transporte, y según el caso:

b) coordinación de los horarios de los navíos o de sus fechas de viaje o de escala;

c) determinación de la frecuencia de los viajes o de las escalas;

d) coordinación o reparto de los viajes o de las escalas entre miembros de la conferencia;

e) regulación de la capacidad de transporte ofrecida por cada uno de los miembros;

f) reparto entre dichos miembros del tonelaje transportado o de los ingresos recaudados.

### *Artículo 4*

#### **Condiciones que lleva consigo la exención**

El beneficio de la exención prevista en el artículo 3 queda subordinado a la condición de que una conferencia no puede, en el interior del Mercado Común, causar perjuicio alguno a puertos, compañías de carga o transportistas al aplicar al transporte de mercancías idénticas, en la zona cubierta por la conferencia, baremos y condiciones que difieran según el país de origen o de destino, a parte de carga o de descarga y que no puedan justificarse económicamente.

### *Artículo 5*

#### **Obligaciones que lleva consigo la exención**

La exención prevista en el artículo 3 lleva consigo las siguientes obligaciones:

##### *1. Consultas*

Con vistas a encontrar soluciones a las cuestiones generales de principio que se plantean entre los usuarios, por una parte, y las conferencias, por otra, sobre las tarifas de flete, las condiciones y la calidad de los servicios regulares de transporte marítimo, habrán de celebrarse consultas al respecto.

Las consultas se celebrarán siempre que sean solicitadas por cualquiera de las partes anteriormente mencionadas.

##### *2. Acuerdos de fidelidad*

Cuando una conferencia proponga a los usuarios concertar acuerdos de fidelidad haciéndoles beneficiarse de descuentos o de tarifas reducidas o eventualmente de comisiones:

a) Cada conferencia ofrecerá a los usuarios bien un sistema de descuento inmediato, bien una opción entre tal sistema y un sistema de descuento aplazado,

— en el caso de un sistema de descuento inmediato, cada una de las partes podrá poner fin al

acuerdo de fidelidad en cualquier momento, sin incurrir en falta y mediante una notificación previa inferior a un plazo de seis meses;

— en el caso de un sistema de descuento aplazado, el período de fidelidad sobre el que se calcula el descuento y el período de fidelidad subsiguiente exigido antes del pago de dicho descuento no podrán cada uno ser superiores a un plazo de seis meses.

b) La diferencia entre los descuentos inmediatos y los descuentos aplazados no podrá ser en ningún caso superior al 3% del precio de flete.

c) Una conferencia no podrá argumentar la anulación anterior de un acuerdo de fidelidad por parte de un usuario para negarse a concertar con él un nuevo acuerdo de fidelidad, salvo si el usuario en cuestión no ha abonado las multas que se le impusieron por violación de un anterior compromiso.

d) El acuerdo de fidelidad sólo puede aplicarse a los envíos de mercancías a los que se refiere la tarifa de la conferencia y para los cuales el usuario tiene el derecho o la posibilidad de determinar el transportista en virtud del contrato de compra, de venta o de transferencia de la mercancía.

e) La conferencia no puede prohibir a los usuarios la utilización de otros modos de transporte que el transporte marítimo ni puede negarles el derecho a elegir el puerto de carga o de descarga o el transportista entre los puertos que ella comunica y los operadores miembros de la conferencia.

f) La conferencia, tras consulta con los usuarios interesados, ha de establecer:

(i) La lista de los cargamentos y de las partes de cargamento convenidas con los usuarios, que están expresamente excluidas del campo del acuerdo de fidelidad;

(ii) Una lista de los casos que liberan a los usuarios de su obligación de fidelidad. Entre ellos han de figurar principalmente:

— aquellos en que los envíos se realizan con salida y destino en un puerto situado en la zona en que presta sus servicios la conferencia pero cuyo servicio de comunicación no está publicado y en donde puede justificarse una demanda de anulación.

— y aquellos en los que el tiempo de espera en un puerto es superior al tiempo fijado, por puerto y por

producto o categoría de productos, tras consulta con los usuarios directamente interesados en el buen servicio de comunicaciones del puerto.

No obstante, el usuario deberá comunicar a la conferencia, dentro de un plazo determinado, su intención, bien de despachar a partir de un puerto no publicado, bien de utilizar un navío fuera de la conferencia a partir de un puerto en el que presta sus servicios la conferencia en cuanto haya constatado que, según el cuadro publicado de salidas, el tiempo máximo de espera ha sido sobrepasado.

g) El derecho de la conferencia a sancionar la utilización abusiva que un usuario pudiera hacer de las disposiciones de las letras (d) a (f) anteriormente indicadas con vistas a eludir su obligación de fidelidad mediante una multa no se ve así perjudicado. El importe de las multas no podrá exceder los dos tercios del valor del flete para el transporte en cuestión, calculado según la tarifa prevista en el contrato.

### *3. Servicios no cubiertos por el flete*

Los usuarios podrán dirigirse a las empresas de su elección para los transportes terrestres y los servicios en el muelle que no estén cubiertos por el flete o los cánones sobre el pago sobre los que la compañía marítima y el usuario se hayan puesto de acuerdo.

### *4. Publicación de los baremos*

Los baremos, condiciones afines, reglamentos y todas aquellas modificaciones que les conciernan serán puestos a la disposición de los usuarios, previa demanda, a un precio razonable o podrán ser consultados en las oficinas de las compañías marítimas y de sus agentes. En ellos aparecerán indicadas todas las condiciones relativas a la carga y descarga, deberán precisar detalladamente los servicios cubiertos por el flete a prorrata de la parte marítima y de la parte terrestre del transporte y los servicios cubiertos por cualquier otro canon percibido por la compañía marítima así como los usos y costumbres en la materia.

### *5. Notificación a la Comisión de las sentencias arbitrales y recomendaciones*

Las sentencias arbitrales o laudos y recomendaciones de los conciliadores admitidos por las partes, que zanján en litigios sobre las prácticas de las

conferencias a las que hace referencia el artículo 4 y en los puntos 2 y 3 anteriores, han de notificarse sin tardanza a la Comisión.

