



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 13.10.2004  
COM(2004) 675 final

**LIBRO BLANCO**

**sobre la revisión del Reglamento (CEE) n° 4056/86,  
por el que se aplican las normas comunitarias de competencia  
a los transportes marítimos**

(presentado por la Comisión)

{SEC(2004) 1254}

## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1. Propósito del Libro Blanco

1. El presente documento tiene por objeto presentar el camino a seguir en el ámbito de la competencia en el transporte marítimo. El documento analiza en particular la necesidad de mantener, modificar o derogar las disposiciones actualmente vigentes del Reglamento (CEE) n° 4056/86, además de plantear la conveniencia de sustituir la actual exención por categorías de las conferencias marítimas prevista en el Reglamento mencionado por otros instrumentos comunitarios (por ejemplo, otra exención por categorías o unas directrices) que regulen cualquier nuevo marco empresarial de cooperación entre compañías de servicios regulares que operen en rutas con origen y destino en la UE (además de las formas ya existentes de cooperación, como consorcios y alianzas).

### 1.2. El Reglamento (CEE) n° 4056/86 del Consejo

2. El Reglamento (CEE) n° 4056/86 del Consejo por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 81 y 82 del Tratado a los transportes marítimos (en lo sucesivo denominado «Reglamento 4056/86»)<sup>1</sup> tenía en un principio una doble función. En primer lugar, contenía disposiciones de procedimiento, que proporcionaban a la Comisión herramientas para poder investigar y aplicar con eficacia las normas comunitarias de competencia en el sector del transporte marítimo. En segundo lugar, contenía algunas disposiciones sustantivas para el sector marítimo, la más importante de las cuales era una exención por categorías de la prohibición prevista en el apartado 1 del artículo 81 del Tratado aplicable a determinadas categorías de acuerdos, decisiones o prácticas concertadas entre conferencias marítimas. La primera función del Reglamento 4056/86 resulta superflua desde el 1 de mayo de 2004, fecha de entrada en vigor del Reglamento (CE) n° 1/2003 del Consejo, por el que se derogan las disposiciones de procedimiento del Reglamento 4056/86 y que prevé disposiciones comunes de aplicación de las normas de competencia para todos los sectores, incluido el del transporte marítimo (con algunas excepciones específicas)<sup>2</sup>. No obstante, las disposiciones sustantivas del Reglamento 4056/86 no se han modificado hasta la fecha. Tras la supresión del régimen procedimental específico aplicable al transporte marítimo en el ámbito de la competencia, la siguiente etapa consiste lógicamente en analizar si, en las actuales condiciones del mercado, siguen justificándose las restantes disposiciones sustantivas referidas a la competencia en el sector del transporte marítimo.

### 1.3. Revisión

3. La revisión debe situarse en el contexto general de la UE. El Consejo Europeo de Lisboa de marzo de 2000<sup>3</sup> pidió a la Comisión *que acelerara el proceso de liberalización en los sectores del gas, la electricidad, los servicios postales y los transportes*. Por otro lado, el presente documento también se ha inspirado en un informe de la Secretaría de la OCDE, publicado en abril de 2002, que recomendaba plantearse la supresión de la exención con respecto a la normativa antimonopolio para la fijación de precios y las negociaciones de tarifas<sup>4</sup>.

