



COMISIÓN  
EUROPEA

Bruselas, 22.4.2014  
COM(2014) 231 final

## **INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO**

**Quinto informe sobre la aplicación del Reglamento n° 3577/92 por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) (2001-2010)**

{SWD(2014) 143 final}

## INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO

### Quinto informe sobre la aplicación del Reglamento nº 3577/92 por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) (2001-2010)

El Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo)<sup>1</sup> fue adoptado el 7 de diciembre de 1992. Su finalidad era la introducción progresiva de esta libertad, con vistas a la creación de un mercado interior de los servicios de cabotaje marítimo.

El artículo 10 del Reglamento prevé que la Comisión presente cada dos años al Consejo un informe sobre la implementación del Reglamento así como, llegado el caso, las propuestas oportunas al respecto.

El presente constituye el quinto informe periódico. A raíz de la consulta a los Estados miembros sobre el contenido y la periodicidad del informe, anunciada en el informe anterior<sup>2</sup>, y a la luz de las conclusiones del Consejo<sup>3</sup>, la Comisión decidió que el presente informe abarcaría los años 2001 a 2010 y, en el caso de que estuvieran disponibles los datos correspondientes, los años posteriores. Dos motivos fundamentales justifican este enfoque. En primer lugar, la Comisión quería efectuar una evaluación completa del impacto de la liberalización del cabotaje marítimo en Grecia, que fue el último Estado miembro en abrir su mercado. Un segundo objetivo del informe era analizar el cabotaje en los Estados miembros que se adhirieron a la UE con posterioridad a la adopción del informe anterior en 2002 (es decir, las ampliaciones de 1 de mayo de 2004<sup>4</sup>, 1 de enero de 2007<sup>5</sup>, y 1 de julio de 2013<sup>6</sup>).

El presente informe se centra en los países que tienen acceso al mar<sup>7</sup> y se basa en estudios de consultores independientes<sup>8</sup>, en los resultados de la consulta a los Estados miembros y partes interesadas efectuada por la Comisión en 2009 y en las respuestas de los Estados miembros al cuestionario que les remitió la Comisión en 2012.

El presente informe está estructurado en cuatro capítulos. El primero traza una panorámica de la jurisprudencia reciente del Tribunal de Justicia y de la evolución de la legislación en los Estados miembros y en los países de la AELC. El segundo presenta la evolución del mercado en esos mismos países. El tercero recapitula los datos disponibles sobre el empleo en el cabotaje marítimo. Debido a la falta de datos fiables y concluyentes, esta parte ya no contiene las estadísticas sobre los costes de tripulación. El cuarto destaca los resultados de las consultas

---

<sup>1</sup> DO L 364 de 12.12.1992, p. 7.

<sup>2</sup> Quinto informe sobre la aplicación del Reglamento nº 3577/92 por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios de cabotaje (1999-2000) de 24.2.2002, COM 2002) 203.

<sup>3</sup> Conclusiones del Consejo de 5.11.2002.

<sup>4</sup> Chipre, Eslovenia, Estonia, Letonia, Lituania, Malta y Polonia. Véase asimismo la nota a pie de página nº 7.

<sup>5</sup> Bulgaria y Rumanía.

<sup>6</sup> Croacia.

<sup>7</sup> Austria, la República Checa, Hungría, Luxemburgo y Eslovaquia no están incluidos.

<sup>8</sup> Consultrans (socio principal del contrato marco del Consorcio ECORYS), "Study in view of the preparation of the 5th periodical report on the implementation of Regulation N° 3577/92. Economic part 2001-2005", julio de 2007. Gómez- Acebo & Pombo Abogados, "Study on the implementation of Council Regulation (EEC) No 3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within the Member States. Legal developments (2001-2005)", junio de 2007.

efectuadas con ocasión de la elaboración del presente informe. Por último, el quinto presenta las conclusiones, así como el punto de vista de la Comisión sobre los informes futuros.

El documento de trabajo de los servicios de la Comisión adjunto al presente informe presenta análisis y datos estadísticos más detallados para algunas de las materias tratadas en el informe.