#### *Artículo 6*

##### **Exención de los acuerdos entre usuarios y conferencias sobre la utilización de servicios regulares de transporte marítimo**

Quedan exentos de la interdicción promulgada en el artículo 85, párrafo 1, del Tratado, los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre los usuarios de una parte, y las conferencias de otra, que se refieren a precios, condiciones y calidad de los servicios de línea.

#### *Artículo 7*

##### **Control de los acuerdos eximidos**

###### *1. Incumplimiento de una obligación*

Cuando los interesados incumplen una obligación que lleva consigo, conforme al artículo 5, la exención prevista en el artículo 3, la Comisión podrá, con vistas a que cesen dichas infracciones y en las condiciones previstas en la sección II :

- dirigir recomendaciones a los interesados ;
- en caso de que los interesados hagan caso omiso de tales recomendaciones y en función de la gravedad de la infracción en cuestión, adoptar una decisión que, bien les prohíba o al contrario les ordene realizar ciertos actos, bien, al tiempo que se les retira el beneficio de la exención por categoría, les conceda una exención individual conforme al artículo 10, párrafo 4, o aún les suprima el beneficio de la exención por categoría.

###### *2. Efectos incompatibles con el artículo 85, párrafo 3*

(a) Cuando por circunstancias particulares anteriormente descritas, los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas se beneficien de la exención prevista en los artículos 3 y 6 tendrán, no obstante, efectos incompatibles con las condiciones previstas en el artículo 85, párrafo 3, del Tratado, y la Comisión tomará, en base a una denuncia o de oficio, en las condiciones previstas por la sección II y en función de la gravedad de la situación, las

medidas que se enuncian a continuación en la letra c) :

(b) Las condiciones particulares se derivan de:

- (i) todo acto de un tercer país que
  - dificulte el funcionamiento de las líneas fuera de conferencia (outsiders) en un tráfico dado
  - imponga a los miembros de la conferencia tarifas abusivas o
  - imponga otras modalidades que sean un obstáculo para el progreso técnico o económico (reparto de la carga transportada, restricciones en cuanto a los tipos de navíos)
- (ii) todo acto de una conferencia o toda modificación de las condiciones del mercado aplicables a un tráfico dado, y que traigan como consecuencia la ausencia de una competencia efectiva y potencial o
- (iii) todo acto de una conferencia susceptible de ser un obstáculo para el progreso técnico o económico o para la participación de los usuarios en el beneficio que se derive.

(c) (i) Si las circunstancias particulares enumeradas en la letra (b) tuvieran otros efectos que los previstos en (ii), la Comisión podría tomar cualquiera de las medidas descritas en el párrafo 1.

(ii) Si las circunstancias particulares provocaran una eliminación de la competencia contraria a las disposiciones del artículo 85, párrafo 3, letra b), del Tratado, la Comisión retirará el beneficio de la exención de grupo y al mismo tiempo, decidirá en qué condiciones y con qué cargas adicionales podrá otorgarse una exención individual al acuerdo en cuestión.

Si la competencia se eliminara o amenazara con ser eliminada por una acción de un tercer país, la Comisión, con el fin de remediar la situación, procederá con las autoridades competentes del tercer país en cuestión a iniciar unas consultas, eventualmente seguidas de negociaciones conforme a las directivas dadas por el Consejo.

#### *Artículo 8*

##### **Conflictos de derecho internacional**

1. En el caso en que la aplicación del presente reglamento a ciertos acuerdos o prácticas restricti-



vas diera lugar a un posible conflicto con las disposiciones legislativas, reglamentarias o administrativas de ciertos terceros países, comprometiéndolo al mismo tiempo los intereses comerciales y marítimos importantes de la Comunidad, la Comisión procederá a su debido tiempo a iniciar consultas con las autoridades competentes de los terceros países concernidos con vistas a conciliar en la medida de lo posible los intereses anteriormente indicados y el respeto de la legislación comunitaria.

2. Cuando el número o la naturaleza de las consultas exige de la Comisión la negociación de un acuerdo con las autoridades competentes del tercer país concernido sobre el ejercicio de sus competencias, la Comisión tomará cuantas medidas sean necesarias.

3. Si fuera aconsejable modificar bien las competencias de las autoridades competentes del tercer país, bien el reglamento, la Comisión pedirá al Consejo autorización para representarle en las negociaciones conforme a las orientaciones que este último le indique. Las modificaciones aportadas al reglamento se limitarán a las condiciones y obligaciones a las que se subordina la concesión de una exención a las conferencias marítimas y deberán garantizar el mantenimiento de un adecuado equilibrio entre los intereses de las compañías de carga y uno de los armadores de la Comunidad.

### **Proyecto de reglamento del Consejo sobre las prácticas tarifarias desleales en el sector de los transportes marítimos**

*El Consejo de las Comunidades Europeas,*

habiendo examinado el Tratado de constitución de la Comunidad Económica Europea, y en particular el artículo 84, párrafo 2,

habiendo examinado el proyecto de reglamento presentado por la Comisión,

habiendo examinado el dictamen del Parlamento Europeo,

habiendo examinado el dictamen del Comité económico y social,

considerando que diversos factores, principalmente la experiencia sacada del sistema de información

instaurado por la decisión n° 78/774/CEE del Consejo <sup>(1)</sup>, hacen pensar que ciertas prácticas desleales de compañías de terceros países dificultan la libre participación de las flotas de los Estados miembros en el tráfico de línea internacional;

considerando que dichas prácticas consisten en aplicar al transporte de ciertas categorías de mercancías unas tarifas de flete generalmente inferiores a las tarifas más bajas practicadas por un armador establecido representativo de las compañías no miembros de la conferencia correspondiente para las mismas mercancías;