4. La revisión se centra principalmente en la actual exención por categorías de la que se benefician determinadas prácticas restrictivas de las conferencias marítimas, en particular la fijación de precios y la regulación de la oferta. Sin embargo, la revisión también aborda otras disposiciones del Reglamento 4056/86, como la exclusión de algunos servicios marítimos (servicios de cabotaje, es decir, servicios marítimos nacionales, y servicios de tramp, o no regulares) de las disposiciones de aplicación de las normas de competencia, una disposición relativa a los acuerdos técnicos y una disposición sobre los conflictos de leyes.
5. En los 18 años transcurridos desde la adopción de Reglamento 4056/86, el mercado del transporte marítimo de línea regular ha cambiado. Concretamente, se ha reforzado el papel de los transportistas que ofrecen estos servicios fuera de una conferencia (compañías independientes) en la mayoría de las rutas con procedencia y destino en la UE. Además, son cada vez más frecuentes formas operativas de cooperación entre transportistas (que no implican la fijación de precios), por ejemplo consorcios y alianzas, y se ha producido un importante aumento de la contratación confidencial individual entre transportistas y cargadores, como los contratos de servicio individuales. Esta situación obliga a plantearse si, en el contexto del apartado 3 del artículo 81 del Tratado, se sigue justificando una exención por categorías para los acuerdos sobre fijación de precios y regulación de capacidades celebrados por las conferencias marítimas.
6. Se acordó con los Estados miembros<sup>5</sup> que la revisión se llevaría a cabo en tres fases, a saber: 1) investigación, 2) documento de la Comisión y 3) propuesta legislativa. El proceso de revisión se inició en marzo de 2003, con la publicación de un documento de consulta (en lo sucesivo: «documento consulta de 2003»), disponible en la siguiente dirección:  
<http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/en.pdf>. En total, se recibieron 36 contribuciones, procedentes de proveedores de servicios regulares de transporte marítimo (transportistas), usuarios (cargadores y transitarios), Estados miembros, asociaciones de consumidores y demás partes interesadas. Un equipo de economistas de la Universidad Erasmus de Rotterdam recibió el encargo de colaborar en el tratamiento de las respuestas. Las respuestas al documento de consulta y el informe final de Erasmus se publicaron en el sitio Web de la Comisión. Tras una audiencia pública celebrada en diciembre de 2003, la Dirección General de Competencia presentó los resultados del proceso de consultas y su análisis preliminar en un documento de debate (en lo sucesivo, «el documento de debate»). Este documento sirvió de base para un debate con los Estados miembros en mayo de 2004 y también se publicó en <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/>.

#### **1.4. Cuestiones planteadas**

7. La revisión del Reglamento 4056/86 plantea básicamente las siguientes cuestiones:
  - (a) En las condiciones actuales del mercado, ¿se sigue justificando, en el contexto del apartado 3 del artículo 81 del Tratado, la exención por categorías de la que se benefician las conferencias marítimas para la fijación de tarifas de flete y la regulación de la oferta y el mercado?
  - (b) En caso negativo, ¿sería necesario y conveniente adoptar otros instrumentos comunitarios (como una nueva exención por categorías o unas directrices), que

regulen cualquier nuevo marco empresarial de cooperación entre compañías de servicios regulares que operen en rutas con origen y destino en la UE (además de las formas ya existentes de cooperación, como consorcios y alianzas)?

- (c) ¿Se sigue justificando la exclusión de los servicios de cabotaje y los servicios de tramp de las disposiciones de aplicación de las normas de competencia del Reglamento (CE) n° 1/2003?
- (d) ¿Existe una razón válida para mantener la excepción específica aplicable a los acuerdos puramente técnicos, prevista en el Reglamento 4056/86?
- (e) ¿Existe una razón válida para mantener la disposición relativa a los conflictos de leyes prevista en el Reglamento 4056/86?

## 2. LA EXENCIÓN POR CATEGORÍAS DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS

8. El Reglamento 4056/86 prevé la aplicación, en el marco de determinadas condiciones y obligaciones, de una denominada «exención por categoría» a los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre la totalidad o parte de los componentes de una o varias conferencias marítimas, tal como se definen en la letra b) del apartado 3 del artículo 1 del Reglamento 4056/86, cuyo objetivo sea la fijación de precios y condiciones de transporte y que incluyan además una o varias de las siguientes formas de cooperación:

- la coordinación de los horarios de los buques o de sus fechas de viaje o de escala;
- la fijación de la frecuencia de los viajes o de las escalas;
- la coordinación o repartición de los viajes o de las escalas entre los componentes de la conferencia;
- la regulación de la capacidad de transporte ofrecida por los distintos componentes;
- la repartición entre dichos componentes del tonelaje transportado o de los ingresos.

9. Del propio Reglamento, de la práctica decisoria de la Comisión y de la jurisprudencia del Tribunal se desprende que dicho acto contiene una exención por categorías «*completamente excepcional*»<sup>6</sup>, ya que la fijación de precios y la regulación de la capacidad, normalmente consideradas restricciones especialmente graves de la competencia<sup>7</sup>, son objeto de la exención por un período de tiempo ilimitado y no se fija ningún umbral de cuota de mercado. De hecho, el Reglamento sólo puede explicarse en su contexto histórico.

