

Las conferencias marítimas en el ámbito de la Unión Europea: el final de una exención a la libre competencia

Manuel ESTEPA MONTERO
Universidad Complutense de Madrid

Resumen: El artículo aborda el estudio de los recientes cambios operados en el seno de la Unión Europea en la regulación de las conferencias marítimas, acuerdos entre operadores marítimos para la fijación de precios que, de ahora en adelante, se consideran definitivamente prohibidos por contrarios a la libre competencia.

Abstract: Paper studies recent changes have happened in EU maritime regulations about shipping conferences, a classic agreement between shipowners, to set freight rates in ocean transports, that now is forbidden. New Regulation applies EC competition rules to international maritime traffic with European seaports.

Palabras Clave: transporte marítimo internacional, conferencias marítimas, fijación de de fletes, reglas CE de libre competencia.

Keywords: international maritime transport, shipping conferences, to set freight rates, EC competition rules.

Sumario:

- I. Importancia del transporte marítimo de línea para la Unión Europea.**
- II. Definición de las conferencias marítimas.**
- III. Sucinta evolución histórica de las conferencias marítimas.**

IV. El proceso de derogación del Reglamento (CE) nº 4.056/86, de 22 de diciembre, sobre conferencias marítimas.

- 4.1. La posición mantenida por el Parlamento Europeo (PE) durante el debate del nuevo Reglamento 1.419/06.*
- 4.2. La posición mantenida por el Consejo Económico y Social Europeo (CESE).*

V. El nuevo Reglamento (CE) 1.419/2006 del Consejo, de 25 de septiembre de 2006, que deroga el Reglamento (CE) 4.056/86.

- 5.1. Funciones originarias del Reglamento (CE) 4.056/86.*
- 5.2. Razones en las que se funda el nuevo Reglamento (CE) 1.419/06.*
 - 5.2.1. Argumento general.*
 - 5.2.2. Análisis de la aplicabilidad del artículo 81.3 TCE.*

VI. Dictamen solicitado al Consejo Económico y Social Europeo (CESE).

- 6.1. Objeto del Dictamen.*
- 6.2. La propuesta de la Comisión Europea.*
- 6.3. Conclusiones del Dictamen del Consejo Económico y Social Europeo (CESE).*
- 6.4. Observaciones generales.*

VII. El previsible escenario del transporte marítimo regular ante la derogación de la exención para las conferencias marítimas.

I. IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE LÍNEA PARA LA UNIÓN EUROPEA

La importancia capital que el transporte marítimo de línea alcanza en el momento presente para el conjunto de la economía de la Unión Europea se pone de manifiesto, de modo patente, si tenemos en cuenta los siguientes datos sobre dicha modalidad de transporte marítimo.

1.- El 60% del valor global del comercio marítimo internacional y el 25% de las 5.900 millones de toneladas transportadas por mar, durante el año 2006, corresponden a servicios regulares, lo que incluye a las conferencias marítimas. En consecuencia, los productos más valiosos (objetos preciosos, productos manufacturados y tecnología) se transportan por servicios de línea.

2.- El sector del transporte marítimo de línea en contenedor resulta vital para la economía europea. De un lado, los servicios regulares de transporte de contenedores suponen aproximadamente el 40% del comercio exterior de la UE-25 (hoy 27) por mar en términos de valor económico. Y por otro, los tres mayores operadores mundiales de servicios regulares de transporte marítimo son europeos y las rutas que conectan Asia y Europa, entre sí, junto con las existentes entre Asia y los Estados Unidos de América son, con diferencia, las rutas comerciales más importantes del globo.

3.- Hacia el final del año 2008, existían unas 150 conferencias marítimas internacionales en todo el mundo; de las que 28 operaban en rutas con salida y llegada a la Unión Europea.

4.- Por último, ha de tenerse en cuenta que entre los principales Estados del mundo que realizan transporte marítimo se encuentran Dinamarca, Alemania, Francia, Italia, Reino Unido, los países bálticos y Chipre. Países todos ellos miembros de la Unión.

II. DEFINICIÓN DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS

Las conferencias, de conformidad con la experiencia acumulada a lo largo de los últimos 150 años, la normativa jurídica y los usos de sector del transporte marítimo, pueden ser definidos como un acuerdo entre compañías navieras de

transporte regular de mercancías para la fijación de fletes comunes entre sus miembros, al que se puede agregar otros elementos secundarios, algunos de los cuales, suelen estar presentes en la práctica totalidad de los cárteles de este tipo entre transportistas marítimos, con la finalidad de eliminar o reducir al máximo los posibles competidores en la ruta que sirven¹.

III. SUCINTA EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS

La evolución histórica de las conferencias marítimas se encuentra marcada por el paulatino desarrollo de la legislación de defensa de la competencia y de la relativa al transporte marítimo. Así cabe distinguir, desde sus inicios en el último tercio del siglo XIX hasta la actualidad, cinco fases no necesariamente sucesivas.

En una primera fase, asistimos al surgimiento de los primeros acuerdos entre compañías navieras con la finalidad de restringir, en su beneficio, la competencia existente en el mercado del transporte marítimo.

El origen de las conferencias marítimas se encuentra directamente asociado al desarrollo del transporte de mercancías por mar impulsado mediante máquinas de vapor que conoció una rápida mejora en el último tercio del siglo XIX. A partir de entonces, la capacidad de transporte de las compañías navieras y la regularidad de su tráfico entre puertos permite un flujo continuo de carga a gran escala, facilitando así el desarrollo potencial de un mercado competitivo en el que nuevas compañías intentarán arrebatar parte de la demanda existente. De modo que la eventualidad de lucha entre los distintos armadores y de entrada de nuevos oferentes viene a convertirse en la piedra clave del nuevo mercado de transporte marítimo internacional.

Ha de ubicarse por lo tanto en el último tercio del siglo XIX, con el pleno desarrollo del tráfico marítimo, cuando surgen verdaderamente los primeros acuerdos restrictivos de la competencia entre compañías navieras; la mayoría de los cuales se pueden englobar en el concepto de conferencia marítima (denominados comúnmente como “*rings*” o “*ententes*”)² y también las primeras críticas y los primeros pleitos ante los Tribunales. Así, en relación con el

¹ Vid. en este punto: Committe of Inquiry into Shipping; *Report* (Rochdale Report), HMSO. Cmnd 4337, London 1970, pp. 117 y ss.; y ORTIZ BLANCO, L., *Las Conferencias Marítimas frente al Derecho Antitrust de la Comunidad Europea*; Marcial Pons, Madrid, 2007, p. 46.

