

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Consejo por el que se deroga el Reglamento (CEE) n° 4056/86, se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos y se modifica el Reglamento (CE) n° 1/2003 ampliando su alcance con objeto de incluir el cabotaje y los servicios internacionales de tramp»

COM(2005) 651 final/2 — 2005/0264 (CNS)

(2006/C 309/10)

El 10 de febrero de 2006, de conformidad con el artículo 83 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo de la Unión Europea decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la propuesta mencionada.

La Sección Especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 30 de mayo de 2006 (ponente: Sra. BREDIMA-SAVOPOULOU).

En su 428° Pleno de los días 5 y 6 de julio de 2006 (sesión del 5 de julio), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 156 votos a favor, 1 en contra y 7 abstenciones el presente Dictamen.

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 En lo que respecta al **cabotaje y a los servicios de tramp**, el CESE apoya la propuesta de que las normas de procedimiento en materia de competencia del Reglamento n° 1/2003⁽¹⁾ se extiendan a estos sectores. Valora positivamente el diálogo que han entablado la Comisión y el sector del transporte marítimo acerca de la aplicación de los artículos 81 y 82 a los servicios de tramp. Dada la falta de quejas y de precedentes legales en el sector del tramp, se necesita más información sobre su funcionamiento y sus acuerdos. Por consiguiente, el CESE acoge con satisfacción la iniciativa de la Comisión de emprender un estudio sobre las características económicas y jurídicas de dicho sector. En aras de la seguridad jurídica, el CESE solicita a la Comisión que proporcione directrices (antes de que se levante la exclusión al Reglamento n° 1/2003) para una autoevaluación de la compatibilidad con la legislación comunitaria en materia de competencia en lo que se refiere a las distintas modalidades de acuerdo de cooperación presentes en el sector del tramp.

1.2 Por lo que respecta al **sector de las líneas marítimas**, el CESE toma nota de la propuesta de la Comisión de derogar en las normas de competencia del Tratado CE la exención por categorías aplicable a las conferencias marítimas de línea, sobre la base de que ya no se cumplen las cuatro condiciones acumulativas del artículo 81.3 del Tratado CE. La Comisión considera que esta derogación se traducirá en una reducción de los costes de transporte que no menoscabará la fiabilidad de los servicios en todas las rutas e impulsará la competitividad de la industria europea. El CESE se reserva su opinión hasta que pueda comprobar si la derogación propuesta ha surtido un efecto sostenible.

1.3 El CESE recomienda a la Comisión que, a la hora de derogar la exención por categorías a las conferencias marítimas de línea, tenga presentes los aspectos relacionados con la seguridad (la pérdida de la calidad del transporte marítimo como consecuencia del uso de pabellones de terceros países), y no sólo los factores meramente competitivos.

1.4 El CESE recomienda a la Comisión que, a la hora de derogar la exención por categorías a las conferencias marítimas de línea, tenga presentes no sólo los factores meramente competitivos, sino también los aspectos relacionados con los recursos humanos (su repercusión en la situación de empleo de los trabajadores del mar europeos).

1.5 EL CESE toma nota de la intención de la Comisión de adoptar directrices apropiadas en relación con la competencia en el sector marítimo para ayudar a facilitar la transición hacia un régimen plenamente competitivo. La Comisión tiene previsto promulgar las directrices antes de que finalice 2007. Previamente a su promulgación, y como paso intermedio en la preparación de las directrices, la Comisión publicará en septiembre de 2006 un documento de discusión sobre el sector de las conferencias marítimas de línea. El CESE solicita a la Comisión que elabore estas directrices en estrecho contacto con las partes interesadas y que informe en consecuencia a las instituciones competentes de la UE.

1.6 La propuesta de la Comisión es el resultado de un proceso de revisión, emprendido en 2003, en el que se han implicado todas las instituciones comunitarias competentes y las partes interesadas. Asimismo, la Comisión encargó a consultores independientes tres estudios que examinasen las consecuencias de una derogación de la exención por categorías para las conferencias de transporte marítimo de línea. Las conclusiones de estos estudios se pueden consultar en el sitio web de la Dirección General de Competencia.

