COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 22.4.2014
COM(2014) 232 final

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

relativa a la interpretación del 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)

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

relativa a la interpretación del 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)

Resumen

Con la perspectiva que permiten veinte años de aplicación del Reglamento (CEE) n° 3577/92 y a la luz de la experiencia acumulada, la Comisión ha decidido, en aras de la transparencia y de la seguridad jurídica, actualizar y modificar su interpretación de las disposiciones de dicho Reglamento desde su entrada en vigor. La presente Comunicación modifica y sustituye a las anteriores comunicaciones interpretativas de la Comisión de 2003[1] y 2006[2].

La presente Comunicación es únicamente de carácter informativo para facilitar la lectura del Reglamento. En la Comunicación se precisa la forma en que la Comisión tiene previsto aplicarlo. No se pretende revisar el Reglamento ni invadir la jurisdicción del Tribunal de Justicia en cuanto a interpretación.

La presente Comunicación precisa en primer lugar el ámbito de aplicación de la libre prestación de servicios en el sector del cabotaje marítimo, indica los beneficiarios de dicha libertad y recuerda cuáles son los servicios cubiertos por el Reglamento.

A continuación, se precisa el alcance de las excepciones a la libre prestación de servicios previstas en el Reglamento, que son tres. En primer lugar, los Estados miembros son competentes para determinar las normas relativas a la tripulación de los buques de menos de 650 toneladas brutas y de los que efectúan servicios de cabotaje insular entre dos puertos de su territorio. En segundo lugar, los Estados miembros pueden imponer obligaciones de servicio público y celebrar contratos de servicio público para garantizar un servicio suficiente de transporte regular con destino u origen en islas, y entre islas. Por último, los Estados miembros pueden pedir a la Comisión que adopte medidas de salvaguardia para remediar perturbaciones graves del mercado interior.

La Comunicación describe a grandes rasgos las medidas transitorias para la aplicación de este Reglamento en relación con Croacia desde su adhesión a la Unión.

Para terminar, la Comunicación proporciona orientación sobre la aplicación del Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) n° 1107/70 del Consejo[3] a los servicios de cabotaje marítimo.

---

[1] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones - Interpretación del 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), de 22.12.2003, COM(2003) 595 final.

[2] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones por la que se actualiza y se rectifica la Comunicación relativa a la interpretación del 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), de 11.5.2006, COM(2006) 196 final.

[3] DO L 315 de 3.12.2007, p. 1.

1. INTRODUCCIÓN

El Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo (en lo sucesivo, el «*Reglamento*») por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo)[4], adoptado en el momento de la creación del mercado interior, ha cumplido ya veinte años. El cabotaje marítimo se fue liberalizando progresivamente desde su entrada en vigor el 1 de enero de 1993.

La Comisión ha venido realizando desde 1993 una serie de balances económicos y jurídicos sobre esta liberalización[5], y también ha entrado en los problemas de interpretación planteados por el Reglamento en sus comunicaciones interpretativas de 2003 y 2006.

El quinto informe sobre la aplicación del Reglamento[6] pone de relieve la necesidad de seguir aclarando determinados aspectos de las orientaciones de la Comisión sobre la aplicación de este Reglamento.

La presente Comunicación actualiza y modifica sus orientaciones anteriores con el fin de adaptarlas a la legislación reciente de la UE y a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia y para reflejar mejor los cambios en el modo de entender determinadas disposiciones del Reglamento por parte de la Comisión. Esto afecta, en particular, a la interpretación de la Comisión de las disposiciones del Reglamento sobre tripulación (punto 4 de la presente Comunicación) y la duración de los contratos de servicio público (punto 5.5.2 y sección 5.7 de la presente Comunicación).

En esta Comunicación se presenta la interpretación que la Comisión hace del Reglamento únicamente con carácter informativo. No se pretende revisar el Reglamento ni invadir la jurisdicción del Tribunal de Justicia en cuanto a interpretación. Tampoco se prejuzga la aplicación de las normas sobre ayudas estatales.

2. APERTURA DEL MERCADO DEL CABOTAJE MARÍTIMO

2.1. Libre prestación de servicios de cabotaje marítimo

El artículo 1 del Reglamento (CEE) n° 3577/92 liberaliza el cabotaje marítimo en los países donde este sector de la economía estaba reservado a los nacionales. La libertad de operar entre dos puertos de un mismo Estado miembro queda garantizada para todos los armadores de la Unión[7].