10. Las conferencias marítimas han intentado interpretar la exención por categorías en sentido amplio, considerando, en particular, que los acuerdos de no utilización de capacidades<sup>8</sup> y la fijación del precio de los servicios de transporte terrestre<sup>9</sup> estaban incluidos en su ámbito de aplicación. No obstante, ni la Comisión ni el Tribunal han aceptado esta interpretación. En efecto, la exención por categorías supone una

medida de inaplicación de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 81 del Tratado y debe por tanto interpretarse en sentido estricto<sup>10</sup>: los objetivos perseguidos por las demás disposiciones del Tratado pueden tomarse en consideración únicamente en la medida en que puedan integrarse en las cuatro condiciones del apartado 3 del artículo 81<sup>11</sup>.

## 2.1. Evaluación

11. Las normas europeas de competencia se concibieron partiendo de la base de que la competencia ofrece los mejores servicios al consumidor a los precios más asequibles. Por este motivo, el Tratado se basa en el principio de que la competencia no debe falsearse y que cualquier excepción a esta norma debe justificarse. Los acuerdos que restringen la competencia según lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 81 del Tratado (como los acuerdos para la fijación de precios y la regulación de capacidades) sólo podrían beneficiarse de una excepción si cumplen las cuatro condiciones acumulativas enunciadas en el apartado 3 del artículo 81 del Tratado, a saber:
  - 1) los acuerdos deben contribuir a mejorar la producción o la distribución de los productos o a fomentar el progreso técnico o económico (eficiencia);
  - 2) debe reservarse a los consumidores una participación equitativa en el beneficio resultante (participación);
  - 3) las restricciones deben ser indispensables para alcanzar los objetivos (indispensabilidad); y
  - 4) los acuerdos no deben ofrecer a las empresas la posibilidad de eliminar la competencia respecto de una parte sustancial de los productos de que se trate (no eliminación de la competencia).
12. La aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado a algunas categorías de acuerdos mediante un Reglamento de exención por categorías se basa en la presunción de que los acuerdos restrictivos que regula dicho Reglamento cumplen las cuatro condiciones enunciadas en este artículo.
13. La justificación de la exención por categorías de las conferencias marítimas figura en el octavo considerando del Reglamento 4056/86, donde, básicamente, se considera que las conferencias marítimas desempeñan un papel estabilizador, tendente a garantizar servicios fiables, que no podrían ofrecerse por medios menos restrictivos. A este respecto, el Tribunal de Primera Instancia estimó que *«el Consejo no afirmó (ni, por lo demás, habría podido hacerlo) que el concepto de estabilidad sea más importante que la cuestión de la competencia»*<sup>12</sup>.
14. Conviene señalar que la justificación expuesta en el octavo considerando del Reglamento 4056/86 no se basaba en la experiencia de la Comisión en la aplicación del apartado 3 del artículo 81 a las conferencias marítimas<sup>13</sup>. En este contexto, la principal cuestión que se plantea en la revisión es si, habida cuenta de las condiciones acumulativas del apartado 3 del artículo 81 del Tratado, la justificación expuesta en el Reglamento 4056/86 para la fijación de precios y la regulación de la oferta por parte de las conferencias marítimas puede considerarse (todavía) válida en

las condiciones actuales del mercado. En caso negativo, la exención por categorías dejaría de tener justificación legal y debería por tanto suprimirse o revisarse. Se ha invitado a las partes interesadas a facilitar al efecto datos objetivos.

15. Tal como se explica con más detalle en el anexo, de la consulta se desprende que ya no parecen reunirse las cuatro condiciones acumulativas que pudieran justificar la exención de los acuerdos de fijación de precios y de regulación de la oferta y el mercado celebrados por las conferencias marítimas. Ningún dato económico permite afirmar que, en la situación actual del mercado y sobre la base de las cuatro condiciones acumulativas del apartado 3 del artículo 81 del Tratado, siguen siendo pertinentes las consideraciones en virtud de las cuales se justificó la adopción en 1986 de la exención por categorías. Por consiguiente, la Comisión propone derogar la actual exención por categorías.