El presente informe se presenta junto con la Comunicación Interpretativa de la Comisión sobre el Reglamento (CEE) n° 3577/92<sup>9</sup>.

## 1. EVOLUCIÓN LEGISLATIVA

En este capítulo se analiza la jurisprudencia del Tribunal de Justicia y la evolución de la legislación en los Estados miembros (1.1) y en los países de la AELC (1.2) en el período de referencia en lo que respecta a las categorías de servicios liberalizados, al acceso al cabotaje, al régimen de la tripulación, a las obligaciones de servicio público y a los contratos de servicio público. El cuadro 1 del documento de trabajo adjunto hace una recapitulación más detallada.

### 1.1. Evolución legislativa en los Estados miembros de la UE

#### 1.1.1. Servicios liberalizados

Casi todas las categorías de servicios de cabotaje marítimo han estado abiertas a los beneficiarios del Reglamento (CEE) n° 3577/92 desde el 1 de enero de 1999, fecha en que finalizaron las excepciones previstas en el artículo 6 del Reglamento.

La única excepción restante, prevista en el artículo 6, apartado 3, del Reglamento y que finalizaba el 1 de enero de 2004, afectaba a dos categorías de servicios de cabotaje insular en Grecia: los servicios regulares de pasajeros y transbordadores y los servicios efectuados por buques de menos de 650 TB.

Grecia liberalizó esos servicios de cabotaje mediante la Ley 2932/2001 publicada el 27 de junio de 2001, mucho antes de que expirara el plazo de excepción en 2004. No obstante, Grecia solo pasó a aplicar plenamente el Reglamento en 2011 gracias a las enmiendas introducidas por la Decisión Ministerial 3323.1/02/08, los Decretos presidenciales 38/2011 y 44/2011 y la Ley 3922/2011 de 4 de marzo. Esta legislación fue adoptada en Grecia en el contexto de un proceso de infracción cerrado por la Comisión en 2011.

Por otra parte, Grecia ha liberalizado su mercado de cabotaje en un grado bastante mayor que el exigido por el Reglamento abriéndolo en 2010 a los buques de crucero matriculados en países terceros (Ley 3872/2010).

#### 1.1.2. Acceso a la prestación de servicios de cabotaje marítimo

De acuerdo con el Reglamento, para que un buque de un Estado miembro pueda ser admitido al cabotaje en otro Estado miembro, debe previamente cumplir todas las condiciones requeridas para la admisión al cabotaje en el Estado miembro en que esté matriculado.

Los Estados miembros autorizan a todos los buques matriculados en sus **primeros registros** a efectuar servicios de cabotaje sin restricciones. Por consiguiente, estos buques tienen acceso sin restricciones al cabotaje en otros Estados miembros.

---

<sup>9</sup> Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones - Interpretación del Reglamento (CEE) n° 3577/92 del Consejo por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo), COM(2014) 232.

En lo que respecta a los buques matriculados en los **segundos registros**<sup>10</sup>, **la situación puede resumirse como sigue:**

- Los buques inscritos en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de las Islas Canarias (REC), en el Registro de Madeira (MAR) y en Gibraltar tienen acceso sin restricciones.
- Los buques mercantes inscritos en el Registro Internacional de Buques de Dinamarca (DIS) tienen acceso sin restricciones al cabotaje; los buques de pasajeros inscritos en el DIS no tienen acceso al cabotaje.
- Los buques inscritos en el Registro Internacional de Alemania (ISR) y en el Registro Finlandés de buques mercantes que operan en el tráfico internacional tienen acceso limitado al cabotaje, determinado caso por caso, pero no acceso al cabotaje regular.
- En el período de referencia, Francia e Italia daban a los buques inscritos en sus segundos registros respectivos acceso limitado al cabotaje:
  - en **Italia**, los buques inscritos en el segundo registro, originalmente sin acceso al cabotaje, pasaron a poder efectuar servicios de cabotaje, pero solo caso por caso y con una limitación a seis viajes mensuales (Ley 27, 12/2002 nº 289); la Ley nº 326, de 24 de noviembre de 2004, autorizaba el cabotaje ilimitado en número de viajes como alternativa a los seis viajes mensuales, pero con la condición de que estas travesías fueran de más de 100 millas náuticas;
  - en **Francia**, el Registro de Territorios Australes y Antárticos Franceses (TAAF), que no daba acceso al cabotaje, fue sustituido por el Registro Internacional Francés (RIF) en virtud de la Ley nº 2005-412 de 3 de mayo; los buques inscritos en el RIF tienen acceso limitado al cabotaje de mercancías a condición de que no sean explotados exclusivamente en rutas de cabotaje.