² HERNÁNDEZ YZAL, S., *Derecho Marítimo*, Ed. Bosch, Barcelona 1989, 2 vols.

tráfico marítimo entre Gran Bretaña y la India surge, en 1875, el primer acuerdo de fijación de fletes: la «*Calcuta Steam Traffic Conference*», aunque la primera Conferencia Marítima propiamente dicha fuera la «*Transatlantic Shipping Conference*» entre EE.UU y Europa que, sin embargo, no estableció una política común de fletes hasta 1902. Sin embargo, el primer gran litigio ante los Tribunales, en este caso británicos, tendrá lugar entre la «*Agreement for the Working of the China and Japan Trade*», encargada de servir la ruta entre Europa y el Extremo Oriente, y la «*Mogul Steamship Co.*». Debido a las prácticas monopolísticas empleadas por las compañías integrantes, que incluían rebajas a los cargadores que trabajaran en exclusiva con la Conferencia y la utilización de “buques de lucha” en todos los puertos que visitaban los barcos de la citada compañía independiente, ésta emprendió acciones judiciales que se saldaron con una victoria para las compañías asociadas ante el Tribunal de Apelación y la Cámara de los Lores, respectivamente, en aplicación del “*common law*”: mientras no se aplicaran por las navieras firmantes del acuerdo colusorio prácticas ilícitas, la mera existencia de una guerra competitiva que pone a la compañía rival fuera del mercado debe estimarse admisible y no constitutiva de “confabulación”³.

El panorama inicial de la legislación reguladora de las prácticas existentes se iba a completar en 1890 con la primera gran ley estadounidense contraria a la cartelización de los mercados o ley *antitrust*. Aunque existió un precedente inmediato en Canadá –la ley de defensa de la libre competencia de 1889–, la primera norma estadounidense de este tipo será la *Sherman Act* de 2 de julio de 1890, así conocida comúnmente en homenaje al Senador que promovió su aprobación; si bien su verdadero título era el de Ley para la protección del tráfico y el comercio contra las restricciones y los monopolios injustos (“*Act to protect trade and commerce against unlawful restraints and monopolies*”).

La *Sherman Act* de 1890, en su Sección 1ª, aplicable al sector marítimo, declara ilícito todo contrato, agrupación en forma de *trust* o de otro tipo, o práctica concertada que restrinja el tráfico o el comercio entre Estados o con países extranjeros. De modo que las conferencias marítimas, en cuanto suponen acuerdos de fijación de precios, constituyen prácticas radicalmente ilegales conforme a dicha disposición.

La *segunda fase*, se inicia una vez aprobadas las primeras normativas de defensa de la competencia, al desarrollarse en los Estados Unidos de América una legislación para el sector marítimo tendente a regular sus especificidades.

³ JENNINGS, E. *Cargoes, A centenary story of the Far Eastern Freight Conference*, Meridian Communications, Singapore 1980, p. 31.

Se trata de la *Shipping Act* de 1916 que irá seguida, décadas más tarde, de otras leyes del mismo tenor que, sucesivamente, van a ir asimilando para el transporte marítimo las tendencias de regulación del mercado predominantes en cada etapa histórica.

Ante las graves consecuencias procesales que para las compañías navieras se derivaban de la mencionada normativa *antitrust* (que, en la práctica, conllevaban la desaparición de dichos acuerdos), se promueve la promulgación de una legislación propia que reconozca la especialidad del sector. Dicha regulación se concreta en la denominada *Shipping Act*, promulgada el 2 de julio de 1916, prescribiendo una exención *antitrust* para las conferencias marítimas. La *Shipping Act* parte de una valoración positiva del sistema conferencial para asegurar un transporte de línea estable y eficaz; pero al mismo tiempo, se apoya en la doctrina anticolusoria contenida en la *Sherman Act*, para evitar que las compañías participantes del acuerdo abusen eventualmente de una posición de dominio, imponiendo la sujeción a una autoridad administrativa y a una normativa precisa. La labor de verificación se atribuía a la *Federal Maritime Board* (inicialmente denominada *United States Shipping Board, USSB*) ante la que debían registrarse los acuerdos de conferencia y sujetarse a autorización, pudiendo alterar su contenido o prohibirlos. La Ley prohibía los denominados “buques de lucha” que realizaban la ruta a un precio inferior al de mercado con el objetivo de perjudicar a los competidores. Igualmente, la realización de prácticas desleales o que conllevaran una discriminación con los cargadores, como los acuerdos en exclusiva y las rebajas diferidas. Y finalmente, ha de destacarse también la exigencia de que las conferencias fueran «abiertas», con plena libertad de salida y entrada de miembros, en contra de la costumbre general existente en el tráfico marítimo internacional.

La *Shipping Act* de 1916 fue modificada por la Public Law 87/346, de 31 de octubre 1961, conocida como la *Bonner Act* -así llamada porque se basó en el informe de la Comisión Bonner, aunque también se fundamentó en el del Comité Celler-, que impuso un sistema más riguroso de control administrativo para las conferencias marítimas. En primer lugar, como organismo encargado del control de las mismas, la *Federal Maritime Commission* (FMC) sustituye a la *Federal Maritime Board* y, en segundo término, introdujo en relación con la valoración de los acuerdos de conferencia que le fueran notificados, el concepto del “interés público” como criterio para la determinación de su legalidad⁴. El «criterio del interés público» otorga una amplia discrecionalidad a

⁴ Mc CONNELL, J. W., *The U.S. Shipping Act of 1984*, London, Lloyd's of London Press Ltd., 1985, pp. 6 y 7; y BONET SERRA, E., *La libre competencia en el Transporte Marítimo (El tráfico de mercancías de línea regular)*, J. M^a Bosch, Barcelona 2000, pp. 116 y 117.

la Comisión para denegar la autorización a todos los acuerdos conferenciados salvo que las navieras implicadas acreditaran satisfactoriamente que el interés general resultaba favorecido por las limitaciones establecidas a la competencia. El régimen establecido por la *Bonner Act*, quizás en exceso reglamentista, fue derogado parcialmente por la *Shipping Act*, firmada y promulgada por el Presidente Reagan el 18 de junio de 1984; en concordancia con el movimiento de general de desregulación en la economía y en el sector de los transportes que se promovió durante la época. De manera que la nueva ley venía a establecer un control más leve de la Administración, comenzando por un sistema más simple y breve de otorgamiento de la exención *antitrust* por la FMC a los acuerdos de conferencia que le fueran notificados (así los acuerdos notificados se entienden aprobados, de modo automático, si una vez cumplido el plazo de 45 días desde su registro, la Comisión no expresa una opinión contraria). La nueva regulación legal cambia, además, la consideración global que se hace de las conferencias marítimas: a partir de ahora tales prácticas cartelizadas son permitidas, salvo que la FMC acredite que no se cumplen las condiciones de exención que establece la *Shipping Act*. Con lo que se invierte la carga de la prueba respecto de la normativa anterior. La regulación todavía vigente sustituye el siempre impreciso concepto del “interés público” por otro más concreto: se prohíben los acuerdos limitativos de la competencia que comporten un incremento de gasto o afecten a la calidad del servicio ofertado. Y finalmente, en el procedimiento de autorización se prohíbe la intervención de terceras personas -léase el Departamento de Justicia de EE.UU.- que puedan oponerse a la entrada en vigor de los nuevos acuerdos propuestos.