considerando que tales prácticas tarifarias son posibles gracias a la existencia de ventajas no comerciales de las cuales se benefician las compañías en cuestión por pertenecer al Estado o estar controladas por él, o bien que, gracias a la legislación nacional, se beneficien de un acceso privilegiado a ciertos fletes, o bien porque exploten navios que arbolan pabellón de Estados que no han ratificado o que no ponen en práctica ciertas convenciones internacionales relativas a la seguridad de los navios;

considerando que la Comunidad debiera poder defenderse contra semejantes prácticas tarifarias;

considerando que no existen reglas internacionales conocidas que definan en qué consiste un precio desleal en el terreno de los transportes marítimos;

considerando que es necesario definir los factores que pueden ser útiles a la hora de determinar un perjuicio ;

considerando que es necesario establecer unos procedimientos con vistas a permitir a la persona u organismo que actúe en nombre de los armadores de la Comunidad que se estimen perjudicados o amenazados por prácticas tarifarias desleales poder formular una denuncia; que hemos de precisar que, en caso de retirada de una denuncia, el procedimiento puede darse por cerrado, pero que no debe serlo necesariamente;

considerando que convendría instaurar una cooperación entre los Estados miembros y la Comisión, tanto en lo que respecta a las informaciones relativas a la existencia de prácticas tarifarias desleales y

---

(1) DO L 258 del 21.9.1978.

del perjuicio que se deriva de ellas, como en lo que respecta al examen posterior de la cuestión a nivel comunitario; que, al respecto, se deberían celebrar consultas en el seno de un comité consultivo;

considerando que es necesario definir claramente las reglas de procedimiento a seguir durante la investigación, principalmente los derechos y las obligaciones de las autoridades comunitarias y de las partes concernidas, y las condiciones en las que las partes interesadas pueden acceder a las informaciones y pueden solicitar ser informadas de los principales hechos y consideraciones en base a los cuales se pretende recomendar unas medidas definitivas;

considerando que es necesario que el proceso de decisión de la Comunidad permita una acción rápida y eficaz, principalmente mediante medidas establecidas por la Comisión, tales como la imposición de unas tasas provisionales;

considerando que, para no fomentar las prácticas tarifarias desleales, sin obstaculizar, restringir o falsear la competencia en materia de precios de las líneas fuera de conferencias, conviene prever, en aquellos casos en que los hechos constatados muestren que existe una práctica tarifaria desleal y perjuicio, la posibilidad de percibir definitivamente unas tasas provisionales, incluso si, por razones específicas, la imposición de una tasa correctora definitiva no ha sido aún decidida;

considerando que es esencial fijar unas reglas comunes para la aplicación de las tasas correctoras, con el fin de poder garantizar una percepción exacta y uniforme; que, dada la naturaleza de tales derechos, estas reglas pueden diferir de las reglas de percepción de tasas normalmente exigibles a la importación;

considerando que es conveniente prever procedimientos abiertos y equitativos para un posterior examen de las medidas tomadas y para la reapertura de la investigación cuando así lo exijan las circunstancias;

considerando que deberían establecerse procedimientos apropiados para el examen de las peticiones de devolución de tasas correctoras,

*ha establecido el presente reglamento:*

### *Artículo primero*

#### **Objetivo**

El presente reglamento establece el procedimiento a seguir para hacer frente a las prácticas tarifarias desleales de ciertos armadores que atienden servicios de línea y que perturban gravemente la estructura del tráfico de una línea en la que presta sus servicios la Comunidad o que de cualquier otra forma causan perjuicio a los armadores de la Comunidad.

### *Artículo 2*

#### **Principio**

Los armadores extranjeros cuyas prácticas tarifarias desleales causen perjuicio a armadores de la Comunidad podrán verse obligados al pago de una tasa correctora en virtud del presente reglamento.

### *Artículo 3*

#### **Definiciones**

1. A efectos del presente reglamento, se entiende por:

a) «armadores extranjeros», las compañías marítimas establecidas en un tercer país que tienen la ventaja de

– pertenecer, directa o indirectamente, a un Estado que no es miembro de la Comunidad o de estar controladas, directa o indirectamente, por tal Estado,

– acceder, gracias a la legislación nacional, mucho más fácilmente que los armadores de la Comunidad a tráficos transoceánicos y/o de

– explotar navios que arbolan el pabellón de Estados que no han ratificado ni aplican las convenciones internacionales de a OMI y de la OIT a las que se refiere el anexo;

b) «prácticas tarifarias desleales», la oferta regular, en el transporte de ciertas mercancías por una línea en la que presta sus servicios la Comunidad, de tarifas de flete inferiores a las tarifas más bajas practicadas, como mínimo durante un año, para las mismas mercancías por la misma línea por un armador establecido representativo de los armado-

res no miembros de la conferencia y que no goza de ninguna de las ventajas antes enumeradas;

c) «armador establecido representativo de los armadores no miembros de la conferencia», una compañía marítima que explota desde hace tiempo servicios de línea sin ser miembro de la conferencia y que representa un tonelaje significativo en el tráfico en cuestión;

d) «perjuicio», todo perjuicio importante causado o que pudiera ser causado a los armadores de la Comunidad,

e) «armadores de la Comunidad», todas las compañías marítimas de línea que tienen su sede social y que ejercen efectivamente un control de ellas en un Estado miembro.

2. En los casos en que no exista armador establecido representativo de los armadores no miembros de la conferencia que ejerza su actividad en la línea en cuestión, se podrá hacer la comparación con la tarifa de flete más baja de las que se practican, para las mismas mercancías o mercancías similares en una línea comparable, por un armador establecido representativo de los armadores no miembro de la conferencia.