### 1.1.3. Régimen de la tripulación

El artículo 3 del Reglamento prevé la aplicabilidad del régimen del Estado de acogida a la tripulación de los buques de arqueo inferior a 650 TB y de los que efectúan cabotaje insular, excepto en el caso de los buques mercantes de más de 650 TB de arqueo si los viajes de que se trate son continuación de un viaje o preceden uno con destino u origen en otro Estado.

En 2004, el Tribunal de Justicia aclaró el ámbito de aplicación del artículo 3 respecto de los buques de crucero<sup>11</sup>. Según el Tribunal, los asuntos relacionados con la tripulación de los buques de crucero de arqueo bruto superior a 650 TB que efectúen cabotaje continental o insular son responsabilidad del Estado del pabellón. El régimen del Estado de acogida solo podría aplicarse a los buques de crucero de menos de 650 TB.

En 2006, el Tribunal aclaró igualmente el concepto de «*viaje que sigue o precede a un viaje de cabotaje*»<sup>12</sup>: toda clase de viaje a partir de otro Estado o con destino a otro Estado, independientemente de que haya un cargamento a bordo.

<sup>10</sup> Como recordaba el informe anterior, los registros *offshore* de los Estados miembros no son beneficiarios del Reglamento (por ej., los registros de las Antillas Holandesas, la Isla de Man, las Bermudas y las Islas Caimán) puesto que el Derecho de la UE no es de aplicación en esos territorios.

<sup>11</sup> Asunto C-288/02, Comisión de las Comunidades Europeas/República Helénica. Rec.2004 p. I-10071.

<sup>12</sup> Asunto C-456/04 *Agip Petrolí SpA contra Capitaneria di porto di Siracusa y otros*. Rec. 2006 I-03395.

El régimen de tripulación establecido en el artículo 3 puede resumirse como sigue:

Estado del pabellón	Estado de acogida
- buques de más de 650 TB que efectúen cabotaje continental; - buques de crucero de más de 650 TB; - cargueros de más de 650 TB que efectúen cabotaje insular, cuando el viaje de que se trate siga o preceda a un viaje con destino a otro Estado o a partir de otro Estado.	- buques de menos de 650 TB; - cargueros que efectúen cabotaje insular (con excepción de los buques de más de 650 TB que efectúen cabotaje insular, cuando el viaje de que se trate siga o preceda a un viaje con destino a otro Estado o a partir de otro Estado).

Solo seis Estados miembros aplican el régimen del Estado de acogida: Francia, Italia, España (como ya era el caso en el informe anterior), Portugal<sup>13</sup>, Grecia<sup>14</sup> y Bulgaria<sup>15</sup>.

Las principales normas legales de los Estados miembros en materia de tripulación se indican en el cuadro 2 del documento de trabajo adjunto.

#### 1.1.4. Obligaciones de servicio público (OSP) y contratos de servicio público (CSP)

El considerando 9 del Reglamento establece que la introducción de servicios públicos que impliquen determinados derechos y obligaciones para los armadores afectados deberá estar justificada con el fin de garantizar la suficiencia de servicios de transporte regular con destino y procedentes de islas y entre islas, siempre que no se hagan distinciones por motivos de nacionalidad o residencia. El artículo 4 del Reglamento autoriza a los Estados miembros a «celebrar contratos de servicio público o imponer obligaciones de servicio público, como condición para la prestación de servicios de cabotaje, a las compañías marítimas que efectúen servicios regulares con destino u origen en islas y entre islas» siempre y cuando estas obligaciones se impongan de forma no discriminatoria a todos los armadores de la UE.