La tercera fase se desarrolla en Europa, a partir de mediados de los años 50 en paralelo con la experiencia legislativa estadounidense sobre los acuerdos entre navieros conferenciados, con la constitución de la Comunidad Económica Europea que establece las bases para un nuevo modelo económico fundado en el libre comercio dentro de un mercado competitivo, así como en las libertades de circulación de personas, mercancías, servicios y capitales.

El 25 de marzo de 1957, los signatarios de los seis Estados negociadores suscriben en Roma el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea que persigue la integración económica de los Estados miembros. Para el logro de dicho objetivo, el Tratado establece, entre sus principios fundamentales, la defensa de la libre prestación de servicios (artículo 3.c) y la puesta en marcha de una política común en el sector de los transportes (artículo 3.e); estableciendo, en los artículos 59 a 66 (Título III) y 85 a 94 (Título V), las normas generales para su consecución.

Con todo, desde la perspectiva del transporte marítimo, ya desde el comienzo de su aplicación, el 1 de enero de 1958, se planteó la cuestión de si las normas

generales del Tratado, y en especial, las referidas a la libre prestación de servicios y las relativas a la competencia, le eran aplicables al sector. El núcleo de la controversia se centra en las normas contenidas en el Tratado de Roma que dedica un título específico a los transportes en general, el Título IV (artículo 74 a 84). El debate aparece en relación con la navegación marítima y aérea, en virtud del artículo 84 TCE, que declara la no aplicación del mismo a dichos sectores.

Surgen entonces en el seno de las instituciones comunitarias dos teorías contrapuestas sobre el alcance del TCE respecto de ambas modalidades de transporte. El Consejo defendía la «*tesis de la especificidad del Tratado*», según la cual, el transporte marítimo y el aéreo no se encontraban sujetos a ninguna de las normas del Tratado (ni a las generales ni tampoco a las particulares del Título IV del Tratado), por lo que era preciso para su aplicación que el propio Consejo aprobara la regulación necesaria, conforme a lo dispuesto por el artículo 84.2 del TCE.

La Comisión, por su parte, era partidaria de la «*tesis de la universalidad del Tratado*», conforme a la cual, en lo que se refería a las disposiciones generales del mismo, éstas sí resultaban de aplicación al transporte marítimo. A pesar de lo cual, asumía la idea de que debía suspenderse su aplicabilidad, en virtud de una decisión del Consejo adoptada con arreglo al artículo 84.2 del TCE.

Para dar salida a la situación de pugna institucional creada, el Consejo, sin decantarse decididamente por ninguna de las teorías expuestas, adoptó, el día 6 de febrero de 1962, el Reglamento (CE) núm. 17/1962 que constituye la normativa que articula procedimentalmente la aplicación de los artículos 85 y 86 del TCE, por cuanto atribuye a la Comisión los poderes de investigación y sanción necesarios para la aplicación de las normas generales de la competencia. Este reglamento no excluía a los transportes de su ámbito de aplicación por lo que, de haberse interpretado conforme a la tesis amplia preconizada por la Comisión, hubiera permitido su vigencia para el transporte marítimo. No obstante, la propia Comisión, en su voluntad de que no afectara de modo transitorio a los sectores del transporte marítimo y aéreo, aceptó renunciar a los poderes otorgados por el denominado “Reglamento 17” en ambos tipos de transporte, mediante la adopción por el Consejo del Reglamento (CE) número 141/1962⁵.

Adoptada esta solución normativa coyuntural, la disputa creada entre las tesis de la universalidad y de la especificidad del Tratado de Roma no se resolvería

⁵ BAENA BAENA, P.J., *La política comunitaria de los transportes marítimos*, Marcial Pons, Madrid 1995, p. 21 y ss.

sino hasta la Sentencia dictada por el TJCE el 4 de abril de 1974, lo que determinó la no aplicación de las normas generales del TCE al transporte marítimo durante el largo período que media entre 1962 y 1974.

Paralelamente, los países de la Europa occidental, por influencia de la legislación norteamericana de libre competencia, adoptan regulaciones *de defensa de la libertad de mercado*⁶. No obstante, constituye un principio unánimemente admitido por las legislaciones nacionales el de la consideración del sector marítimo como un ámbito al que, en la práctica, no se aplica la prohibición de acuerdos colusorios en atención a sus características específicas. En unos casos, la mayoría, las leyes nacionales consideran a los cárteles del sector del transporte marítimo ajenos a la aplicación de la regulación *antitrust*; mientras que en los restantes, los menos, estiman que los acuerdos que pudieran suscribir las compañías marítimas eran merecedores del otorgamiento de una exención *antitrust*. En este punto, la Ley española *de represión de las prácticas restrictivas de la competencia*, 110/1963, de 20 de julio, no se encuadra exactamente en ninguna de las dos opciones pues, de un lado, no excluye a los cárteles marítimos de su ámbito de aplicación, y de otro, tampoco les otorga expresamente una exención *antitrust* a los acuerdos restrictivos del sector marítimo. Ello no obstante, el Tribunal de Defensa de la Competencia, en aplicación de los artículos 4 y 5 de la citada Ley, ha declarado de modo reiterado que las conferencias investigadas se encontraban exentas de la prohibición *antitrust*.

La cuarta fase viene representada por la doctrina jurisprudencial elaborada a partir del pronunciamiento del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas en su Sentencia de 4 de abril de 1974, a favor de la aplicabilidad de las normas generales del TCE al transporte marítimo.

El Tribunal de Justicia declaró en la referida Sentencia conocida como «*de los Marineros Franceses*» que el artículo 84.2 del TCE, como el resto de las normas fundamentales del Tratado, eran aplicables al conjunto de las actividades económicas, y por lo tanto también al transporte marítimo y aéreo, y que sólo podían considerarse inaplicables en virtud de disposiciones expresas del propio Tratado. La Comisión había impugnado una regulación legal de la República Francesa, que impedía la libre circulación de trabajadores dentro de la Comunidad (artículo 48 TCE, artículo 39 TCE-Niza) al exigir que las

⁶ GARRIGUES, J., *La defensa de la competencia mercantil*, Sociedad de Estudios y Publicaciones, Madrid, 1964, afirma que «los principios americanos de la legislación *antitrust* penetran en Europa en la mochila de los soldados de los ejércitos de ocupación de Alemania», p. 80 y ss.; BOET SERRA, E., *La libre competencia en el Transporte Marítimo (El tráfico de mercancías de línea regular)*, J. M^a Bosch, Barcelona 2000, p. 118.

tripulaciones de los barcos de su pabellón tuvieran un cierto número de tripulantes de nacionalidad francesa. De este modo, se inclinaba por la tesis de la universalidad del Tratado sostenida por la Comisión.