Los Estados miembros no pueden supeditar dicha libertad a ninguna restricción, salvo en casos debidamente justificados. Por esta razón, los Estados miembros no pueden introducir ningún sistema de autorización previa, a menos que 1) dicho sistema esté justificado por razones imperiosas de interés general (por ejemplo, garantizar la seguridad de los buques y el orden en las aguas de los puertos); 2) sea necesario y proporcionado al objetivo perseguido; y

[4] DO L 364 de 12.12.1992, p. 7.

[5] COM(95) 383, COM(97) 296, COM(2000) 99, COM(2002) 203.

[6] COM(2014) 231 final.

[7] Para los beneficiarios de la libre prestación de servicios, véase el punto 2.2.

3) esté basado en criterios objetivos y no discriminatorios que los armadores interesados conozcan de antemano[8].

Los Estados deben demostrar que se cumplen todas las condiciones arriba enumeradas para poder establecer cualquier sistema que afecte al ejercicio de la libertad de prestar servicios de cabotaje marítimo por parte de los beneficiarios del Reglamento[9].

Sin embargo, la Comisión considera que, con objeto de supervisar el mercado del cabotaje, los Estados miembros pueden pedir a los armadores que faciliten información anticipada sobre los servicios que tengan intención de prestar. Dicha información puede ayudar a los Estados miembros a evaluar mejor las necesidades de transporte reales.

Por último, la Comisión considera que los Estados miembros no pueden exigir a las empresas tener un representante en su territorio.

2.2. Beneficiarios de la libre prestación de servicios

El artículo 1 del Reglamento sobre cabotaje precisa los beneficiarios de la libre prestación de servicios de cabotaje marítimo. Se trata de los *«armadores comunitarios»* 1) que utilicen buques matriculados en un Estado miembro y que naveguen bajo pabellón de dicho Estado miembro 2), siempre que cumplan todos los requisitos necesarios para poder efectuar servicios de cabotaje en dicho Estado miembro 3).

Las condiciones citadas impuestas por el Reglamento merecen una atención detenida. Además, se plantea la cuestión de la apertura del mercado a los buques que no cumplen las condiciones mencionadas.

2.2.1. El concepto de «armador comunitario»

El apartado 2 del artículo 2 del Reglamento distingue tres tipos de *«armadores comunitarios»*.

> *«a) los nacionales de un Estado miembro establecidos en un Estado miembro de conformidad con la legislación de este Estado miembro y que realicen actividades de transporte marítimo;*
>
> *b) las compañías marítimas establecidas de conformidad con la legislación de un Estado miembro y cuyo centro de actividad principal esté situado en un Estado miembro, realizándose su control efectivo en un Estado miembro; o*
>
> *c) los nacionales de un Estado miembro establecidos fuera de la Comunidad o las compañías marítimas establecidas fuera de la Comunidad y controladas por nacionales de un Estado miembro, siempre que sus buques estén matriculados en un Estado miembro y enarbolen pabellón de este Estado miembro de acuerdo con su legislación.»*

La cuestión que ha suscitado más dudas es la definición del concepto de *«control»* contemplado en el Reglamento para dos de las tres categorías de *«armadores comunitarios»*.

El Reglamento sobre cabotaje incluye entre los *«armadores comunitarios»* a *«las compañías marítimas establecidas de conformidad con la legislación de un Estado miembro y cuyo centro de actividad principal esté situado en un Estado miembro, realizándose su control*

[8] Asuntos acumulados C-128/10 y C-129/10 *Naftiliaki Etaireia Thasou*, Rec. 2011, p. I-1887, apartados 43 y siguientes.

[9] Véanse también las secciones 4 a 6 de la presente Comunicación.

efectivo en un Estado miembro» (letra b) del apartado 2 del artículo 2). La Comisión considera que el concepto de *«control efectivo en un Estado miembro»* significa en este contexto que las decisiones determinantes y la gestión diaria se realizan desde territorio comunitario y que las reuniones del consejo de administración se celebran en territorio de la Comunidad.

También son *«armadores comunitarios» «los nacionales de un Estado miembro establecidos fuera de la Comunidad o las compañías marítimas establecidas fuera de la Comunidad y controladas por nacionales de un Estado miembro, siempre que sus buques estén matriculados en un Estado miembro y enarbolen pabellón de este Estado miembro de acuerdo con su legislación»* (letra c) del apartado 2 del artículo 2). La Comisión considera que el concepto *«controladas por nacionales de un Estado miembro»* contemplado en dicho artículo significa que los nacionales comunitarios tienen la posibilidad de ejercer una influencia decisiva en la compañía marítima. por ejemplo, si la la mayoría del capital de la compañía pertenece a nacionales de la Unión o si tienen la mayoría de los derechos de voto, o si los nacionales de la Unión pueden nombrar a más de la mitad de los miembros del órgano administrativo, de gestión o de supervisión de dicha compañía naviera[10].