Según una sentencia de 2001 del Tribunal de Justicia, el artículo 4, apartado 1, debe ser interpretado en el sentido de que permite a un Estado miembro, en una misma línea o trayecto marítimo, imponer OSP a las compañías marítimas y celebrar simultáneamente CSP con otras compañías para la participación en el transporte regular con destino u origen en islas o entre islas<sup>16</sup>.

El Tribunal volvió a aclarar la interpretación del artículo 4 del Reglamento en 2006, al declarar ilegal la norma española que: 1) permitía otorgar la concesión de servicios de cabotaje a un único operador durante un período de 20 años; 2) preveía como uno de los criterios de adjudicación de la concesión la experiencia de transporte en la ruta en cuestión; y 3) permitía imponer una OSP a los servicios de transporte regulares entre puertos continentales<sup>17</sup>.

En el período de referencia se observó la siguiente evolución de la legislación nacional sobre servicios públicos:

<sup>13</sup> En Portugal, según el Decreto-Ley 7/2006, el régimen del Estado de acogida es aplicable a los transportes regulares de carga general o en contenedores entre el continente y las islas de las Azores y de Madeira.

<sup>14</sup> En Grecia, los asuntos relacionados con la tripulación de los buques que efectúan servicios de cabotaje insular son competencia del Estado de acogida, por lo que es de aplicación el régimen griego.

<sup>15</sup> En Bulgaria, a los buques de menos de 650 GT se les aplica el régimen de tripulación búlgaro, de conformidad con el artículo 4 de la Ordenanza nº 10.

<sup>16</sup> Asunto C-205/99, *Analir contra Administración General del Estado*, Rec. 2001, I-1271.

<sup>17</sup> Asunto C-323/03, *Comisión de las Comunidades Europeas contra Reino de España*, Rec. 2006, I-2161.

- Grecia ha sustituido el régimen de autorización administrativa por otro de simple declaración (Ley 3922/2011 de 4 de marzo de 2011, que enmienda la Ley 2932/2001).
- España sustituyó el Real Decreto nº 1466/97 por el Real Decreto nº 1516/2007 de 16 de noviembre. El nuevo Decreto establece el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de los servicios marítimos de interés público. Completan este marco legislativo el Decreto 9/2009 de 27 de enero del Gobierno de Canarias y la Ley 11/2010 de 2 de noviembre del Gobierno de las Islas Baleares.
- Francia ha introducido sanciones financieras para los armadores de cabotaje insular que no cumplan las obligaciones de servicio público (Decreto de 18 de septiembre de 2008).

El cuadro 3 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión adjunto hace una recapitulación más detallada de la situación sobre las OSP y los CSP.

## **1.2. Evolución legislativa en los Estados de la AELC**

El 1 de enero de 2005, Noruega introdujo una exención del requisito de permiso de trabajo para los marinos que no son nacionales de Estados del EEE embarcados en buques extranjeros que transportan mercancías o pasajeros entre puertos noruegos. No obstante, en mayo de 2010 Noruega volvió a imponer el permiso de trabajo obligatorio, que no se aplica sin embargo a los tripulantes de cualquier nacionalidad que presten servicio en buques matriculados en el EEE.

Tal como se indicaba en el informe anterior, los buques inscritos en el Registro Nacional Noruego (NIS) no tienen acceso al cabotaje.

Las principales disposiciones que rigen el cabotaje en los Estados miembros y en los países de la AELC se indican en el cuadro 4 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión adjunto al presente informe.

## **2. EVOLUCIÓN DEL MERCADO**

La Comisión tuvo dificultades para recoger los datos necesarios para esta parte del informe puesto que los instrumentos estadísticos utilizados en los Estados miembros para hacer el seguimiento del cabotaje marítimo son cada vez más insuficientes y menos fiables. Tal como se indicaba en el cuarto informe, los Estados miembros ya no recogen datos estadísticos tan detallados como anteriormente. Además, con la liberalización del mercado también se ha hecho más difícil el registro de los datos del mercado por las administraciones nacionales. El análisis estadístico se ha convertido pues frecuentemente en una tarea interna de los operadores privados que se muestran renuentes a suministrar datos a las autoridades competentes por motivos de confidencialidad empresarial.