### **3. OTRAS FORMAS DE COOPERACIÓN ENTRE COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO REGULAR**

#### **3.1. Introducción**

16. Las conferencias no son la única forma de organización de las compañías de transporte marítimo regular. Estos servicios también pueden ser prestados por consorcios y alianzas. Las actividades de los consorcios son objeto de una exención por categorías con arreglo al apartado 3 del artículo 81 del Tratado, con arreglo a determinadas condiciones y obligaciones en virtud del Reglamento (CE) n° 823/2000. Los transportistas pueden igualmente decidir fusionar sus actividades, que deberán entonces evaluarse de acuerdo con las normas aplicables (nacionales o comunitarias) de control de las concentraciones.

#### **3.2. «Discussion agreements»**

17. Entre las formas de cooperación posibles entre compañías de transporte marítimo regular, además de las ya existentes en las rutas con destino y origen en la UE, se podrían citar, por ejemplo, los denominados «*discussion agreements*» o acuerdos de discusión. Estos acuerdos existen sobre todo en las rutas con Estados Unidos y en las que tienen su origen y destino en Australia<sup>14</sup>. Son un tipo de acuerdo marco que permite a los transportistas que son miembros de una conferencia y a los operadores independientes coordinar con flexibilidad su comportamiento competitivo en el mercado por lo que se refiere a las tarifas de flete y otras condiciones de servicio. El ámbito de aplicación y el contenido de los acuerdos son variables. Prevén generalmente el intercambio de información comercialmente sensible entre competidores y deberían por tanto respetar la jurisprudencia constante del Tribunal en cuanto a intercambio de información. Pero lo más importante es que su flexibilidad intrínseca hace que este tipo de acuerdos resulte atractivo para las compañías tradicionalmente independientes, como puede verse en Estados Unidos. A este respecto, los acuerdos de discusión podrían ser más negativos que las conferencias en términos de competencia, porque pueden eliminar toda exposición de éstas a una verdadera competencia externa.
18. En cambio, pueden ser concebibles otras formas de cooperación entre armadores que respeten la normativa comunitaria sobre competencia.

### 3.3. La propuesta de la ELAA

19. La *European Liners Affairs Association* (ELAA) ha presentado a la Comisión una propuesta de nuevo «instrumento jurídico» para los servicios regulares de transporte marítimo con destino y origen en la UE<sup>15</sup> que, en su opinión, podría sustituir al Reglamento 4056/86<sup>16</sup>. La Comisión ha tomado nota de esta propuesta, pero desea destacar que no es fruto de ninguna negociación o acuerdo con sus servicios. La propuesta refleja simplemente lo que la ELAA considera un marco adecuado para la cooperación comercial entre compañías marítimas. Básicamente, la ELAA propone lo siguiente<sup>17</sup>:
- el intercambio y el debate, entre compañías, de datos agregados sobre la utilización de las capacidades y el tamaño del mercado, por ruta y sobre una base región a región/ zona a zona (datos con un mes de antigüedad);
  - el intercambio, el debate y la evaluación de datos agregados sobre las fluctuaciones de las mercancías por ruta (datos con un mes de antigüedad);
  - el debate y la evaluación de datos agregados sobre la oferta y la demanda por ruta/mercancía; se publicarían las previsiones de la demanda por ruta y por mercancía;
  - las compañías podrán conocer su propia cuota de mercado por ruta, por región y por puerto (sobre la base de datos agregados con un mes de antigüedad);
  - un índice de precios diferenciado por tipo de equipamiento (por ejemplo, buques frigoríficos o para carga seca) y/o por ruta (sobre la base de datos agregados con un trimestre de antigüedad); esta información se publicaría;
  - recargos y cargas suplementarios, calculados mediante fórmulas transparentes y públicas; los pormenores se discutirían con los cargadores.