3. En caso de disparidad de las tarifas de flete practicadas, se podrá proceder al cálculo de un promedio ponderado.

#### Artículo 4

##### Examen del perjuicio

1. El examen del perjuicio ha de comprender los factores siguientes:

a) las tarifas de flete ofrecidas en la línea en cuestión por la competencia de los armadores de la Comunidad, con vistas sobre todo a determinar si fueron sensiblemente inferiores a las de los armadores de la Comunidad, teniendo en cuenta el nivel del servicio ofrecido por todas las compañías interesadas;

b) la parte del tráfico reservada por la legislación nacional a la competencia de los armadores de la Comunidad, así como la concesión eventual de derogaciones a las compañías asociadas o a otras compañías y las posibilidades de fletamento de navíos que arbolan otros pabellones, con vistas a

determinar si la parte de tráfico de los armadores de la Comunidad descendió notablemente en la línea en cuestión;

c) el efecto de los factores anteriormente citados sobre los armadores de la Comunidad tal como se deduce de las tendencias de ciertos aspectos económicos importantes como

- salidas,
- utilización de las capacidades,
- fletamento,
- parte de mercados,
- tarifas de flete (es decir, baja de precios o impedimentos a alzas de precios que normalmente se hubieran producido),
- beneficios,
- rentabilidad del capital,
- inversiones,
- empleo.

2. Cuando se alegue amenaza de perjuicio, la Comisión examinará igualmente si se puede prever claramente que una situación particular pueda transformarse en perjuicio real. Al respecto, se tendrán también en cuenta factores tales como:

a) el aumento del tonelaje puesto en servicio de la línea en que se ejerce la competencia con los armadores de la Comunidad;

b) la capacidad disponible en la fecha, o que en un futuro previsible estará disponible, en el Estado de los competidores de los armadores extranjeros y la medida en la que el tonelaje que resulta de tal capacidad pudiera ser asignado a la línea a la que se refiere la letra a).

3. Los perjuicios causados por otros factores que, individualmente o combinados, ejercen una influencia desfavorable sobre los armadores de la Comunidad, no han de imputarse a las prácticas en cuestión.

#### Artículo 5

##### Denuncia

1. Toda persona física o moral así como cualquier asociación sin personalidad jurídica y actuando en

nombre de armadores de la Comunidad que se sientan perjudicados o amenazados por prácticas tarifarias desleales, podrá presentar una denuncia por escrito.

2. La denuncia deberá contener las pruebas suficientes de la existencia de prácticas tarifarias desleales y del perjuicio que se deriva de ellas.

3. La denuncia podrá presentarse ante la Comisión o ante un Estado miembro, el cual la transmitirá a la Comisión. Posteriormente, la Comisión enviará a todos los Estados miembros copia de cualquier denuncia que le sea presentada.

4. La denuncia podrá ser retirada, en cuyo caso se puede dar por terminado el procedimiento, salvo en el caso en que esto último vaya en detrimento de la Comunidad.

5. Cuando, tras consulta, resulte que la denuncia no conste de elementos de prueba suficientes que justifiquen la apertura de una investigación, se informará de ello al denunciante.

6. Cuando, en ausencia de denuncia, un Estado miembro esté en posesión de elementos de prueba suficientes, relativos a la vez a prácticas tarifarias desleales y a un perjuicio derivado de ellas para los armadores de la Comunidad, deberá comunicarlo lo más pronto posible a la Comisión.

#### *Artículo 6*

##### **Consultas**

1. Las consultas previstas en el presente reglamento deberán celebrarse en el seno de un comité consultivo compuesto por representantes de cada Estado miembro y presidido por un representante de la Comisión. Las consultas deberán celebrarse lo más pronto posible, bien a petición de un Estado miembro, bien por iniciativa de la Comisión.

2. El comité se reunirá a la convocatoria de su presidente. Este comunicará a los Estados miembros, lo más pronto posible, todos los elementos de información útiles.

3. En caso de necesidad, las consultas podrán celebrarse únicamente por escrito; en este caso, la Comisión informará a los Estados miembros y les

fijará un plazo durante el cual podrán expresar sus opiniones o solicitar una consulta oral.

4. Las consultas se referirán principalmente a:

a) la existencia y la amplitud de las prácticas tarifarias desleales,

b) la existencia y la importancia del perjuicio,

c) el lazo de causalidad entre las prácticas tarifarias desleales y el perjuicio,

d) las medidas que, teniendo en cuenta las circunstancias, son apropiadas para prevenir el perjuicio causado por prácticas tarifarias desleales, así como las modalidades de aplicación de tales medidas.

#### *Artículo 7*

##### **Apertura y evolución de la investigación**

1. Cuando, como resultado de las consultas, resulte que existen elementos de prueba suficientes para justificar la apertura de un procedimiento, la Comisión deberá inmediatamente:

a) anunciar la apertura de un procedimiento jurídico en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas; en el anuncio se hará constar el nombre y el país de origen del armador extranjero concernido, un resumen de las informaciones recibidas y se indicará que cualquier información que pudiera ser de utilidad habrá de comunicarse a la Comisión; en él se fija el plazo dentro del cual las partes interesadas expresarán por escrito sus puntos de vista y podrán solicitar ser oídas oralmente por la Comisión conforme al párrafo 5;

b) avisar de ello de manera oficial a los armadores, compañías de carga y agentes que la Comisión sabe que están concernidos, así como a los denunciantes;

c) comenzar la investigación a nivel comunitario, en cooperación con los Estados miembros; dicha investigación se centrará a la vez sobre las prácticas tarifarias desleales y sobre el perjuicio que de ellas se deriva y se realizará conforme a los párrafos 2 a 8; la investigación sobre las prácticas tarifarias desleales se llevará a cabo durante un periodo, como mínimo, de seis meses antes de la apertura del procedimiento jurídico.

2. a) La Comisión, llegado el caso, buscará toda la información que estime necesaria y se esforzará en verificar su exactitud dirigiéndose a armadores, agentes, compañías de carga, corredores de transportes, conferencias, asociaciones y otras organizaciones, si las empresas o las organizaciones la autorizaran a ello;

b) en caso de necesidad, la Comisión procederá, tras consulta, a llevar a cabo investigaciones en terceros países, a reserva del acuerdo de las empresas concernidas y de la ausencia de oposición por parte del gobierno, avisado oficialmente, del país concernido. La Comisión estará asistida por los agentes de aquellos Estados miembros que expresen su deseo.