En la actualidad la Comisión está ponderando la posibilidad de establecer una metodología que posibilite la recogida de datos estadísticos detallados y actualizados sobre el transporte marítimo, incluido el cabotaje.

La presente parte del informe presenta la evolución del tráfico de cabotaje, incluidas las tendencias generales del tráfico de mercancías (2.1.1) y de pasajeros (2.1.2), las cuotas de mercado de los primeros y segundos registros (2.2) y la penetración en el mercado de los pabellones extranjeros (2.3).

## 2.1. Evolución del tráfico de cabotaje

### 2.1.1. Transporte de mercancías

Según los datos facilitados por los Estados miembros en respuesta al cuestionario de la Comisión, completados con los datos de Eurostat, el cabotaje de mercancías se mantuvo en general estable en el período 2001-2007 y en algunos países se registró un crecimiento continuo de su volumen. No obstante, desde 2008 el volumen del tráfico ha venido cayendo debido al efecto de la crisis económica, tendencia que ha sido más visible en **Grecia e Italia**. En **España**, el impacto de la crisis se ha dejado sentir principalmente en el tráfico de carga general, debido a la caída del consumo, y en el tráfico de carga seca a granel, afectado por la disminución de la actividad en el sector de la construcción.

Como era ya el caso en años anteriores, el cabotaje de mercancías está dominado por el **Reino Unido** (cuota elevada de tráfico de líquidos a granel), **España** (cuota elevada del tráfico de carga general) e **Italia** (cuota elevada de tráfico de líquidos a granel). En lo que respecta a los países de la AELC, el volumen de tráfico de **Noruega** continúa elevado, gracias principalmente al tráfico *offshore* de hidrocarburos (véase el cuadro 1 siguiente). Los datos disponibles sobre las categorías de tráfico se indican en el cuadro 5 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión adjunto al presente informe.

Cuadro 1: Cabotaje de mercancías

	Volumen total (millones de toneladas)									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>BE</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>BG</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>CY</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>DE</b>	-	8,4	8,4	8,4	7,8	7,2	7,9	8,1	6,9	6,3
<b>DK*</b>	13,5	12,0	13,7	13,0	14,6	17,0	17,8	16,9	13,2	14,8
<b>EE*</b>	-	0,4	0,5	0,7	0,5	0,3	0,7	0,2	0,1	0,2
<b>EL*</b>	23,4	30,5	36,3	35,0	32,4	33,7	34,3	30,8	27,2	22,2
<b>ES</b>	76,9	76,3	78,7	86,3	87,6	87,0	91,4	86,0	76,6	80,7
<b>FI</b>	5,8	6,1	5,5	5,3	5,0	5,7	6,1	6,1	5,3	8,0
<b>FR</b>	9,1	9,8	10,1	10,4	10	9,3	9,9	9	8,7	8,1
<b>IE</b>	-	-	-	-	0,9	0,8	0,9	1,0	1,0	0,9
<b>IT</b>	70,2	67,6	59,9	66,1	103,	73,8	72,7	67,6	60,7	58,6
<b>LT</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>LV</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>MT</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>NL</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>PL</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>PT*</b>	5,6	5,6	5,7	5,8	6,8	6,8	7,7	8,0	7,1	8,3
<b>RO</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>SE</b>	12,2	11,6	11,9	11,3	13,1	11,4	12,5	12,1	9,9	11
<b>SI</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>UK*</b>	105,	102,	96,4	95,7	97,0	88,7	88,0	84,6	79,6	71,3
<b>IS</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>NO*</b>	-	46,7	45,0	46,2	46,7	49,0	48,2	46,2	44,0	42,5

\* Fuente: Eurostat. Los datos recogidos por Eurostat se refieren a los puertos con un movimiento anual superior a 1 millón de toneladas.