En la Sentencia de 30 de abril de 1986 (*Ministère Publique v. Lucas Asjes y otros*), asunto conocido como «*Nouvelles Frontières*», en relación la libre competencia en el transporte aéreo, el Tribunal de Justicia sostiene con alcance general que las normas de la competencia formaban parte de las normas generales del Tratado y, por lo tanto, eran plenamente aplicables al transporte aéreo (y también al marítimo). Siendo el artículo 61.1 del TCE (artículo 51.1 TCE-Niza) la única disposición cuya aplicación sí precisaba de la previa adopción de normas expresas por el Consejo. De modo que, en virtud del artículo 61, los artículos referidos a la libre prestación de servicios no serían directamente aplicables. Pero, en cambio, sí lo serían las normas relativas a la libre circulación de trabajadores por cuenta ajena, a la libertad de establecimiento de las personas físicas y jurídicas, a la libre circulación de capitales y todas las demás generales del Tratado.

La quinta y última fase, que se solapa en el tiempo con la anterior, viene representada por los principales acuerdos adoptados por la comunidad internacional que, precisamente a partir de 1974, determinan, junto con la jurisprudencia ya citada del TJCE, el régimen jurídico actual.

El 6 de abril de 1974, la Convención de la UNCTAD adopta el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas que viene motivado por las reiteradas protestas elevadas por el grupo de los países en desarrollo (PVD) a partir de los años sesenta que consideraban que los carteles marítimos constituían el principal motivo de los elevados precios que debían abonar a las compañías marítimas para poder exportar sus productos. Ello motivó una revisión a fondo de las políticas relativas a los fletes seguida por las conferencias marítimas en el marco de la Conferencia sobre Comercio y Desarrollo de las Naciones Unidas (UNTACD). Y como fruto de las discusiones se obtuvo en Ginebra la aprobación de un Código de Conducta de las conferencias marítimas. Conforme a las disposiciones del texto aprobado, el Código no entraba en vigor sino a partir del 6 de octubre de 1983, y para España conforme al procedimiento diplomático el día 3 de agosto de 1994.

El Código de conducta respalda la actividad de las conferencias marítimas, a las que se considera lícitas, y establece un esquema general de regulación normativa de sus actuaciones con un doble objetivo. De un lado, conforme a los intereses generales de los exportadores y cargadores asegurar un transporte de línea permanente, rentable y eficaz, a la vez que se impide que los cárteles

navieros abusen de su posición de dominio en el mercado en perjuicio de los intereses de los usuarios y, de otro, asegurar una mayor participación de las respectivas navieras nacionales de los países en desarrollo (PVD) en el tráfico marítimo regular. Con la finalidad del logro de tales objetivos, el texto fomenta la consulta entre las partes comerciales, con la participación de las autoridades si éstas lo juzgan conveniente; la publicidad de sus actividades; y aprueba los acuerdos de las compañías navieras conferenciadas de determinación de fletes, de limitación de la oferta, establece la conocida regla de distribución del tráfico 40-40-20, así como los acuerdos de fidelidad y, por último, instaura el derecho de acceso de las flotas nacionales al tráfico de las conferencias relativo al propio comercio exterior (reserva de carga). Las navieras de un tercer país o «*cross-traders*», en cambio, no poseen el derecho automático a pertenecer a la conferencia, por lo que su ingreso depende, en última instancia, del grado de oferta y de demanda existente en la ruta de que se trate.

Conviene destacar que el Código de Conducta, desde su aprobación fue rechazado por los Estados Unidos de América y Canadá (sin que tampoco fuera ratificado por Japón ni por Australia) al entrar en conflicto con su propia regulación y, sobre todo, por chocar con la visión liberal que para la regulación del sector supone, por ejemplo, el establecimiento de conferencias cerradas o la reserva de carga. En Europa, en cambio, la interpretación por el TJCE a favor de la tesis de la universalidad del TCE, con la consecuencia de su aplicación al transporte marítimo, y la ratificación por buena parte de los Estados miembros del Código UNCTAD a raíz del «*Acuerdo de Bruselas*» de 1977, conformaron un marco general regulador plenamente contradictorio para los países de la Unión Europea que ha planteado la necesidad de revisión de las normativas comunitarias. De suerte que la legalidad de un acuerdo entre navieros conferenciados depende del tipo de tráfico que se desarrolle (tramp o regular), de las rutas en las que se realiza (comunitaria o internacional extracomunitaria), de los pactos que establece y del tráfico al que sirve.

IV. EL PROCESO DE DEROGACIÓN DEL REGLAMENTO (CE) n° 4.056/86 DEL CONSEJO, DE 22 DE DICIEMBRE, SOBRE CONFERENCIAS MARÍTIMAS

4.1. La posición mantenida por el Parlamento Europeo (PE) durante el debate del nuevo Reglamento 1.419/06

El escenario institucional, dentro de la Unión Europea, con miras a la derogación del citado Reglamento (CE) n° 4.056/86, podría exponerse del siguiente modo.

- La derogación del Reglamento (CE) nº 4.056/86 del Consejo, de 22 de diciembre, crea un conflicto jurídico originado por la adhesión de algunos países miembros al *Código de Conducta de las Conferencias Marítimas de la UNCTAD*. Se recomienda a los Estados miembros que renuncien a dicha adhesión.
- La situación pone de manifiesto la necesidad de disponer de un procedimiento preciso que permita gestionar los conflictos de Derecho internacional que puedan presentarse (que podría haber sido el establecido en el propio artículo 9 del Reglamento 4.056/86 si se hubiera dejado vigente).
- El Parlamento Europeo, al igual que el CESE, piden a la Comisión Europea que presente un panorama transparente sobre la posición defendida por terceros países (China, Estados Unidos, Canadá, Japón, Singapur e India).

4.2. La posición mantenida por el Consejo Económico y Social Europeo (CESE)

Puede sintetizarse en los siguientes apartados.