3. a) La Comisión podrá solicitar a los Estados miembros:

— le suministren informaciones,

— efectúen cuantas verificaciones e inspecciones sean necesarias, principalmente dirigiéndose a las compañías de carga, corredores de transporte, armadores de la Comunidad y a sus agentes.

— efectúen investigaciones en terceros países, a reserva del acuerdo de las empresas concernidas y de la ausencia de oposición de la parte del gobierno, avisado oficialmente, del país concernido.

b) Los Estados miembros tomarán cuantas disposiciones sean necesarias para dar curso a las solicitudes de la Comisión. Comunicarán a esta las informaciones solicitadas así como el resultado del conjunto de verificaciones, controles o investigaciones efectuados.

c) Cuando tales informaciones sean de interés general o cuando su transmisión haya sido solicitada por un Estado miembro, la Comisión procederá a transmitir las a los Estados miembros, siempre que no sean de carácter confidencial, en cuyo caso la Comisión enviará un resumen no confidencial.

d) Los agentes de la Comisión podrán, a petición de ella o de un Estado miembro, colaborar con los agentes de los Estados miembros en el ejercicio de sus funciones.

4. a) El denunciante, las compañías de carga y los armadores notoriamente concernidos, podrán

conocer todas las informaciones suministradas a la Comisión sobre cualquier parte concernida por la investigación, excepto los documentos internos establecidos por las autoridades de la Comunidad o de sus Estados miembros, siempre que tales informaciones sean pertinentes para la defensa de sus intereses, que no sean confidenciales según el artículo 8 y que sean utilizados por la Comisión en la investigación. Para ello, las personas concernidas deberán solicitarlo por escrito a la Comisión indicando las informaciones que solicitan.

b) Los armadores objeto de la investigación y el denunciante podrán solicitar ser informados de los principales hechos y consideraciones en base a los cuales se prevé recomendar la imposición de tasas definitivas o la percepción definitiva de las cantidades respaldadas por una tasa provisional.

c) i) Las solicitudes de información presentadas conforme a la letra b) deberán:

— ser dirigidas por escrito a la Comisión,

— especificar los puntos particulares sobre los que se solicita información,

— haberse recibido, en caso de imposición de una tasa provisional, como máximo dentro del mes posterior a la publicación de la instauración de dicha tasa.

ii) La información se podrá suministrar bien oralmente, bien por escrito, tal como estime oportuno la Comisión. Ella no implicará las posteriores decisiones que la Comisión o el Consejo pudieran tomar. Las informaciones confidenciales serán tratadas conforme el artículo 8.

iii) La información deberá normalmente comunicarse como mínimo quince días antes del envío por parte de la Comisión de una propuesta de medida definitiva conforme al artículo 12. Las observaciones realizadas tras haber suministrado la información sólo serán tomadas en consideración si se reciben dentro del plazo que la Comisión fije en cada caso, teniendo siempre en cuenta la urgencia del asunto, pero que no será nunca inferior a diez días.

5. La Comisión podrá oír a las partes interesadas. Estas habrán de ser oídas siempre que lo hayan solicitado por escrito dentro del plazo fijado por el anuncio publicado en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas, y prueben que, efectiva-

mente, son partes interesadas susceptibles de verse concernidas por el resultado del procedimiento jurídico y que hay razones particulares para ser escuchadas oralmente.

6. Además, para permitir la confrontación de tesis y de eventuales refutaciones, la Comisión, previa demanda, dará a las partes directamente concernidas la ocasión de entrevistarse. Cuando proceda conceder tal ocasión, la Comisión tendrá en cuenta la necesidad de guardar el carácter estrictamente confidencial de las informaciones y la conveniencia de las partes. Ninguna de las partes está obligada a asistir a un encuentro y su ausencia no conllevará perjuicio alguno en su causa.

7. a) El presente artículo no impide por parte de las autoridades de la Comunidad la toma de decisiones preliminares ni la aplicación inmediata de las medidas provisionales.

b) Cuando una de las partes concernidas se niegue a comunicar las informaciones necesarias o no las suministre en un plazo de tiempo razonable u obstaculizara de manera significativa la investigación, se podrá proceder al establecimiento de conclusiones preliminares o finales, positivas o negativas, en base a los datos disponibles.

8. La apertura de un procedimiento jurídico contra las prácticas tarifarias desleales no obstaculizará el despacho de aduana de las mercancías a las que se han aplicado las tarifas de flete en cuestión.

9. a) La investigación se dará por terminada, bien por su cierre, bien por una medida definitiva. Normalmente la conclusión deberá tener lugar dentro del plazo de un año posterior a la apertura del procedimiento.

b) Un procedimiento se dará por concluido bien por el cierre de la investigación sin imposición de tasas y sin tomar medida alguna, bien por la expiración o la anulación de tales tasas, bien porque las medidas se quedan caducas conforme a los artículos 14 ó 15.

#### *Artículo 8*

##### **Trato confidencial**

1. Las informaciones recibidas en aplicación del presente reglamento sólo podrán ser utilizadas con los fines para los cuales fueron solicitadas.

2. a) El Consejo, la Comisión y los Estados miembros, así como sus agentes, no podrán divulgar las informaciones que recibieron en aplicación del presente reglamento y para las que se solicitó un trato confidencial por parte de la parte que les suministró, sin la expresa autorización de esta última.

b) Cada solicitud de trato confidencial habrá de indicar los motivos por los cuales la información es confidencial y deberá ir acompañada de un resumen no confidencial de la misma o de una memoria explicativa del por qué tal información no puede ser resumida.

3. Toda información será normalmente considerada como confidencial si su divulgación pudiera tener consecuencias desfavorables significativas para la persona que la suministró o es la fuente de dicha información.