1.7 Además, el CESE ha podido constatar que la propuesta de la Comisión de derogar la exención por categorías aplicable a las conferencias de transporte marítimo de línea se basa exclusivamente en el artículo 83 (normas sobre competencia), mientras que el fundamento jurídico del Reglamento n° 4056/86 era el artículo 83 (normas sobre competencia) en combinación con el artículo 80.2 (política de transporte) del Tratado CE. El CESE valoraría positivamente que servicios jurídicos del Parlamento Europeo informaran sobre si los aspectos del transporte son accesorios a los aspectos de competencia y si estos servicios mantienen su postura sobre el doble fundamento jurídico, de acuerdo con lo expresado en su informe precedente⁽²⁾.

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n° 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado, DO L 1 de 4.1.2003, p. 1. Dictamen del CESE: DO C 155 de 29.5.2001, p. 73.

⁽²⁾ A6-0314/2005 de 1.12.2005.

1.8 Para anticiparse a los posibles conflictos legales que pudieran derivarse en el futuro de los instrumentos jurídicos de otras jurisdicciones, el CESE insta a la Comisión a que introduzca en las directrices una disposición que permita afrontar estos problemas. Una disposición de este tipo en las consultas reducirá al mínimo las fricciones y contribuirá a la búsqueda de soluciones aceptables para todos en el plano internacional.

1.9 Según observa el CESE, la Comisión reconoce que el derecho de competencia no se aplica de la misma manera en todas las jurisdicciones del mundo y que existen divergencias. Asimismo, la Comisión reconoce la importancia cada vez mayor de la cooperación internacional entre autoridades encargadas de la aplicación del derecho de competencia.

1.10 El CESE acoge con satisfacción que la Comisión persiga una doble política, por una parte, desarrollando la cooperación bilateral reforzada con los principales socios comerciales de la UE y, por otra, examinando la forma de extender la cooperación multilateral en el ámbito de la competencia. Así pues, el CESE anima a la Comisión a que redoble sus esfuerzos para garantizar que esta cooperación y este diálogo contribuirán a determinar los problemas que pudieran derivarse de una derogación del Reglamento nº 4056/86 en la UE, así como para resolver dichos problemas de un modo constructivo y respetando las particularidades de los sistemas jurídicos de los demás. Efectivamente, la coherencia en el tratamiento que los distintos países deparen a los servicios de línea resulta vital para el comercio internacional.

1.11 El CESE pide a la Comisión que tenga en cuenta los resultados de su diálogo y cooperación con sus principales socios comerciales en la elaboración de las directrices sobre competencia en el sector marítimo.

1.12 El CESE valora positivamente que en la exposición de motivos de la propuesta de la Comisión se recojan los siguientes aspectos, y mantiene que éstos deben ser tomados en consideración a la hora de redactar las directrices sobre competencia en el sector marítimo.

- Se reconoce que los servicios de transporte marítimo son esenciales para el desarrollo de la economía de la UE y que el transporte marítimo vehicula el 90 % del comercio exterior y el 43 % del comercio interno de la UE.
- La continua tendencia a la utilización de contenedores ha transformado profundamente el transporte de línea desde la adopción del Reglamento nº 4056/86. Este hecho ha llevado a un aumento del número y tamaño de portacontenedores totalmente celulares y al desarrollo de redes de rutas mundiales. Ello ha contribuido a su vez a la popularidad de nuevos acuerdos operativos y a una disminución del peso de las conferencias marítimas de línea.
- Este sistema de conferencias marítimas, en funcionamiento desde hace 150 años, sigue estando sometido a acuerdos multilaterales y bilaterales en los que los Estados miembros de la UE y la Comunidad son partes contratantes. Según ha podido constatar el CESE, la Comisión reconoce que, como consecuencia de estos acuerdos, la fecha de derogación de las correspondientes disposiciones del Reglamento nº 4056/86 (artículo 1.3, letras b) y c), artículos 3 a 8 y artículo 26) deberá aplazarse dos años para poder denunciar o revisar los acuerdos con terceros países.

1.13 El CESE considera que, a la hora de derogar el Reglamento nº 4056/86, la Comisión deberá tener en cuenta también los intereses de la pequeña y mediana empresa. Las PYME constituyen la columna vertebral de la economía de la UE y desempeñan un importante papel ante una revisión de la Estrategia de Lisboa. Los mercados deben seguir abiertos a la competencia actual y futura, incluida la de los operadores marítimos pequeños y medianos.