- El sistema de conferencias marítimas sigue estando sujeto a acuerdos multilaterales y bilaterales en los que los Estados miembros de la UE y la Comunidad son partes contratantes.
- En consecuencia, la propia Comisión reconoció que la fecha de derogación de las correspondientes disposiciones del Reglamento (CE) nº 4.056/86 debería aplazarse dos años -hasta 2008- para poder denunciar o revisar los acuerdos con terceros países.
- La derogación de la exención podría tener consecuencias negativas en el número de pymes del sector marítimo existentes ya que podría implicar una reducción del número de operadores intervinientes, en la medida en que muchas compañías pequeñas y medianas sólo pueden operar en línea regular mediante el sistema de conferencias marítimas.

V. EL NUEVO REGLAMENTO (CE) 1.419/2006 DEL CONSEJO, DE 25 DE SEPTIEMBRE DE 2006, QUE DEROGA EL REGLAMENTO (CE) 4.056/86

El Reglamento 1.419/2006 del Consejo, de 25 de septiembre de 2006, que deroga el Reglamento (CEE) 4.056/86, supuso un cambio radical en la regulación del transporte de línea en Europa, en la medida en la que venía a

terminar con una situación marcada por la presencia continua y preponderante de las conferencias marítimas en todas aquellas rutas regulares que tuvieran como punto de salida o de destino algún puerto de la Unión Europea. La nueva regulación que establecía el fin de la exención para la categoría de acuerdos que constituían las conferencias marítimas (CMA) tenía como puntos más destacados los que se detallan a continuación.

5.1. Funciones originarias del Reglamento (CE) 4.056/86

El Reglamento (CE) 4.056/86 desempeñó originalmente dos funciones:

1) Conteníá «*disposiciones de procedimiento*» para la aplicación de las normas comunitarias de la competencia. Tales normas fueron modificadas por el Reglamento (CE) nº 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre la competencia previstas en los artículos 81 y 82 del TCE con el objeto de incluir el transporte marítimo en el ámbito de aplicación de las normas comunes de competencia, aplicables a todos los sectores con efectos a partir del 1 de mayo de 2004, con excepción del cabotaje y los servicios internacionales *tramp*.

2) Establecía «*ciertas disposiciones sustantivas de competencia*», concretas, para el sector marítimo y especialmente una exención por categorías para las conferencias marítimas que hasta el nuevo Reglamento continuaba estando en vigor.

La nueva disposición de 25 de septiembre de 2006, en su artículo 1, deroga el Reglamento anterior con la salvedad del artículo 1.3.b) y c); los artículos 3 a 7; y los artículos 8.2 y 26 que continúan en vigor hasta el 18 de octubre de 2008.

Se deroga, además, el artículo 32 del Reglamento (CE) 2003, (*vid. art. 2*).

5.2. Razones en las que se funda el nuevo Reglamento (CE) 1.419/06

En relación con el nuevo Reglamento (CE) 1.419/06, interesa destacar sobre todo «*la argumentación en que se funda*», que es doble.

1.- Por un lado, se alude a que, teniendo en cuenta que el sector de líneas marítimas es de carácter mundial, la Comisión Europea dará todos los pasos adecuados para avanzar hacia la supresión de la exención relativa a la fijación de

precios aplicable a las conferencias marítimas que existen en el resto del mundo, manteniendo al mismo tiempo la exención aplicable a la cooperación operativa entre líneas marítimas agrupadas en consorcios y alianzas, de conformidad con las recomendaciones de la Secretaría de la OCDE formuladas en 2002.

2.- Pero por otro, en segundo término, realiza también un examen detallado de cuál es la situación actual en relación con las conferencias marítimas que justifica la supresión de la exención. Para ello, se da un argumento general y a continuación se analiza el incumplimiento radical del artículo 81 TCE por los participantes en este tipo de prácticas.

5.2.1. Argumento general

En relación con las conferencias marítimas debe partirse de la «*ventaja general teórica*» que conllevaría su mantenimiento (según ha sido razonado de modo tradicional por la doctrina especializada). Así, en consonancia con lo que resulta un lugar común en la literatura sobre el transporte marítimo, se apunta que los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas de todos o algunos de los miembros de una o más conferencias marítimas de línea, que cumplan ciertas condiciones, aportan estabilidad al garantizar a los exportadores unos servicios fiables.

Pero seguidamente, el Reglamento analizado afirma que tal ventaja teórica carece de justificación. Y para ello parte de una afirmación de alcance general: El transporte marítimo de línea “*no es singular*” pues su estructura de costes no difiere, sustancialmente, de las de otras industrias.

5.2.2. Análisis de la aplicabilidad del artículo 81.3 TCE

-En primer lugar, ha de considerarse el hecho de que el citado precepto sólo permite las exenciones para el caso de que «*que el acuerdo restrictivo contribuya a mejorar la producción o distribución de mercancías o a promover el progreso técnico o económico*». Pues bien, en este sentido, debe tenerse en cuenta que:

1) Las CMA ya no son capaces de hacer cumplir la tarifa de la conferencia, aunque aún consiguen fijar unos gastos o recargos que forman parte del precio del transporte. Con lo que ya ni siquiera funcionan eficientemente.

2) Tampoco hay pruebas de que el sistema de conferencias dé lugar a unas tarifas de fletes más fiables, tal como ocurriría en un mercado plenamente competitivo.

3) Los miembros de las CMA ofrecen, cada vez más frecuentemente, sus servicios a través de “*acuerdos individuales de servicio*” concluidos con exportadores individuales.

4) Por consiguiente, el nexo casual entre restricciones (fijación de precios y regulación de suministros) y las eficiencias alegadas (servicios fiables) parece demasiado tenue para cumplir la primera de las condiciones.

- En segundo término, obliga a «*que los usuarios reciban una compensación por los efectos negativos resultantes de las restricciones de la competencia*».

A este respecto, cabe señalar que la fijación horizontal de precios comporta unos efectos negativos muy importantes para los demandantes (que podrían concretarse en un menor número de opciones tarifarias y en unos precios más altos que los que presumiblemente se obtendrían en un mercado en libre competencia). Sin embargo, no se ha identificado aún ningún efecto claramente positivo. Siendo de destacar que los usuarios del transporte marítimo opinan que las CMA operan en beneficio de sus miembros menos eficientes y abogan por su abolición.

- En tercer lugar, el precepto exige «*que la conducta [a eximir] no imponga a las empresas de que se trate unas restricciones que no sean imprescindibles para alcanzar sus objetivos*».

Pues bien, en este punto, cabe señalar por una parte que, por comparación de las CMA con los consorcios, los usuarios del transporte marítimo consideran que éstos últimos -acuerdos de cooperación que no alcanzan a la fijación de precios- prestan unos servicios marítimos regulares, adecuados, fiables y eficientes. De modo que los beneficios que supuestamente se obtendrían mediante el funcionamiento de las primeras se pueden igualmente alcanzar con los segundos.