### 3.4. Observaciones preliminares sobre la propuesta de la ELAA

20. La Comisión acoge con satisfacción la voluntad de los transportistas de reflexionar sobre una futura organización de los transportes marítimos regulares distinta del actual sistema de conferencias. En realidad, el propio sector ha dado a entender que actualmente hay transportistas a los que no siempre les interesan especialmente las actividades objeto de la exención en el Reglamento 4056/86 (en particular, la fijación de precios y la regulación de la oferta y el mercado); les interesa más bien el «proceso de discusión» que rodea a estos acuerdos. Huelga decir que cualquier marco de cooperación entre compañías marítimas que se proponga deberá examinarse detenidamente para comprobar su compatibilidad con las normas europeas de competencia.
21. La Comisión es plenamente consciente de que los transportistas miembros de una conferencia se han habituado a ejercer actividades que, en cualquier otro sector económico, habrían estado prohibidas en virtud de las normas europeas de competencia. Debido a esta posición privilegiada, algunos pudieran tener dificultades para adaptarse a una situación en la que deberán respetar estas normas como las empresas de cualquier otro sector. En estas circunstancias, se puede también

comprender que, desde un punto de vista comercial, los transportistas pretendan obtener una supresión progresiva del régimen actual o, al menos, otro régimen similar al actual y que refleje lo mejor posible su situación particular. Conviene, no obstante, recordar que seguir dispensando al sector de los transportes marítimos regulares, en el marco de las normas europeas de competencia, un trato diferente del que reciben otros sectores con alta intensidad de capital, con costes fijos elevados y fluctuaciones de la demanda (como los transportes aéreos), debería justificarse de manera convincente. Además, sería necesario tener en cuenta el impacto de cualquier régimen alternativo sobre *el conjunto* del sector de los transportes marítimos regulares, es decir, considerar no sólo los intereses de los transportistas miembros de una conferencia, sino también los de sus competidores (operadores independientes), sus clientes (cargadores) y los consumidores finales. La ELAA ha subrayado que su propuesta beneficiaría al sector en su conjunto, no sólo a los transportistas, sino también a sus clientes. A este respecto, la Comisión desearía recibir las opiniones de todas las partes interesadas, en particular los cargadores (asociaciones como la ESC y los cargadores independientes), sobre los distintos aspectos de la propuesta.

### **3.5. Conclusión**

22. Si se deroga la exención por categorías actualmente aplicable a los acuerdos de fijación de precios y de regulación de las capacidades celebrados por las conferencias marítimas, las conferencias que operan en rutas con destino y origen en la UE, tal como se definen en el Reglamento 4056/86, ya no serán compatibles con el artículo 81 del Tratado<sup>18</sup>. Habrá que plantearse entonces qué tipo de instrumento jurídico comunitario sería necesario para proporcionar orientaciones sobre la aplicabilidad del artículo 81 a otras formas de cooperación entre servicios regulares de transporte marítimo. Naturalmente, la necesidad y la forma de tal instrumento jurídico dependerían sobremanera del contenido del marco de cooperación propuesto. En particular, habría que examinar si implica restricciones de la competencia en el sentido del apartado 1 del artículo 81 del Tratado y, en caso afirmativo, si puede considerarse que se reúnen las condiciones para una exención en virtud del apartado 3 del artículo 81 del Tratado.
23. La Comisión desearía recibir opiniones de terceras partes sobre la necesidad y la forma eventual de un instrumento jurídico aplicable a un posible nuevo marco de cooperación comercial entre compañías marítimas regulares.

### **4. SERVICIOS DE CABOTAJE Y SERVICIOS DE TRAMP**

24. Los servicios internacionales de tramp, tal como se definen en la letra a) del apartado 3 del artículo 1 del Reglamento 4056/86, y los servicios de transporte marítimo que se lleven a cabo exclusivamente entre puertos de un mismo Estado miembro (cabotaje), con arreglo al apartado 2 del artículo 1 del Reglamento 4056/86, quedan actualmente excluidos de las disposiciones de aplicación de las normas comunitarias de competencia, de conformidad con lo dispuesto en las letras a) y b) del artículo 32 del Reglamento (CE) n° 1/2003<sup>19, 20</sup>.
25. Como se explica con más detalle en el anexo, no se han presentado argumentos de peso para justificar por qué estos servicios deben beneficiarse de disposiciones de aplicación diferentes de las que el Consejo ha decidido que deben aplicarse a todos