## 2.1.2. Transporte de pasajeros

El cabotaje marítimo de pasajeros se mantiene estable con valores globales consolidados similares a los presentados en los informes anteriores. No se han registrado crecimientos importantes en este tipo de tráfico ya que ni siquiera los movimientos estacionales asociados a la temporada de turismo son significativos en el contexto de los valores globales. Los efectos de la crisis económica se han dejado sentir en el número de pasajeros, que ha registrado un descenso en los últimos tres años (en **España** cayó en 2010 a los niveles de 2004-2005, y en **Grecia** a los niveles de 2001).

El cabotaje marítimo de pasajeros presenta un grado elevado de concentración: los dos mayores mercados son **Grecia** e **Italia**, seguidas de **España**. El descenso registrado en **Dinamarca** debido a la apertura del enlace fijo del Gran Belt (entre Copenhague y el continente) desde mediados de la década de los noventa parece haberse estabilizado en un número menor de pasajeros que oscila entre ocho y nueve millones anuales (véase el cuadro 2 siguiente).

No hay datos estadísticos sobre el número de pasajeros en los países de la AELC.

Cuadro 2: Cabotaje de pasajeros

Volumen total (en millones de pasajeros)										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>BE</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>BG</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>CY</b>	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
<b>DE</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>DK*</b>	8,4	8,7	8,9	8,9	8,8	9,1	8,9	8,7	8,3	8,2
<b>EE</b>	-	-	-	-	-	-	2,0	2,0	1,9	1,8
<b>EL</b>	50	60	55	66	75	74	76	76	61	52
<b>ES</b>	16,6	16,0	17,0	18,5	18,3	19,4	20,1	19,7	18,4	18,2
<b>FI</b>	0,6	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
<b>FR*</b>	5,0	5,0	4,5	3,7	4,0	4,2	4,5	4,8	-	-
<b>IE</b>	-	-	-	-	-	-	0,4	0,4	0,5	0,5
<b>IT</b>	34,4	35,9	32,4	36,9	36,4	42,2	41,0	37,3	38,9	39,0
<b>LT</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>LV</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>MT</b>	3,1	3,3	3,4	3,5	3,5	3,6	3,8	3,4	3,8	4,0
<b>NL</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>PL</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>PT*</b>	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3
<b>RO</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>SE</b>	1,3	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	1,6	1,5	1,6	1,7
<b>SI</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>UK*</b>	4,0	4,2	4,1	3,7	3,2	3,1	3,3	3,1	3,0	3,1

\* Fuente: Eurostat. Los datos recogidos por Eurostat se refieren a los puertos con un movimiento anual superior a 200 000 pasajeros.

## 2.2. Cuotas de mercado respectivas de los primeros y segundos registros

El primer registro es dominante en el cabotaje de pasajeros. Solo en **España** y **Portugal**, que permiten el cabotaje de pasajeros por buques inscritos en sus segundos registros, estos registros tienen una pequeña cuota de mercado.

La cuota de mercado de los segundos registros tiende a aumentar en el cabotaje de mercancías. En **Italia**, con la flexibilización de las condiciones de acceso al cabotaje por parte de los buques inscritos en el Registro Internacional Italiano, se registró un aumento apreciable de la participación de estos buques en el cabotaje de mercancías. Según las autoridades italianas, es probable que esta tendencia se mantenga en el futuro.

### 2.3. Penetración de los pabellones extranjeros en el mercado

La presencia de buques extranjeros es más visible en el cabotaje de mercancías. En **Finlandia**, la presencia de pabellones del EEE extranjeros ha aumentado del 25 % en 2001 al 36 % en 2005 y al 47 % en 2010. En **Italia**, esa participación ha aumentado en el cabotaje continental de mercancías de aproximadamente el 43 % en 2001 a casi el 47 % en 2009. En **Alemania**, de promedio, más de la mitad del tráfico de mercancías está constituido por buques extranjeros con pabellón del EEE: en 2002 esta cuota de mercado representaba el 52 %, en 2010 ha aumentado hasta casi el 56 %.