Y de otra, que se ha producido, como ya he señalado, un aumento considerable de los “*acuerdos individuales de servicio*”, incluso por parte de los integrantes de las CMA (que se traslada a los precios), que “*por definición*” no restringen la competencia y benefician a los exportadores, pues permiten prestar servicios especiales personalizados. Con lo que, en la práctica, existe un cierto incumplimiento permanente del esquema propio de las CMA que, al menos teóricamente, justificaba la admisión de la exención en el ámbito de la Unión Europea.

Por lo tanto, no se ha demostrado que las restricciones de la competencia que comporta el sistema de CMA sean imprescindibles para la prestación de servicios fiables.

- Finalmente ha de tenerse también en cuenta el dato de que, en todo caso, «*las conferencias deben seguir sujetas a presiones competitivas efectivas*» para conseguir unas condiciones de funcionamiento y un nivel de eficiencia que justificaran su existencia.

A este respecto conviene señalar, en la línea ya apuntada, la paradoja que supone el hecho de que, en la actualidad, las CMA se encuentren presentes en todas las líneas marítimas importantes del mundo y sus integrantes compitan con los consorcios y con las compañías independientes, sobre todo en materia de precios, dada la pérdida de peso –*léase disciplina interna*– de las conferencias. Pero, al mismo tiempo, apenas exista competencia en materia de precios, en cuanto a recargos y gastos complementarios, que constituye precisamente la parte de la contraprestación económica, propia y específica de las conferencias marítimas.

Además, en numerosos supuestos, los transportistas participan en conferencias y consorcios en la misma ruta, intercambiando “*información sensible*” desde el punto de vista comercial y acumulando los beneficios de las exenciones por categorías para las conferencias (fijación de precios y regulación de la capacidad) y de los consorcios (cooperación operativa para la prestación de un servicio conjunto). Con lo que la determinación de hasta qué punto las CMA se encuentran sujetas a competencia real efectiva interna o externa resulta un ejercicio harto complejo, que sólo puede hacerse de forma individual.

VI. DICTAMEN SOLICITADO AL CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO (CESE)

En la exposición de cuál sea el panorama actual de los Acuerdos entre compañías de transporte marítimo regular, interesa destacar el contenido del Dictamen que emitió el Consejo Económico y Social Europeo el 11 de julio de 2007 que completa el marco de propuestas sobre el sector.

6.1. Objeto del Dictamen

El objeto del dictamen no es otro que el de explorar la conveniencia de derogar el Reglamento (CE) nº 954/79 del Consejo, de 15 de mayo, relativo a la ratificación por los Estados miembros del Convenio de las Naciones Unidas de un Código de Conducta para las Conferencias Marítimas o a la adhesión de dichos Estados al Convenio (Código de la UNCTAD). La propuesta estaba motivada por la derogación del Reglamento (CE) nº 4.056/86 que otorgaba a

las conferencias marítimas una exención por categorías en virtud del Reglamento (CE) nº 1.419/2006 del Consejo, de 25 de septiembre, derogación efectiva a partir del 18 de octubre de 2008. El Reglamento (CE) nº 1.419/2006 también amplía el alcance el Reglamento (CE) nº 1/2003, al que modifica, con objeto de incluir el cabotaje y los servicios internacionales de tráfico *tramp*.

6.2. *La propuesta de la Comisión Europea*

El Reglamento propuesto para el Dictamen del Consejo Económico y Social sólo constaba de dos artículos, el artículo 1 por el que se derogaba el Reglamento (CE) nº 954/79; y el artículo 2, en el que se establece que el acuerdo tendría su entrada en vigor el 18 de octubre de 2008.

6.3. *Conclusiones del Dictamen del Consejo Económico y Social Europeo (CESE)*

El 20 de marzo de 2007, de conformidad con el artículo 80 del TCE, el Consejo decidió consultar al CESE sobre el tema de las «*Conferencias marítimas- Convenio de las Naciones Unidas*» que contenía la propuesta de derogar el Reglamento 954/79, como consecuencia inevitable de la derogación del Reglamento (CE) 4.056/86 que otorgaba a las conferencias marítimas una exención por categorías.

El 11 de julio, el CESE emitió un dictamen sobre la propuesta en el que concluye que ambos Reglamentos «*constituyen un conjunto jurídico*». Sin embargo, no aplica las ideas que racionalmente se deducen de dicha conclusión final. Así las ideas básicas que recoge el dictamen son las siguientes:

1) El CESE pide a la Comisión Europea que aclare la Posición Jurídica 19/06 relativa a la situación en la que, a nivel internacional, quedan las compañías marítimas de la UE tras la derogación del Reglamento 954/79. Lo que parece razonable.

2) Respecto de «*la propuesta*» subyacente de la Comisión de derogar el Reglamento (CE) nº 954/79, el CESE considera que «*no tiene en cuenta los dos parámetros siguientes*»:

a) La discriminación entre compañías marítimas de la Unión Europea que puede derivarse de esta derogación (de conformidad con el artículo 12 del TCE). Se entiende que dicha discriminación opera, según cual sea el ámbito

de actuación de cada una de las compañías afectadas, es decir, según tengan como puerto de salida o destino una ciudad ubicada en el ámbito de la Unión Europea o no.

b) La competitividad de las compañías marítimas de la Unión Europea (incluido el transporte marítimo de corta distancia) que debe salvaguardarse. En referencia a la competencia que, a nivel global, han de soportar, de ahora en adelante, las compañías navieras europeas frente a las «*conferencias marítimas extracomunitarias*» en el sector mundial del transporte marítimo de línea.

3) «*Las directrices*» a elaborar por la Comisión Europea sobre la aplicación de las normas de la competencia comunitaria al transporte marítimo, tras la prohibición de las conferencias marítimas, deberán permitir a los operadores de los servicios regulares realizar una autovaloración de sus acuerdos. Pero añade que «*es improbable que estas directrices aborden las consecuencias (políticas, jurídicas y prácticas) de la derogación del Reglamento (CEE) 4056/86*» a pesar de que tanto el CESE como el Parlamento Europeo pidieron, de forma repetida, a la Comisión en anteriores dictámenes que analizara estas consecuencias y las tuviera en cuenta. Por lo que solicitan que sean consultados cuando se elabore el proyecto de directrices.

4) Por último, «*El Consejo Económico y Social Europeo*», aunque se muestra de acuerdo con la derogación del Reglamento (CE) 954/79, de 15 de mayo, referido a la ratificación por los Estados miembros del Convenio de las Naciones Unidas relativo a un Código de Conducta para las Conferencias Marítimas o a la adhesión de dichos Estados al Convenio (Código de la UNCTAD), «*no entiende la urgencia de realizar*» la derogación, antes de que se hayan determinado y corregido de forma adecuada las repercusiones internacionales.