1.14 El CESE mantiene que, aunque la consolidación podría tener efectos positivos para la industria de la UE (aumento de la eficiencia, economías de escala, ahorro de costes), es preciso actuar con precaución para evitar que esta consolidación –que podría derivarse de la derogación del Reglamento nº 4056/86– se traduzca en un menor número de operadores en los respectivos mercados, esto es, en una menor competencia.

1.15 Con la llegada de un nuevo régimen, el CESE insta a las dos partes interesadas en el ámbito europeo –cargadores y transportistas– a que entablen un debate sobre cuestiones de interés y relevancia mutuos.

2. Introducción

2.1 Tendencias actuales y legislación

2.1.1 Los servicios de transporte marítimo son esenciales para el desarrollo de la economía de la UE, dado que el transporte marítimo vehicula el 90 % del comercio exterior y el 43 % del comercio interno de la UE. El transporte marítimo ha sido una actividad internacional y globalizada desde la antigüedad. Concretamente, en el sector se prestan dos tipos de servicios: el transporte marítimo de línea y los servicios de tramp, cuyas prestaciones son equiparables respectivamente a las de autobuses y taxis marítimos. La flota de pabellón comunitario representa el 25 % del total mundial, mientras que los armadores de la UE controlan el 40 % de los fletes mundiales. Otro 40 % de los fletes mundiales corresponde a los países del Pacífico. El sector del transporte marítimo de la UE y sus clientes (fletadores y cargadores) operan en un entorno extremadamente competitivo, tanto en el mercado internacional como en el europeo.

2.1.2 El Reglamento nº 4056/86 determina las modalidades de aplicación de las normas de competencia (artículos 81 y 82 del Tratado) a los servicios de transporte marítimo de línea desde y hacia los puertos comunitarios. Sin embargo, los servicios de tramp quedaron excluidos del ámbito de aplicación del Reglamento nº 4056/86. Originalmente, el Reglamento tenía dos funciones. Contenía disposiciones de procedimiento para la aplicación de las normas comunitarias sobre competencia al sector del transporte marítimo. Esta función ha pasado a ser redundante después del 1 de mayo de 2004, cuando el transporte marítimo de línea quedó incluido en el ámbito de aplicación de las normas generales sobre competencia del Reglamento nº 1/2003. No obstante, este Reglamento no se aplica a los servicios internacionales de tramp ni a los servicios de cabotaje. En segundo lugar, el Reglamento 4056/86 establecía ciertas disposiciones de competencia sustantivas específicas para el sector marítimo y, especialmente, una exención por categorías para las conferencias de transporte marítimo de línea que les permiten, en ciertas condiciones, fijar precios y regular la capacidad.

2.2 El sector de las líneas marítimas

2.2.1 El mercado del transporte marítimo de línea ha evolucionado considerablemente desde que se aprobó el Reglamento nº 4056/86. La continua tendencia a la utilización de contenedores ha llevado a un aumento del número y el tamaño de los portacontenedores celulares y al desarrollo de redes de rutas mundiales, como respuesta a los cambios que han sufrido los modelos de comercio mundial. Ello ha contribuido a su vez a que se popularicen nuevas disposiciones operativas, a que disminuya la importancia de las conferencias marítimas de línea y a que proliferen los operadores externos poderosos. Esta circunstancia también se ha dado en otras partes del mundo, como es el caso de los EE.UU, donde la introducción de la «Ocean Shipping Reform Act» (Ley de reforma del tráfico marítimo oceánico) en 1999 transformó las normas que rigen las conferencias marítimas de que se sirve la actividad comercial estadounidense, permitiendo los contratos de servicios confidenciales. En la actualidad, los transportistas marítimos de línea de ámbito mundial operan principalmente tanto las rutas comerciales este-oeste como las rutas norte-sur, mientras que los transportistas medianos y pequeños cubren mayormente las rutas norte-sur y los transportes europeos de corta distancia.

2.2.2 El Código de conducta de la CNUCYD para las conferencias marítimas de línea fue concebido originalmente para regular este sistema de conferencias en la actividad comercial entre los países desarrollados y los países en desarrollo⁽³⁾. Trece Estados miembros de la UE, además de Noruega, han ratificado, aprobado o suscrito este Código de conducta, mientras que Malta lo ha firmado pero no lo ha ratificado. A él se remiten diversos acuerdos suscritos por la UE con terceros países y el acervo comunitario (Reglamentos nºs 954/79, 4055/86, 4056/86 y 4058/86)⁽⁴⁾. A pesar de haberse convertido en un mecanismo prácticamente superfluo para las travesías comerciales de alta mar, el Código de conducta de la CNUCYD sigue siendo válido desde un punto de vista jurídico.