4. No obstante, cuando resulte que una solicitud de trato confidencial no esté justificada y si la persona que la suministró no desea ni hacerla pública ni autorizar su divulgación en términos generales o bajo forma de un resumen, no se tendrá en cuenta la información en cuestión.

Igualmente, cuando tal solicitud esté justificada, no se tomará en cuenta la información si la parte que la suministró no quisiera presentar un resumen no confidencial de la misma, y siempre que la información sea susceptible de ser objeto de tal resumen.

5. El presente artículo no se opone a la divulgación, por las autoridades comunitarias, de informaciones generales, y principalmente de los motivos en los que se basan las decisiones tomadas en virtud del presente reglamento, ni a la divulgación de elementos de prueba sobre los cuales se apoyan las autoridades comunitarias en la medida necesaria a la justificación de los argumentos durante las actuaciones judiciales. Tal divulgación habrá de tener en cuenta el legítimo interés de las partes interesadas en que no se revelen los secretos de sus negocios.

#### *Artículo 9*

##### **Cierre del procedimiento cuando no son necesarias medidas de defensa**

1. Cuando, tras consulta, no sea necesario fijar medida alguna de defensa y si no apareciera obje-

ción alguna al respecto en el seno del comité consultivo al que se refiere el artículo 6, párrafo 1, el procedimiento se da por cerrado. En los demás casos, la Comisión enviará inmediatamente al Consejo un informe sobre el resultado de las consultas, así como una propuesta de cierre. El procedimiento judicial se dará por cerrado si, en el plazo de un mes, el Consejo, resolviendo por mayoría calificada, no decidiera lo contrario.

2. La Comisión informará a las partes principalmente concernidas y anunciará el cierre del procedimiento en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas exponiendo sus conclusiones esenciales y presentando un resumen de sus motivos.

#### *Artículo 10*

##### **Medidas o compromisos**

1. Cuando durante una investigación se llegue a compromisos, que la Comisión, tras consulta, estime aceptables, se puede cerrar la investigación sin imposición de tasas provisionales o definitivas.

Salvo en circunstancias excepcionales, no se podrá presentar unos compromisos tras vencimiento del plazo fijado, conforme al artículo 7, párrafo 4, letra c), epígrafe III), sobre presentación de observaciones. El cierre será definido en los términos del procedimiento definido en el artículo 9, párrafo 1 y deberán ser suministradas informaciones al respecto y publicarse un anuncio conforme al artículo 9, párrafo 2. Tal cierre no excluye la percepción definitiva de las cantidades respaldadas por tasas provisionales conformes al artículo 12, párrafo 2.

2. Los compromisos a los que hace referencia el párrafo 1 son aquellos mediante los cuales se revisan las tarifas en una medida que eliminan, a la satisfacción de la Comisión, las prácticas tarifarias desleales o sus efectos que pudieran causar un perjuicio.

3. La Comisión podrá sugerir compromisos, pero el hecho de no ofrecerlos o de no aceptar la invitación de suscribirse a ellos no afectará el examen del asunto. No obstante, el hecho de perseguir en justicia las prácticas tarifarias desleales podrá considerarse como un indicio de que puede darse muy probablemente una amenaza de perjuicio.

4. En caso de aceptación de los compromisos, la investigación sobre un posible perjuicio seguirá su curso si la Comisión, tras consulta, así lo decidiera o si los armadores de la Comunidad concernidos lo solicitaran. En tal caso, si la Comisión, tras diferentes consultas, llega a la conclusión de una ausencia de perjuicio, el compromiso queda automáticamente caduco. No obstante, cuando el compromiso se concertó en ausencia de amenaza de perjuicio, principalmente a causa de la existencia de un compromiso, la Comisión podrá solicitar el mantenimiento del compromiso.

5. La Comisión podrá solicitar de las partes a las que les fue aceptado un compromiso que suministren periódicamente las informaciones útiles para el cumplimiento de tal compromiso y para permitir la verificación de los datos relativo a él. El hecho de no responder a tal solicitud será considerado como una violación del compromiso.

6. Cuando se denuncie un compromiso o cuando tenga razones para creer que ha sido violado y que los intereses de la Comunidad necesitan una tal acción, la Comisión podrá, tras consulta y tras haber dado al armador concernido la posibilidad de presentar sus observaciones al respecto, aplicar inmediatamente tasas provisionales en base a los hechos establecidos antes de la aceptación del compromiso.

#### *Artículo 11*

##### **Tasas provisionales**

1. Cuando tras un examen preliminar se revele la existencia de prácticas tarifarias desleales, que la realidad del perjuicio que se deriva de ellas está ampliamente demostrada y que los intereses de la Comunidad necesitan de una acción para impedir que no se cause perjuicio durante la duración del procedimiento, la Comisión, actuando a petición de un Estado miembro o por su propia iniciativa, impondrá a los armadores extranjeros concernidos una tasa provisional cuya percepción definitiva será establecida por la decisión que tome posteriormente el Consejo, en virtud del artículo 12, párrafo 2.

2. La Comisión tomará tal medida provisional tras haber consultado o, en caso de extrema urgencia, informado de ella a los Estados miembros. En el último de los casos, las consultas deberán celebrarse como mucho diez días después de la

notificación de la decisión de la Comisión a los Estados miembros.

3. Cuando uno de los Estados miembros solicite de la Comisión una acción inmediata, esta decidirá, en un plazo máximo de cinco días laborales a contar a partir de la recepción de la demanda, si procede instituir una tasa provisional.

4. La Comisión informará inmediatamente al Consejo y a los Estados miembros de cualquier decisión tomada conforme al presente artículo. El Consejo, resolviendo por mayoría calificada, podrá tomar una decisión diferente. La decisión de la Comisión de no instituir una tasa provisional no excluye la instauración de tal tasa en una fecha posterior, bien a petición de un Estado miembro, en caso de existir nuevos elementos, bien por iniciativa de la Comisión.