6.4. Observaciones generales

Pero el aludido Dictamen del Consejo Económico y Social Europeo contiene una serie de observaciones de alcance general que, dado el carácter muy básico o de principio de las conclusiones obtenidas, quizás resulten en relación con el tema mucho más interesantes que éstas a la hora de determinar el alcance de la nueva normativa comunitaria.

1) El Código de conducta de la UNCTAD y el concepto de conferencias marítimas «*se recogen en el acervo comunitario y en otros instrumentos jurídicos*» que ha adoptado la Unión Europea. Por ejemplo, constituye la

base de los Reglamentos (CE) 4.055/86 y (CE) n° 4.058/86, así como del Reglamento (CE) n° 823/2000 sobre Consorcios de Transporte Marítimo de Línea Regular. Además, el Código también se menciona de forma específica en determinados Acuerdos bilaterales como el Acuerdo Unión Europea-Rusia (Artículo 39.1.a) y el Acuerdo de Asociación Unión Europea-Argelia de 2005 (artículo 34.3).

2) El CESE considera que *«la cuestión fundamental que debe tratarse es si la derogación propuesta del Reglamento CEE n° 954/79 también implica la obligación jurídica de denunciar el Código de Conducta de la UNCTAD»*. A este respecto, expone que se sobreentiende -dado que no lo expresó con claridad- que, en opinión de la Comisión Europea, los Estados miembros que son partes contratantes del Código no tendrían la obligación jurídica de denunciarlo, pero ya no podrían aplicarlo a los tráficos con origen y destino en la UE. Lo cual entiendo que constituye un contrasentido, ya que no resulta admisible que un Estado sea parte contratante de un Tratado Internacional suscrito en el ámbito de las Naciones Unidas para, con posterioridad, inaplicarlo pura y simplemente en su propio ámbito territorial en virtud de lo dispuesto en una normativa de alcance regional.

En este punto conviene advertir que, no obstante lo dispuesto en el Reglamento propuesto (y finalmente aprobado), el Código seguirá aplicándose en otros continentes. Y a su vez, los Estados miembros de la Unión Europea que todavía no han ratificado el Código ya no podrán hacerlo después del 18 de octubre de 2008. Lo cual también, visto desde la perspectiva de estos Estados, supone una discriminación flagrante del marco jurídico de actuación con que cuenta la marina mercante de su pabellón en el escenario internacional.

3) Ante la situación creada podría darse, además, la siguiente paradoja tras el 18 de octubre de 2008: Que las compañías de los Estados miembros que son partes contratantes del Código, pero que no lo denuncian, seguirán beneficiándose de sus disposiciones referidas a los derechos de compañías terceras (*«cross-traders»*), compañías independientes previstas en los artículos 2 y 4, letras a) y b), y en la Resolución 2. En cambio, las compañías de Estados miembros que no son partes contratantes del Código, y que ya no podrán ratificarlo o adherirse a él después del 18 de octubre de 2008, no se beneficiarían de sus disposiciones.

Por consiguiente se plantean las siguientes preguntas:

¿Es posible adoptar propuestas que supongan una discriminación entre compañías marítimas de la UE, en contra de lo propuesto en el artículo 12

del TCE? Sólo cabe aceptar una reglamentación, como la propuesta, en la medida en que se justifique que no va a dar lugar a una discriminación desde una perspectiva jurídica ni tampoco material.

¿No afectaría la nueva situación creada a la competitividad de las empresas de la Unión Europea en Europa o en el mundo, frente a los objetivos de la «*Estrategia de Lisboa renovada*»? Podría no afectarle, si se toman las medidas pertinentes de carácter internacional; léase acuerdos con los principales actores internacionales para llegar a un acuerdo de «aguas abiertas-no aceptación de las conferencias» a nivel global.

¿No constituye la nueva situación un claro ejemplo de la necesidad de “*un enfoque horizontal*” de las políticas de la Unión Europea, que abarque tanto a la competencia como al transporte marítimo? Claramente sí, dado que el núcleo del tema lo constituye precisamente el aseguramiento de la libre competencia dentro del ámbito del transporte marítimo regular, por lo que ambos temas se encuentran indisolublemente unidos.

4) Conviene destacar, tal y como lo hizo el referido Dictamen del Consejo Económico y Social Europeo, que algunos países terceros expresaron su preocupación por la derogación del sistema de conferencias marítimas en la Unión Europea. Así, en la declaración de la «*Asian Shipowners Forum*» (ASF), formulada con motivo de la Reunión que mantuvo en *Bussan* (República de Corea del Sur), el 29 de mayo de 2007, se afirma que: los miembros toman nota de los últimos avances en Australia, China, Hong-Kong, Japón y Singapur, pero señalan con preocupación la decisión de la Unión Europea de suprimir la exención por categorías para las conferencias marítimas. Los delegados reiteran la posición constante del ASF de que el sistema de inmunidad o exención frente a las reglas de competencia es “indispensable” para mantener el equilibrio del sector del transporte marítimo y su capacidad para fomentar las inversiones necesarias con el fin de responder a la creciente demanda del comercio internacional; unido a la idea de que este sistema beneficia a todo el sector comercial.

Como consecuencia de todo lo anterior, resulta lógico pensar que el CESE, como expresión de la opinión generalizada en torno al tema planteado, afirmara encontrarse firmemente convencido de que el asunto no puede examinarse únicamente desde la perspectiva del Derecho de la competencia ya que no pueden infravalorarse las implicaciones de tipo político. Idea que parece a todas luces acertada ya que resulta evidente que el tema, cualquiera que sea la perspectiva de regulación adoptada (vertical u horizontal) dentro de la Unión

Europea, provoca inmediatas repercusiones de tipo internacional. Tales repercusiones, además, tienen carácter esencial para la operatividad de la nueva regulación dado que el sector del transporte marítimo es uno de los más globalizados del mundo. Como ejemplo de lo que digo, baste señalar que el Código de conducta de la UNCTAD ha sido ratificado por 81 países del mundo incluidas las nuevas «locomotoras» del comercio mundial (el grupo de países denominado BRIC), es decir, Brasil, Rusia, India y China; así como por Indonesia, México, Nigeria, Arabia Saudí, Australia, Canadá, Japón y Singapur. Por parte de la Unión Europea han ratificado el Convenio o se han adherido a él: Bélgica, Bulgaria, República Checa, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Italia, Malta, los Países Bajos, Portugal, Rumania, Eslovaquia, España, Suecia y el Reino Unido. Mientras que Noruega, miembro del Espacio Económico Europeo, también se ha adherido al Código.