2.2.3 Los usuarios (cargadores y transitarios) han cuestionado reiteradamente el sistema de conferencias que, según ellos, no presta unos servicios adecuados, eficientes ni fiables con arreglo a sus necesidades. En particular, el CEE⁽⁵⁾ considera que el levantamiento de la exención por categorías de las conferencias permitirá mejorar la colaboración entre operadores y clientes, y orientarse hacia soluciones de carácter logístico que ayuden a las empresas comunitarias a competir en el plano internacional. Del mismo modo, los consumidores se verán beneficiados por una ligera reducción de los precios, una vez que caigan las tarifas que se aplican a los productos destinados a la UE. Por el contrario, los armadores consideran que las conferencias marítimas de línea han contribuido a la estabilidad del servicio y que el sistema de conferencias les ha permitido, tanto a escala mundial como regional, hacer frente a los desequilibrios que, ya sea por motivos estacionales, geográficos o climáticos, existen en la mayoría de los sectores comerciales. Entretanto, los transportistas de envergadura mundial (reunidos en la ELAA⁽⁶⁾) y el CEE han entablado un diálogo con la Comisión para desarrollar un sistema alternativo compatible con las normas comunitarias de competencia.

⁽³⁾ Para mayor información acerca del Código de conducta de la CNUCYD y el Reglamento 954/79, véase el Dictamen del CESE publicado en DO C 157 de 28.6.2005, p. 130.

⁽⁴⁾ Véase el documento publicado por la Secretaría de la CNUCYD sobre la situación actual de los tratados multilaterales: <http://www.unctad.org/en/docs/tbinf192.en.pdf> (pág. 4).

⁽⁵⁾ CEE: Consejo Europeo de Expedidores.

⁽⁶⁾ Las siglas ELAA corresponden a la *European Liner Affairs Association*.

2.2.4 La Comisión emprendió en 2003 una revisión del Reglamento nº 4056/86 a fin de determinar si se podían prestar servicios marítimos regulares fiables empleando medios menos restrictivos que la fijación horizontal de precios y la regulación de capacidades. Con esta finalidad, la Comisión publicó en marzo de 2003 un documento de consulta y organizó en diciembre de 2003 una audiencia pública con las partes interesadas. Además, la Comisión publicó en junio y en octubre de 2004 un documento de trabajo y un Libro Blanco respectivamente, a los que siguió una extensa serie de consultas con las partes interesadas. El Parlamento Europeo y el CESE han emitido una opinión y un dictamen, el 1 de diciembre de 2005 y el 16 de diciembre de 2004 respectivamente, acerca de este Libro Blanco, y ambas instituciones han coincidido en preferir, como base de actuación, una revisión a una derogación. Finalmente, la Comisión publicó en diciembre de 2005 una propuesta de Reglamento por el que se deroga el Reglamento 4056/86.

2.3 El sector del tramp

2.3.1 Pese a que aproximadamente el 80 % del transporte marítimo mundial a granel o en «break-bulk» se efectúa mediante servicios de tramp, este amplio sector constituye por lo general una *terra incognita*. Los servicios de tramp se caracterizan esencialmente por un mercado sometido a la competencia mundial, un modelo de competencia casi perfecta, una demanda volátil e impredecible, muchas empresas pequeñas, unos modelos comerciales mundiales, facilidad de acceso y salida del mercado, una elevadísima rentabilidad y una adecuación al desarrollo de los mercados y necesidades de los cargadores. El mercado de servicios de tramp está muy fragmentado y, en general, satisface las necesidades de los fletadores y cargadores sin plantear ningún conflicto trascendente con las normas de competencia, ni en el plano internacional, ni dentro de la UE. La ausencia de quejas relativas a este sector es una prueba más de su carácter altamente satisfactorio y competitivo. Por todo ello, el Reglamento nº 4056/86 excluye los servicios de tramp de su ámbito de aplicación. En cambio, los artículos 81 y 82 del Tratado CE son directamente aplicables a este sector. Además, los servicios internacionales de tramp –y los servicios de cabotaje– no recaen en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 1/2003 (normas de procedimiento en materia de competencia).