El predominio de los pabellones nacionales continúa siendo manifiesto en el cabotaje de pasajeros, circunstancia que se da especialmente en **Grecia** donde la casi totalidad del mercado corresponde a buques que enarbolan el pabellón nacional (de los casi 300 buques que operan en el cabotaje de pasajeros, solo cuatro no enarbolan pabellón griego, aunque sí son de propiedad griega).

En el cuadro 6 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión adjunto figuran los datos disponibles.

## 3. EMPLEO

La información disponible sobre el empleo en el cabotaje marítimo es muy escasa.

En **Finlandia** y **Portugal** en 2005 se registró un ligero descenso del empleo en el cabotaje marítimo (de 1 697 trabajadores en el año 2000 a 1 562 en 2005 en Finlandia, y de 167 en 2000 a 149 en 2005 en Portugal)<sup>18</sup>.

En **España**, el número de marinos en servicio en buques de cabotaje de pabellón español ha descendido en un 49,5 % de 5 350 en 2001 a 2 649 en 2010, principalmente a causa de la reducción del número de buques (los buques de cabotaje de pequeño tamaño han sido sustituidos por un número menor de buques modernos de mayor arqueo).

En **Malta**, el cabotaje marítimo da empleo a 240 personas (incluidos los marinos) y, según las autoridades maltesas, el potencial de crecimiento es significativo ya que se espera que otras 500 personas encuentren empleo en el sector en los próximos años.

## 4. CONSULTA

En 2009 y 2012, la Comisión consultó las administraciones marítimas de los Estados miembros y demás partes interesadas<sup>19</sup> con vistas a evaluar el impacto del Reglamento.

La consulta comprobó la gran heterogeneidad del mercado del cabotaje en la UE. Las respuestas recibidas indican que el Reglamento respeta aparentemente esa diversidad y las especificidades demogeográficas de los Estados miembros.

---

<sup>18</sup> Fuente: Consultrans.

<sup>19</sup> Contribuyeron a este informe la Conferencia de Regiones Periféricas Marítimas (CRPM), la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA), la Organización Europea de Puertos Marítimos (ESPO) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF).

La eliminación de las barreras al acceso a los mercados de cabotaje no ha originado aparentemente un aumento significativo del número de armadores interesados en la prestación de servicios de cabotaje. Este desinterés podría tener un nexo directo con las características intrínsecas del mercado de cabotaje que, con las raras excepciones que constituyen las rutas de alto interés comercial<sup>20</sup>, representa un número de pasajeros bastante reducido y un volumen de mercancías limitado. Además, la situación geográfica frecuentemente no aporta ventajas al transporte marítimo en comparación con el transporte terrestre, por ejemplo porque impone requisitos técnicos especiales a los buques (por ej., los que navegan en las aguas septentrionales europeas frecuentemente tienen que ser de una clase apta para la navegación con hielo).

Por otra parte, conviene señalar que algunos armadores aseguran su presencia en los mercados de cabotaje de otros Estados miembros, no a través de la prestación física de servicios de cabotaje, sino adquiriendo participaciones en las compañías navieras nacionales<sup>21</sup>.

Las respuestas recibidas pusieron de manifiesto que el Reglamento sirvió su propósito de crear un marco normativo para los contratos y las obligaciones de servicio público aportando mayor transparencia a, respectivamente, su adjudicación e imposición.

Algunas respuestas hicieron hincapié en que las disposiciones del Reglamento relativas a las OSP y a los CSP habilitan a los poderes públicos a negociar con los armadores en posición de fuerza relativa y dan a las administraciones un elemento de control sobre las tarifas. Sin embargo, hay que compensar esta apreciación general con las situaciones en que el transporte entre el continente y las islas presenta un interés comercial escaso. Según la administración marítima griega, la falta de competencia real en algunas líneas ha generado costes más elevados de compensación por las obligaciones de servicio público<sup>22</sup>.