Pero la sorpresa vino cuando la Comisión Europea, en contestación a las preocupaciones expresadas por el «*Asian Shipowner Forum*», señaló que derogaría el Reglamento (CEE) n° 4.056/86 “*pero que prevé elaborar una alternativa*”, a la vez que mantiene intacto el Reglamento sobre Consorcios, con lo que el tema no queda tan definitivamente cerrado en el ámbito europeo como en un principio cabría pensar.

En cualquier caso, la cuestión de las conferencias marítimas en el seno de la Unión Europea parece haberse resuelto formalmente en contra del mantenimiento de la exención que las autorizaba, pues el Reglamento 1.490/2007 del Parlamento y del Consejo, de 11 de diciembre de 2007 –teniendo en cuenta el Dictamen ya reseñado del CESE- «*deroga el Reglamento (CEE) n° 954/79 del Consejo relativo a la ratificación por los Estados miembros del Convenio de las Naciones Unidas relativo a un código de conducta para las conferencias marítimas o a la adhesión de dichos Estados al Convenio*» a partir del final del período transitorio estipulado en el artículo 1, párrafo segundo, del Reglamento (CE) n° 1.419/2006, esto es, a partir del 18 de octubre de 2008. Que es la fecha partir de la cual era de aplicación la prohibición estipulada en el artículo 81, apartado 1, del TCE, a los servicios de transporte marítimo regular y, en consecuencia, las conferencias marítimas ya no se encontraban autorizadas a operar en el tráfico de origen o destino en puertos de los Estados miembros. De modo que el nuevo Reglamento considera sin más que los Estados miembros ya no podían seguir cumpliendo sus obligaciones con el Convención de la UNCTAD sobre el Código de conducta de las conferencias marítimas, por lo que, a partir de dicha fecha, no se encontraban en condiciones de ratificarlo, aprobarlo o adherirse al mismo.

VII. EL PREVISIBLE ESCENARIO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO REGULAR ANTE LA DEROGACIÓN DE LA EXENCIÓN PARA LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS

La efectiva derogación de la exención de la que gozaban las conferencias marítimas en el régimen jurídico de la competencia va a suponer, como es obvio, unos cambios determinantes en la estructura y el funcionamiento del transporte regular por mar. Las alteraciones que se produzcan, sin embargo, no parecen que vayan a suponer un cambio histórico que imponga marcar “un antes y un después” en este modo de transporte de mercancías. Y ello porque, de una parte, parece obvio que las compañías navieras se han ido preparando para un escenario de plena competencia y porque, por otra, el mercado marítimo no es, como señalaba en su informe el Comité Económico y Social Europeo, tan distinto de otros en los que funciona con plena normalidad la libre pugna entre los operadores.

Más que hablar de las nuevas fórmulas que se impondrán, deberíamos hacer hincapié en el previsible mantenimiento de los parámetros generales hasta ahora vigentes. Así, en primer lugar, es de esperar que perviva la configuración “cartelística” del sector ya que la desaparición de las conferencias en el seno de la Unión Europea muy posiblemente sea compensada por la mayor presencia de los consorcios como fórmula para lograr una operatividad coordinada entre las distintas compañías que realizan una determinada ruta. A lo que ha de unirse un más que probable proceso de fusión entre las antiguas compañías consorciadas, cuando no de absorción de las pequeñas navieras por las empresas líderes del transporte marítimo. En definitiva, pues, a la restricción de la competencia que suponen las conferencias le seguiría, casi con toda probabilidad, el oligopolio formal de las grandes empresas que, de esta manera, conseguirían, en la práctica, un panorama bastante parecido al preexistente, en cuanto al número de competidores reales y los desafíos a los que deben hacer frente.

En consecuencia, por lo tanto, el papel de las autoridades europeas de la competencia seguirá siendo clave en la medida en que deberían mantenerse vigilantes para evitar que la expansión de las navieras de referencia no debilite la competencia real hasta el punto de conseguir, de hecho, una situación de posición dominante en cada una de las líneas que tengan como punto de salida o destino un puerto de la Unión Europea.

Pero al mismo tiempo, ha de tenerse en cuenta que, como señala también el propio informe del Consejo Económico y Social Europeo, la relevancia que las conferencias marítimas representaban para las compañías participantes había ya comenzado un proceso de acusado declive, hasta el punto de llegar

a ser en muchos supuestos absolutamente irrelevantes. Y ello debido al elevado número de “contratos de servicio” que, en determinadas rutas como la del Atlántico Norte, habían sido suscritos por las respectivas compañías conferenciadas con los cargadores. Esto es, la formalización de contratos de transporte de carga individuales a largo plazo por cada una de las navieras determinaba que la tabla de las “tarifas de fletes” ya no fuera tan esencial para garantizar el buen funcionamiento de línea de transporte regular que explotaban. De modo que, en tales supuestos, una prohibición de los acuerdos conferenciados no vendría a alterar en la práctica el funcionamiento de las compañías marítimas. Si acaso, en el sentido de exigir de éstas una mayor atención a los requerimientos de los cargadores y transitarios ante la evidencia de una plena libertad de elección a la hora de suscribir un contrato de transporte. Lo que conllevaría, en todo caso, efectos deseables en cuanto a la contraprestación a satisfacer.

La oferta regular de fletes, por su parte, es de prever que seguirá existiendo en todo caso como alternativa subsidiaria a la contratación, por muy exitosa que ésta sea, para el transporte de mercancías a pequeña escala y de carácter puntual. Dado que, para las compañías transportistas, siempre constituirá una manera de conseguir una mayor eficiencia en la gestión de la carga de sus buques; dato hasta la actualidad poco relevante, dado que lo que primaba era el mantenimiento de una estructura regular de precios. Y además, porque si no fuera así, siempre se podría exigir por las autoridades responsables del sector marítimo, como obligación de servicio público a cumplir por los empresarios que cubren rutas con Europa en atención a las necesidades del mercado; o bien, porque es bastante probable que sean los propios cargadores los que faciliten la incorporación de los pequeños portes a la carga que ya tienen contratada.

El futuro del sector, por consiguiente, en el nuevo escenario vigilado por las Instancias comunitarias de la competencia, no parece que vaya a presentar un cambio fundamental, al menos en sentido negativo, para los usuarios de los servicios de transporte marítimo de mercancías. Por el contrario, es de esperar una clarificación y ajuste del cuadro de precios y tarifas existente a la estructura de costes, unida a una mejor información sobre el servicio y una mayor capacidad de negociación de los grupos de cargadores portuarios asociados a las empresas del transporte terrestre que operan en el interior de la Unión Europea.