2.4 La propuesta de la Comisión

2.4.1 Habida cuenta de los cambios introducidos en la estructura de los mercados y del sector desde 1986, la Comisión Europea ha llegado a la conclusión de que ya no se cumplen las cuatro condiciones acumulativas, establecidas en el artículo 81.3 del Tratado CE, para conceder una exención por categorías a las conferencias marítimas de línea. Por este motivo, la Comisión ha propuesto que se derogue el Reglamento nº 4056/86 en su totalidad y, en particular, la exención por categorías concedida a las conferencias marítimas (artículos 3 a 8, 13 y 26). Pretende también derogar ciertas disposiciones consideradas redundantes en consonancia con la política global comunitaria de reducir la legislación comunitaria (artículos 2 y 9). La Comisión considera que esta derogación se traducirá en una reducción de los costes del transporte, sin dejar de mantener la fiabilidad de los servicios en todas las rutas ni de impulsar la competitividad de la industria europea.

2.4.2 Antes de derogar la exención por categorías para las conferencias marítimas de línea, la Comisión pretende adoptar directrices relativas a la competencia en el sector marítimo para contribuir a facilitar la transición a un régimen plenamente competitivo. La Comisión tiene previsto promulgar estas directrices antes de que finalice 2007. Previamente a su promulgación, y como paso intermedio en la preparación de las directrices, la Comisión publicará en septiembre de 2006 un documento de discusión sobre el sector de las conferencias marítimas de línea.

2.4.3 La propuesta de la Comisión de derogar el Reglamento nº 4056/86 también incluye una propuesta para modificar el Reglamento nº 1/2003 con vistas a incluir los servicios internacionales de tramp y los servicios de cabotaje en el ámbito de aplicación de este Reglamento.

3. Observaciones generales

3.1 El CESE considera que esta cuestión merece un enfoque equilibrado que tenga en cuenta los siguientes factores: las ventajas de la competencia de cara a la competitividad de la industria de la UE, unos modelos de comercio mundial en constante transformación y sus repercusiones en la prestación de los servicios de transporte, las implicaciones del transporte internacional tanto para los principales socios comerciales de la UE como para los países en desarrollo y, por último, los puntos de vista de los transportistas y los cargadores de pequeña y mediana envergadura.

3.2 Los sectores de servicios de tramp y de cabotaje

3.2.1 El sector de los servicios de tramp actúa en un mercado de ámbito mundial sujeto a condiciones de competencia perfecta. Tanto los profesionales y académicos del sector como la propia Unión Europea, a través de su Reglamento nº 4056/86, confirman la realidad de tan singular característica. El CESE reconoce la necesidad de que este sector quede sujeto a las normas de procedimiento en materia de competencia que figuran en el Reglamento nº 1/2003 y, por consiguiente, respalda el enfoque propuesto. El CESE acoge con satisfacción la iniciativa de la Comisión de emprender un estudio sobre las características económicas y jurídicas de dicho sector. En aras de la seguridad jurídica, el CESE solicita a la Comisión que proporcione directrices (antes de que se levante la exclusión al Reglamento 1/2003) para una autoevaluación de la compatibilidad con la legislación comunitaria en materia de competencia por lo que respecta a las distintas modalidades de acuerdo de cooperación presentes en el sector del tramp. La ausencia de quejas y de precedentes jurídicos en relación con este sector es una prueba de que opera en condiciones de competencia perfecta. A fin de facilitar criterios que permitan proceder a su autoevaluación de conformidad con las normas comunitarias en materia de competencia, será necesaria una mayor información acerca de su funcionamiento y sus acuerdos. El CESE también valora positivamente el diálogo que han entablado la Comisión y el sector del transporte marítimo acerca de la aplicación de los artículos 81 y 82 a los servicios de tramp.

3.2.2 En lo referente al cabotaje marítimo, el CESE respalda el contenido de la propuesta, es decir, que el cabotaje esté sujeto a las normas de procedimiento que figuran en el Reglamento nº 1/2003. En principio, la gran mayoría de los acuerdos suscritos en este sector no afectaría al comercio intracomunitario ni restringiría la competencia.