5. Las tasas provisionales tendrán validez por un periodo máximo de cuatro meses. No obstante, si los armadores concernidos de la Comunidad lo solicitaran o si, como consecuencia de una declaración de intenciones de la Comisión, no se formulara objeción alguna, las tasas provisionales podrán ser prorrogadas por un nuevo periodo de dos meses.

6. Toda eventual propuesta encaminada bien a la instauración de medidas definitivas, bien a una prórroga de las tasas, habrá de ser sometida por la Comisión al Consejo, como muy tarde un mes antes del vencimiento del plazo de validez de las tasas provisionales. El Consejo resolverá por mayoría calificada.

#### *Artículo 12*

##### **Decisión definitiva**

1. Cuando resulte de la constatación definitiva de los hechos que existe una práctica tarifaria desleal, que de ella se deriva un perjuicio y que los intereses de la Comunidad necesitan una acción comunitaria, el Consejo instaurará una tasa definitiva, resolviendo por mayoría calificada sobre una propuesta presentada por la Comisión, tras consulta.

2. a) Cuando se haya venido aplicando una tasa provisional, el Consejo decidirá, independientemente de la cuestión de saber si ha de imponerse una tasa definitiva, en qué medida la tasa provisio-

nal habrá de ser percibida definitivamente. El Consejo resolverá por mayoría calificada sobre una propuesta presentada por la Comisión.

b) La percepción definitiva de tal cantidad no podrá decidirse más que en caso que de la constatación definitiva de los hechos resulte que existe práctica tarifaria desleal y que de ella se deriva un perjuicio.

#### *Artículo 13*

##### **Disposiciones generales en materia de tasas**

1. Las tasas compensadoras, aplicables a título provisional o definitivo, serán impuestas a los armadores extranjeros por vía de reglamento.

2. Los reglamentos indicarán en particular el importe y el tipo de tasa impuesta, la o las mercancía(s) transportada(s), el nombre y el país de origen del armador extranjero concernido y los motivos en los que se basan.

3. El importe de las tasas no deberá sobrepasar la diferencia, calculada a título provisional o establecida a título definitivo, existente entre la tarifa de flete efectivamente practicada y la tarifa más baja ofrecida por el armador establecido representativo de los armadores no miembros de la conferencia al que hace referencia el artículo 3. Será inferior a dicha diferencia siempre que una cantidad menor sea suficiente para poner fin al perjuicio.

4. a) Las tasas no podrán ser impuestas ni aumentadas con efectos retroactivos y se aplicarán al transporte de mercancías cargadas o descargadas en un puerto de la Comunidad tras la instauración de tales tasas.

b) No obstante, cuando el Consejo constate que un compromiso ha sido violado, podrán imponerse las tasas definitivas al transporte de mercancías cargadas o descargadas en un puerto de la Comunidad dentro de los ochenta días anteriores a la fecha de imposición de las tasas provisionales y salvo en este caso de violación de compromiso, tales tasas no podrán ser aplicadas con efectos retroactivos al transporte de mercancías cargadas o descargadas en un puerto de la Comunidad antes de dicha violación.

5. Las tasas serán percibidas por los Estados miembros bajo la forma, en la tarifa y según los



otros criterios fijados en el momento de su institución, e independientemente de los aranceles aduaneros, tasas y demás impuestos normalmente exigibles a la importación de mercancías transportadas.

6. La autorización de carga o de descarga en un puerto de la Comunidad podrá subordinarse a la constitución de un depósito igual al importe de una tasa provisional o definitiva.

7. Tras el vencimiento del periodo de vigencia de las tasas provisionales, el depósito le será devuelto en cuanto sea posible siempre que el Consejo no hubiera decidido la percepción de una tasa definitiva.

#### *Artículo 14*

1. Los reglamentos que instituyen tasas compensadoras y las decisiones de aceptación de compromisos podrán volverse a examinar, integral o parcialmente, si fuera necesario. Se procederá a un nuevo examen a petición de un Estado miembro, o por iniciativa de la Comisión. A petición de una parte interesada que presenta elementos de prueba de un cambio de circunstancias suficientes para justificar la necesidad de un nuevo examen, la cuestión volverá a ser examinada, siempre que haya transcurrido, como mínimo, un año desde la conclusión de la investigación. Las peticiones habrán de dirigirse a la Comisión, la cual informará de ellas a los Estados miembros.

2. Cuando, tras consulta, se revele la necesidad de un nuevo examen, la investigación volverá a abrirse conforme al artículo 7, si las circunstancias así lo exigieran. Esta reapertura no afecta en sí misma las medidas en vigor.

3. Cuando el nuevo examen, realizado con o sin reapertura de la investigación, lo exija, las medidas serán modificadas, abrogadas o anuladas por la institución comunitaria competente para su adopción.

#### *Artículo 15*

1. A reserva del párrafo 2, las tasas compensadoras y los compromisos caducarán tras un periodo de tiempo de cinco años a partir de la fecha de entrada en vigor o de su última modificación o confirmación.

2. Normalmente, la Comisión procederá, tras consulta, en el plazo de seis meses antes del vencimiento de dicho plazo de cinco años, a publicar en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas un aviso relativo al próximo vencimiento de la medida en cuestión e informará de ello a los armadores de la Comunidad principalmente concernidos. Dicho aviso fijará el plazo durante el cual las partes interesadas podrán dar a conocer sus puntos de vista por escrito y solicitar ser oídas oralmente por la Comisión, conforme al artículo 7, párrafo 5.

Cuando una de las partes interesadas probara que el vencimiento de la medida conduciría de nuevo a un perjuicio o a una amenaza de perjuicio, la Comisión procederá a un nuevo examen de la medida en cuestión, la cual seguirá en vigor a la espera del resultado de este nuevo examen.

Cuando las tasas compensadoras y los compromisos prescriban en virtud del presente artículo, la Comisión publicará un aviso al respecto en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas.