los demás sectores de la economía. Tampoco se ha facilitado explicación alguna sobre las consecuencias negativas legítimas que podría tener para el sector un cambio de procedimiento. Sobre esta base, la Comisión propone incluir los servicios de cabotaje y de tramp en el ámbito de las normas generales de aplicación del Reglamento (CE) nº 1/2003. No obstante, con el fin de ayudar al sector de los servicios de tramp a evaluar correctamente sobre todo sus «acuerdos de utilización conjunta», la Comisión estudiará la conveniencia de publicar algún tipo de directriz, según las modalidades que se definan.

## 5. ACUERDOS TÉCNICOS

26. En virtud del artículo 2 del Reglamento 4056/86, los prestadores de servicios de transporte marítimo pueden celebrar acuerdos cuyo único objeto y efecto sea el de aplicar mejoras técnicas o una colaboración de carácter técnico. Estos acuerdos no entran en el ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 81 del Tratado. El artículo 2 citado contiene algunos ejemplos: normas o tipos para los buques y el material, la coordinación de horarios de transportes en itinerarios sucesivos, etc.
27. Como se explica con más detalle en el anexo, esta excepción específica aplicable a los acuerdos técnicos reviste un carácter puramente declarativo, según ha confirmado el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas. Por este motivo, el presente documento propone su derogación, de la misma forma que el Consejo decidió este año derogarla en el sector del transporte aéreo.

## 6. CONFLICTOS DE LEYES

28. El artículo 9 del Reglamento 4056/86 establece el procedimiento a seguir en caso de que la aplicación del Reglamento implique un conflicto con el Derecho de un tercer país. Ante tal situación, la Comisión debería consultar a las autoridades competentes de los terceros países afectados y, en su caso, pedir al Consejo autorización para entablar negociaciones. Si esta disposición se incluyó en su momento en el Reglamento 4056/86, fue porque, al parecer, se consideró que, a causa de las características del transporte marítimo internacional, la aplicación del Reglamento podría originar conflictos con las legislaciones y reglamentaciones de algunos países terceros y tener consecuencias lesivas para importantes intereses comerciales y marítimos de la Comunidad (*decimoquinto considerando* del Reglamento 4056/86).
29. Como se explica con más detalle en el anexo, no se ha planteado hasta ahora ningún conflicto de leyes y es improbable que llegue a producirse, aunque se derogase completamente la exención por categorías concedida a las conferencias marítimas. Por tanto, no parece justificarse el mantenimiento de esta disposición.

## 7. CONCLUSIONES

30. A tenor de lo anterior, las respuestas a las distintas cuestiones planteadas son las siguientes:
- (a) *En las condiciones actuales del mercado, ¿se sigue justificando, en el contexto del apartado 3 del artículo 81 del Tratado, la exención por*

*categoría de la que se benefician las conferencias marítimas para la fijación de tarifas de flete y la regulación de la oferta y el mercado?* No. Ningún dato económico permite afirmar que, en la situación actual del mercado y sobre la base de las cuatro condiciones acumulativas del apartado 3 del artículo 81 del Tratado, siguen vigentes las consideraciones en virtud de las cuales se justificó la adopción en 1986 de la exención por categorías. Por consiguiente, la Comisión prevé proponer la derogación de la actual exención por categorías de las conferencias marítimas.