3.2.3 A la luz de lo ya expuesto, el CESE apoya la orientación de la Comisión en cuanto al trato que tiene previsto deparar en el futuro a los sectores de tramp y de cabotaje.

3.3 El sector de las líneas marítimas

3.3.1 Por lo que se refiere al sector de las líneas marítimas, el CESE toma nota de la propuesta de la Comisión de derogar en las normas de competencia del Tratado CE la exención por categorías aplicable a las conferencias marítimas de línea, basándose en que ya no se cumplen las cuatro condiciones acumulativas del artículo 81.3 del Tratado CE. La Comisión considera que esta derogación se traducirá en una reducción de los costes del transporte que no menoscabará la fiabilidad de los servicios en todas las rutas e impulsará la competitividad de la industria europea. El CESE se reserva su opinión hasta que pueda comprobar si la derogación propuesta ha surtido un efecto sostenible.

3.3.2 EL CESE toma nota de la intención de la Comisión de adoptar directrices apropiadas en materia de competencia en el sector marítimo para ayudar a facilitar la transición a un régimen plenamente competitivo. El CESE solicita a la Comisión que elabore estas directrices en estrecho contacto con las partes interesadas y que informe en consecuencia a las instituciones competentes de la UE.

3.3.3 La propuesta de la Comisión es el resultado de un proceso de revisión, emprendido en 2003, en el que se han implicado todas las instituciones comunitarias competentes y las partes interesadas. Asimismo, la Comisión encargó a consultores independientes tres estudios que examinasen las consecuencias de una derogación de la exención por categorías aplicable a las conferencias. Las conclusiones de estos estudios se pueden consultar en el sitio web de la Dirección General de Competencia.

3.3.4 Además, el CESE ha podido constatar que la propuesta de la Comisión de derogar la exención por categorías aplicable a las conferencias de transporte marítimo de línea se basa exclusivamente en el artículo 83 (normas sobre competencia), mientras que el fundamento jurídico del Reglamento nº 4056/86 era el artículo 83 (normas sobre competencia) en combinación con el artículo 80.2 (política de transporte) del Tratado CE.

3.3.5 Según observa el CESE, la Comisión reconoce que el derecho de competencia no se aplica de la misma manera en todas las jurisdicciones del mundo y que existen divergencias. Asimismo, la Comisión reconoce la importancia cada vez mayor de la cooperación internacional entre autoridades encargadas de la aplicación del derecho de competencia.

3.3.6 El CESE acoge con satisfacción el hecho de que la Comisión persigue una doble política, por una parte, desarrollando una mayor cooperación bilateral con los principales socios comerciales de la UE y, por otra, examinando la forma de extender la cooperación multilateral en el ámbito de la competencia. Así pues, el CESE anima a la Comisión a que redoble sus esfuerzos para garantizar que la cooperación y el diálogo contribuirán a determinar los problemas que pudieren derivarse de una derogación del Reglamento nº 4056/86 en la UE, así como a resolver dichos problemas de un modo constructivo y respetando las particularidades de los sistemas o jurisdicciones de los demás. Efectivamente, la coherencia en el tratamiento que los distintos países deparen a los servicios de línea resulta vital para el comercio internacional.

3.3.7 El CESE pide a la Comisión que tenga en cuenta los resultados del diálogo o la cooperación con sus principales socios comerciales en la elaboración de las directrices sobre competencia en el sector marítimo.

3.3.8 El CESE valora positivamente que en la exposición de motivos de la propuesta de la Comisión se recojan los siguientes aspectos, y mantiene que éstos deben ser tomados en consideración a la hora de redactar las directrices sobre competencia en el sector marítimo.

- Se reconoce que los servicios de transporte marítimo son esenciales para el desarrollo de la economía de la UE y que el transporte marítimo vehicula el 90 % del comercio exterior y el 43 % del comercio interno de la UE.
- La continua tendencia a la utilización de contenedores ha transformado profundamente el transporte de línea desde la adopción del Reglamento nº 4056/86. Esta tendencia ha llevado a un aumento del número y el tamaño de los porta-contenedores totalmente celulares y al desarrollo de redes de rutas mundiales. Ello ha contribuido a su vez a la popularidad de nuevos acuerdos operativos y a una disminución del peso de las conferencias marítimas de línea.
- Este sistema de conferencias marítimas, en funcionamiento desde hace 150 años, sigue estando sometido a acuerdos multilaterales y bilaterales en los que los Estados miembros de la UE y/o la Comunidad son partes contratantes. Según ha podido constatar el CESE, la Comisión reconoce que, como consecuencia de estos acuerdos, la fecha de derogación de las correspondientes disposiciones del Reglamento nº 4056/86 (artículo 1.3, letras b) y c), artículos 3 a 8 y artículo 26) deberá aplazarse dos años para poder denunciar o revisar los acuerdos con terceros países.