La consulta reveló que la excepción prevista en el artículo 3, apartado 2, del Reglamento que permite la aplicación, en las materias relacionadas con la tripulación, del régimen del Estado de acogida, tiene una importancia significativa para varios Estados miembros. Las respuestas subrayaron que esa excepción garantiza condiciones de competencia equitativas. No obstante, llegó a conocimiento de la Comisión que la falta de un acceso fácil por parte de los armadores a la legislación del país de acogida en lo que se refiere al régimen de la tripulación podría constituir un obstáculo al desarrollo del cabotaje insular.

Por último, algunas respuestas indican que la apertura del mercado al cabotaje en las rutas comerciales ha acelerado en algunos casos la modernización de las flotas y ha contribuido a la mejora de la calidad de los servicios ofrecidos.

---

<sup>20</sup> Por ejemplo, el transporte de cabotaje entre la Francia continental y Córcega, originalmente efectuado exclusivamente por la SCNM, ha atraído a otros armadores, como Corsica Ferries y, en 2010, Moby Lines.

<sup>21</sup> Por ejemplo, en 2008, el armador italiano Grimaldi Compagnia di Navigazione SpA adquirió una participación adicional en Greek Minoan Lines S.A., convirtiéndose en el mayor accionista de esta compañía.

<sup>22</sup> En Grecia, antes de que se aplicase el Reglamento, la financiación pública de las obligaciones de servicio público ascendía a 24 millones de euros, en contraste con los más de 100 millones de euros en los años 2009 a 2011, lo que representa un aumento anual de más del 400 % en comparación con el año 2000.

## **5. CONCLUSIONES**

### **5.1. Impacto de la liberalización**

En la UE, los servicios de cabotaje están liberalizados en su casi totalidad desde 1 de enero de 1999. El mercado griego, el último en beneficiarse de protección parcial, está abierto a la competencia desde el 1 de noviembre de 2002.

Hasta 2007, el mercado de cabotaje marítimo se mantuvo en general estable, registrando en varios países un crecimiento continuo del volumen de mercancías y del número de pasajeros transportados. Desde 2008, con el impacto de la crisis económica, ha experimentado un declive considerable.

Como ya era el caso en años anteriores, en lo que se refiere a las mercancías, el mercado con el mayor tráfico es el del Reino Unido, seguido del español y del italiano. Los líquidos a granel continúan siendo el tipo de mercancía más transportada.

En lo que respecta al tráfico de pasajeros, Grecia ocupa el primer lugar, seguida de Italia.

La penetración de pabellones extranjeros en los mercados nacionales de cabotaje ha crecido en el tráfico de mercancías, pero sigue siendo limitada en el cabotaje de pasajeros.

De las consultas efectuadas por la Comisión resalta que la liberalización ha tenido un impacto globalmente positivo, aunque modesto, que ha llevado a algunos Estados miembros a modernizar sus flotas para hacer frente al riesgo creciente de competencia.

### **5.2. Otras actuaciones**

A la luz de las consultas de 2009 y 2012 mencionadas en la sección 4 del presente informe, así como de la experiencia de obtenida con la aplicación del Reglamento desde hace varios años, la Comisión considera que el Reglamento cumple su objetivo y no precisa de revisión. Reconoce, con todo, que algunas de las cuestiones suscitadas en las respuestas a las consultas evidencian la existencia de problemas de interpretación y aplicación. Por consiguiente, la Comisión ha abordado estas cuestiones en su nueva comunicación interpretativa sobre el cabotaje marítimo<sup>23</sup>.

Dada la presente escasez de datos estadísticos sobre el cabotaje marítimo, y habida cuenta de que se ha completado la liberalización y se ha estabilizado el mercado, la Comisión propone presentar un informe sobre la evolución de la liberalización en los planos económico y jurídico solo en el caso de que se produzcan novedades significativas en este campo, y en cualquier caso no más tarde de 2018, para evaluar plenamente el impacto de la liberalización del cabotaje marítimo en Croacia, que goza de una excepción temporal respecto de algunas disposiciones del Reglamento hasta el 31 de diciembre de 2014.

---

<sup>23</sup> Véase la nota a pie de página nº 9.