- (b) *En caso negativo, ¿propondría la Comisión que se sustituyera dicha exención por otro instrumento jurídico destinado a las compañías de servicios regulares y aplicable a las rutas con origen y destino en la UE?* La Comisión evaluará las propuestas del sector y las observaciones de las partes interesadas con el fin de adoptar su posición, mediante un instrumento jurídico adecuado, sobre un nuevo marco de cooperación entre compañías. La ELAA ya ha presentado ideas concretas sobre un marco de este tipo. Antes de pronunciarse al respecto, la Comisión desearía invitar a terceros interesados a presentar observaciones y a ofrecer otras alternativas.
- (c) *¿Se sigue justificando la exclusión de los servicios de cabotaje y los servicios de tramp de las disposiciones de aplicación de las normas de competencia contenidas en el Reglamento (CE) n° 1/2003?* No. No se han presentado argumentos de peso para justificar por qué estos servicios deben beneficiarse de disposiciones de aplicación diferentes de las que el Consejo ha decidido que deben aplicarse a todos los demás sectores de la economía. Tampoco se ha facilitado explicación alguna sobre las consecuencias negativas legítimas que podría tener para el sector un cambio de procedimiento. Sobre esta base, la Comisión prevé incluir los servicios de cabotaje y de tramp en el ámbito de las normas generales de aplicación del Reglamento (CE) n° 1/2003. La Comisión facilitará a este sector algunas orientaciones sobre la aplicación de las normas de competencia a estos servicios.
- (d) *¿Existe una razón válida para mantener la excepción específica de los acuerdos puramente técnicos, prevista en el Reglamento 4056/86?* La disposición sobre los acuerdos técnicos prevista en el artículo 2 del Reglamento 4056/86 reviste un carácter puramente declarativo, según ha confirmado el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas. La Comisión prevé proponer su derogación, de la misma forma que el Consejo decidió este año derogarla en el sector del transporte aéreo.
- (e) *¿Existe una razón válida para mantener la disposición relativa a los conflictos de leyes prevista en el Reglamento 4056/86?* No se ha planteado hasta ahora ningún conflicto de leyes y no parece justificarse el mantenimiento del artículo 9 del Reglamento 4056/86. No obstante, antes de pronunciarse al respecto, la Comisión desearía invitar a las partes interesadas, en especial a sus homólogos a nivel internacional, a remitirle sus observaciones sobre la necesidad de una disposición relativa a los conflictos de leyes.

## **8. ACCIÓN PROPUESTA**

31. Vistas las conclusiones que preceden, la Comisión propone lo siguiente:

- considerar la derogación de las disposiciones sustantivas vigentes del Reglamento 4056/86, en particular la exención por categorías concedida a las conferencias marítimas y la excepción aplicable a los acuerdos técnicos;
- examinar qué tipo de instrumento sería necesario para sustituir al Reglamento 4056/86 y formular una propuesta adecuada al efecto, teniendo en cuenta también la situación competitiva del sector del transporte marítimo regular de la UE en el mundo;
- estudiar detenidamente la propuesta de la ELAA, expuesta en el presente documento, a la luz de las observaciones remitidas a este respecto por terceros interesados, así como cualquier otra propuesta que pudiera presentar el sector u otras partes interesadas;
- modificar el Reglamento (CE) n° 1/2003 para incluir los servicios de cabotaje y de tramp en su ámbito de aplicación;
- examinar detenidamente si se justifica el mantenimiento de una disposición sobre los conflictos de leyes.

## **9. INVITACIÓN A PRESENTAR OBSERVACIONES**

32. La Comisión invita los Estados miembros, a las demás instituciones y a las partes interesadas a remitirle sus observaciones sobre el presente Libro Blanco, en un plazo de dos meses tras su publicación, a la siguiente dirección:

### **Por correo:**

Dirección General de Competencia  
Comisión Europea  
Unidad D2 (Transportes)  
«White Paper on Maritime Review»  
Rue Joseph II 70, 2/237  
1049 Bruselas