3.3.9 El CESE recomienda a la Comisión que, a la hora de derogar la exención por categorías a las conferencias marítimas de línea, tenga presentes no sólo los factores meramente competitivos, sino también el elemento humano (su repercusión en la situación de empleo de los marinos europeos). Además, el CESE solicita a la Comisión que evalúe las dimensiones de esta repercusión, especialmente a través de consultas con el Comité sectorial para el diálogo social sobre transporte marítimo.

3.3.10 El CESE recomienda a la Comisión que, a la hora de derogar la exención por categorías a las conferencias marítimas de línea, tenga presentes los aspectos relacionados con la seguridad (la pérdida de la calidad del transporte marítimo como consecuencia del uso de pabellones de terceros países), y no sólo los factores meramente competitivos.

3.3.11 El CESE considera que, a la hora de derogar el Reglamento nº 4056/86, la Comisión deberá tener en cuenta también los intereses de la pequeña y mediana empresa. Las PYME constituyen la columna vertebral de la economía de la UE y desempeñan un importante papel ante una revisión de la

Estrategia de Lisboa. Los mercados deben seguir abiertos a la competencia real e hipotética, incluida la de los operadores y cargadores marítimos pequeños y medianos.

3.3.12 El CESE mantiene que, aunque la consolidación podría tener efectos positivos para la industria de la UE (aumento de la eficiencia, economías de escala, ahorro en los costes), es preciso actuar con precaución para evitar que esta consolidación –que podría derivarse de la derogación del Reglamento nº 4056/86– se traduzca en un menor número de operadores en los respectivos mercados, esto es, en una menor competencia.

3.3.13 Con la llegada de un nuevo régimen, el CESE insta a las dos partes interesadas en el ámbito europeo –cargadores y transportistas– a que entablen un debate sobre cuestiones de interés y relevancia mutuos.

4. Observaciones específicas

4.1 Fundamento jurídico

4.1.1 El CESE señala que el Reglamento nº 4056/86 presenta un doble fundamento jurídico (el artículo 80(2) y los artículos 81, 82 y 83, relativos a las políticas en materia transporte y a la competencia, respectivamente, mientras que la propuesta propugna sólo una (artículos 81 y 82). Asimismo, el CESE observa que los servicios jurídicos del Consejo han mantenido ese doble fundamento jurídico. El CESE valoraría positivamente que los servicios jurídicos del Parlamento Europeo dieran a conocer si los aspectos del transporte son accesorios a los aspectos de competencia, y si estos servicios mantienen su postura sobre el doble fundamento jurídico, de acuerdo con lo expresado en su informe precedente (diciembre de 2005).

4.2 Conflicto de leyes

4.2.1 La Comisión propone suprimir el artículo 9 del Reglamento nº 4056/86 basándose en el argumento de que no cree que una derogación de la exención por categorías de las conferencias marítimas de línea pueda crear un conflicto entre leyes internacionales. Según el razonamiento de la Comisión, sólo se produciría un conflicto legal de estas características en caso de que una jurisdicción prohibiera algo exigido por otra jurisdicción. La Comisión no tiene conocimiento de que ninguna jurisdicción imponga esta obligación a los operadores de transporte marítimo de línea.

4.2.2 Para anticiparse a los posibles conflictos legales que pudieran derivarse en el futuro de los instrumentos jurídicos de otras jurisdicciones, el CESE insta a la Comisión a que introduzca en las directrices una disposición que permita afrontar estos problemas. Una disposición de este tipo en las consultas reducirá al mínimo las fricciones y contribuirá a la búsqueda de soluciones aceptables para todos en el plano internacional.

Bruselas, 5 de julio de 2006.

La Presidenta
del Comité Económico y Social Europeo
Anne-Marie SIGMUND