#### *Artículo 16*

##### **Devolución**

1. Cuando el armador concernido pueda probar que la tasa percibida es superior a la diferencia existente entre la tarifa de flete practicada y la tarifa más baja ofrecida por el armador establecido representativo de los armadores no miembros de la conferencia al que se refiere el artículo 3, teniendo en cuenta la aplicación de un promedio ponderado, se le habrá de devolver la cantidad excedente.

2. Para solicitar la devolución a la que se refiere el párrafo 1, el armador extranjero deberá solicitarlo a la Comisión. La petición la tramitará a través del Estado miembro en cuyo territorio las mercancías transportadas fueron cargadas o descargadas, y dentro del plazo de tres meses a contar desde la fecha en la que el importe de las tasas definitivas que debían percibirse fue fijado por las autoridades competentes o desde la fecha en la que se tomó la decisión de percibir definitivamente las cantidades respaldadas por las tasas provisionales.

El Estado miembro transmitirá a la Comisión, en el más breve plazo posible, la solicitud, acompañada o no de un dictamen sobre los fundamentos de la demanda.

La Comisión informará de ello inmediatamente a los otros Estados miembros y dará su dictamen sobre la cuestión. Si los Estados miembros aprobarán el dictamen expresado por la Comisión o no formularán objeción alguna al respecto en el plazo de un mes, la Comisión podrá tomar una decisión conforme al dictamen anteriormente indicado. En los demás casos, la Comisión decidirá, tras consulta, si se puede, y en qué medida, dar curso a la petición.

#### *Artículo 17*

##### **Disposiciones finales**

El presente reglamento no excluye la aplicación de reglas especiales previstas en los acuerdos concertados entre la Comunidad y terceros países.

#### *Artículo 18*

##### **Entrada en vigor**

El presente reglamento entrará en vigor a partir del 1 de julio de 1986.

El presente reglamento es de obligado cumplimiento en todos sus elementos y directamente aplicable en todos los Estados miembros.

LIST OF INTERNATIONAL CONVENTIONS REFERRED TO IN ARTICLE 3  
LISTE DES CONVENTIONS INTERNATIONALES VISÉES A L'ARTICLE 3  
LISTA DELLE CONVENZIONI INTERNAZIONALI DI CUI ALL'ARTICOLO 3  
LIJST DER IN ARTIKEL 3 BEDOELDE INTERNATIONALE VERDRAGEN  
LISTE DER INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMEN NACH ARTIKEL 3  
LISTE OVER DE I ARTIKEL 3 OMHANDLEDE INTERNATIONALE KONVENTIONER  
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 3  
LISTAS DE LAS CONVENCIONES INTERNACIONALES A LAS QUE SE REFIERE EL ARTICULO 3

International Convention on Load Lines, 1966 ;  
International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 ;  
Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 ;  
International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 relating thereto ;  
International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 ;  
Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 ;  
Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention 147).

Convención internacional sobre las líneas de carga, 1966;  
Convención internacional de 1974 para la salvaguardia de la vida humana en el mar;  
Protocolo de 1978 relativo a la Convención internacional de 1974 para la salvaguardia de la vida humana en el mar;  
Convención internacional de 1973 para la prevención de la contaminación por los navíos tal como aparece tras la enmienda por el Protocolo de 1978;  
Convención internacional de 1978 sobre las normas de formación, diplomas y guardias para marineros;  
Convención sobre el reglamento internacional de 1972 para la prevención de colisiones marítimas;  
Convención sobre las normas mínimas a observar por las marinas mercantes, 1976 (Convención OIT-147).

Cuadro 7 – Situación actual de ratificación y entrada en vigor de diversos instrumentos jurídicos de la OMI y de la OIT

Situación al 1.7.1984	Salvaguardia de la vida en el mar (SOLAS 1974)  F.R.R. 1.1.79	Protocolo 1978 a la Convención SOLAS de 1974  F.R.R. 30.6.79	Prevención de la contaminación marítima (MARPOL 1973/78)  F.R.R. 1.6.80	Convención nº 147 de de OIT sobre las normas mínimas a cumplir por los navios  F.R.R. 1.4.79	Convención sobre las normas de for- mación de los marineros (STCW 1978)  F.R.R. 31.12.80	Reglamento sobre las colisiones (COLREG 1972)	Lineas de carga (LL 1966)			
							1966	enmi. 1971	enmi. 1975	enmi. 1979
Bélgica	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Dinamarca	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Francia	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
R. F. de Alemania	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Grecia	X	X	X	X	X	X	X	X	O	X
Irlanda	X	X	O	O	O	X	X	X	O	O
Italia	X	X	X	X	O	X	X	O	O	O
Holanda	X	X	X	X	O	X	X	X	X	X
Reino Unido	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Finlandia	X	X	X	X	X	X	X	O	X	O
Noruega	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Portugal	X	X	O	X	O	X	X	O	O	O
España	X	X	X	X	X	X	X	O	O	O
Suecia	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Otros Estados adherentes	67	35	16	3	23	74	88	29	27	20
Total	81	49	28	16	33	88	102	39/64	36/64	29/64
Fecha de entrada en vigor	25.5.80	1.5.81	2.10.83	28.11.81	28.4.84	15.7.77	21.7.68			

F.R.R. = Fecha de ratificación recomendada por las CE.

X = ratificación efectuada.

O = ratificación sin efectuar.

Comunidades Europeas — Comisión

**Hacia una política común de transportes — Transportes marítimos**

Suplemento 5/85 del Boletín de las CE

Luxemburgo: Oficina de las publicaciones oficiales de las Comunidades Europeas

1985 — 75 p. — 17,6 × 25,0 cm

DA, DE, GR, EN, FR, IT, NL, ES, PT

ISBN 92-825-5372-8

No. de catálogo: CB-NF-85-005-ES-C

Precios públicos en Luxemburgo, IVA excluido:

ECU 2,21      BFR 100      PTA 340

Tras un cierto número de propuestas sobre los problemas específicos de la política marítima, creemos que ha llegado la hora de tratar la política marítima de la Comunidad dentro de un marco general más coherente. Este es el objetivo de la presente comunicación.