### **Por correo electrónico:**

COMP-D2-REVIEW4056@cec.eu.int

**Documento adjunto:** Documento de referencia

- 
- <sup>1</sup> Reglamento (CEE) n° 4056/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos, DO L 378 de 31.12.1986, p. 24, modificado por el Reglamento (CE) n° 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002 (DO L 1 de 4.1.2003, p. 1).
- <sup>2</sup> Reglamento (CE) n° 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002 (DO L 1 de 4.1.2003, p. 1).
- <sup>3</sup> SN 100/1/100.
- <sup>4</sup> Informe de la Secretaría de la OCDE de abril de 2002, «Competition Policy in Liner Shipping» pp. 74-80, disponible en <http://www.oecd.org/dataoecd/13/46/2553902.pdf>.
- <sup>5</sup> Comité consultivo *ad hoc* de 25 de marzo de 2002.
- <sup>6</sup> Véase, por ejemplo, el asunto T-86/95, *Compagnie générale maritime*, Rec. 2002, p. II-1011, apartados 254, 393 y 484.
- <sup>7</sup> En general se consideran restricciones especialmente graves las restricciones de la competencia por objeto contempladas en el artículo 81 del Tratado, que en principio no cumplen las condiciones de exención enunciadas en el apartado 3 del artículo 81 del Tratado.
- <sup>8</sup> Véanse las Decisiones TAA, EATA y TACA revisado de 14 de noviembre de 2002 (DO L 26 de 31.1.2003, p. 53) y el comunicado de prensa de la Comisión IP/02/1677 de 14.11.2002.
- <sup>9</sup> Véanse las Decisiones TAA, FEFC, TACA y TACA revisado de 14 de noviembre de 2002 (DO L 26 de 31.1.2003, p. 53) y el comunicado de prensa de la Comisión IP/02/1677 de 14.11.2002.
- <sup>10</sup> Asuntos acumulados T-191/98 y T-212/98 a T-214/98, *TACA*, Rec. 2003 pendiente de publicación, apartado 568.
- <sup>11</sup> Véanse a tal efecto las implicaciones del asunto T-17/93, *Matra*, Rec. 1994, p. II-595, apartado 139, y el asunto 26/76, *Metro (I)*, Rec. 1977, p. 1875, apartado 43.
- <sup>12</sup> Asunto T-395/94, *TAA*, Rec. 2002, p. II-00875, apartado 261.
- <sup>13</sup> Como comparación, véanse, por ejemplo, el Reglamento (CE) n° 823/2000 sobre los consorcios (DO L 100 de 20.4.2000, p. 24), el Reglamento (CE) n° 1400/2002 sobre los vehículos de motor (DO L 203 de 1.8.2002, p. 30) y el Reglamento (CE) n° 2790/1999 sobre los acuerdos verticales (DO L 336 de 29.12.1999, p. 21), en los cuales la Comisión hace referencia explícita a la experiencia adquirida en los sectores en cuestión, que le permitió determinar las categorías de acuerdos que podían considerarse que cumplían normalmente las condiciones establecidas en el apartado 3 del artículo 81.
- <sup>14</sup> Para una descripción más detallada de la situación en estos países, véase el anexo del presente documento.
- <sup>15</sup> En su propuesta, la ELAA define así los servicios de transporte marítimo de línea regular: «Los servicios regulares de transporte de mercancías en una o varias rutas específicas, entre distintos puertos y con arreglo a horarios y fechas de viaje previamente anunciados, a los que pueda recurrir, a título oneroso e incluso, sin limitación de uso en lo que se refiere a la frecuencia de utilización del servicio, todo usuario de transporte, así como las actividades conexas» (compárese con el apartado 2 del artículo 2 del Reglamento (CE) n° 823/2000).
- <sup>16</sup> La propuesta final de la ELAA, de 6 de agosto de 2004, está disponible (sólo en inglés) en: [http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/maritime/elaa\\_proposal/elaa\\_proposal\\_6\\_august\\_2004\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/maritime/elaa_proposal/elaa_proposal_6_august_2004_en.pdf).

- 
- <sup>17</sup> Para una descripción más detallada de la propuesta de la ELAA, véase el anexo.
- <sup>18</sup> Al menos toda conferencia marítima en el sentido de un grupo de dos o más transportistas armadores que preste servicios regulares conforme a tarifas de flete uniformes o comunes (compárese con la definición de la letra b) del apartado 3 del artículo 1 del artículo del Reglamento 4056/86).
- <sup>19</sup> El 1 de mayo de 2004, el Reglamento (CE) n° 1/2003 sustituyó a las disposiciones procedimentales del Reglamento 4056/86. Desde dicha fecha, la exclusión de los servicios de cabotaje y los servicios de tramp del ámbito de aplicación del Reglamento 4056/86 carece de efectos prácticos.
- <sup>20</sup> Para evitar cualquier confusión, las normas sustantivas de competencia (artículos 81 y 82 del Tratado) se aplican también a estos servicios. La exclusión se limita a sus *disposiciones de aplicación* (es decir, el Reglamento (CE) n° 1/2003 no es aplicable al tramp ni al cabotaje).