2.2.2. Condiciones de matriculación en un Estado miembro y de acceso al cabotaje nacional

El Reglamento no abunda en la lista de los registros de los Estados miembros en los que se cumplen las condiciones de matriculación y de acceso al cabotaje nacional, pero, en todo caso, esta lista podría variar con el tiempo.

La condición de matriculación en un Estado miembro presupone que el registro en cuestión está situado en un territorio donde son aplicables el Tratado y el Derecho derivado. Así pues, los buques matriculados en los registros de las Antillas Neerlandesas, la Isla de Man, las Bermudas y las Islas Caimán no se incluyen entre los beneficiarios del Reglamento[11].

En cambio, los buques matriculados en Gibraltar sí se cuentan entre los beneficiarios del Reglamento, puesto que el Tratado es aplicable a dicho territorio[12]. Los buques matriculados en Gibraltar tienen derecho a acceder al cabotaje marítimo en las mismas condiciones que cualquier buque matriculado en un Estado miembro.

Por otro lado, el Reglamento prevé que para que un buque de un Estado miembro pueda realizar cabotaje en otro Estado miembro, debe cumplir en primer lugar todas las condiciones requeridas para poder realizar cabotaje en el Estado miembro en que está matriculado. Este requisito es aplicable también a los buques matriculados en un Estado miembro sin litoral.

Así pues, los buques que no tienen acceso al cabotaje nacional no pueden ejercer tampoco el derecho de acceso a los mercados de los otros Estados miembros. Del mismo modo, los buques que disfrutan de un acceso condicionado al mercado nacional pueden verse sujetos a

---

[10] Para más información, véase también la Comunicación consolidada de la Comisión sobre cuestiones jurisdiccionales en materia de competencia, realizada de conformidad con el Reglamento (CE) nº139/2004 del Consejo, sobre el control de las concentraciones entre empresas (2008/C 95/01), DO C 95 de 16.4.2008, p. 1.

[11] Estos territorios, en su mayoría, forman parte de los países y territorios de ultramar sujetos, con arreglo al artículo 355 del Tratado CE, a un régimen especial de asociación con los Estados miembros.

[12] El apartado 3 del artículo 355 del Tratado dispone que *«las disposiciones del presente Tratado se aplican a los territorios europeos cuyas relaciones exteriores asuma un Estado miembro»*.

condiciones similares cuando desean operar en otro Estado miembro. Así, por ejemplo, si la matriculación en un segundo registro X de un Estado miembro está sujeta a la condición de que el buque opere al menos la mitad del año en rutas internacionales, el buque matriculado en dicho registro X no podrá exigir mayor acceso al cabotaje de los otros Estados miembros (no podrá beneficiarse del derecho a ofrecer servicios regulares todo el año).

2.3. Apertura del mercado a los buques no incluidos entre los beneficiarios del Reglamento

Varios Estados miembros abrieron su mercado más de lo que requiere el Reglamento tanto *erga omnes*, por medio de acuerdos bilaterales, como por medio de autorizaciones específicas. Determinados Estados miembros, con políticas de las denominadas de *«costa abierta»*, permiten también a sus buques matriculados en un tercer país y que enarbolen su pabellón prestar cabotaje marítimo entre los puertos situados en su territorio. Además, algunos Estados miembros prevén autorizaciones individuales para llevar a cabo cabotaje marítimo para buques que no están entre los beneficiarios del Reglamento o dispensas generalizadas de los requisitos contemplados por el Reglamento para los buques matriculados en un tercer país y que naveguen bajo pabellón de dicho tercer país en el caso de que no se disponga de buques matriculados en un Estado miembro de la Unión[13]. Estas prácticas no son contrarias al Derecho de la Unión.

3. ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL REGLAMENTO (CEE) Nº 3577/92

El apartado 1 del artículo 2 del Reglamento (CEE) n° 3577/92 establece que este se aplica a los servicios de transporte marítimo (transporte por mar de personas o mercancías) en un Estado miembro. A continuación, presenta una lista orientativa de los tipos de cabotaje cubiertos por el Reglamento.

Según el Tribunal, aunque la enumeración contenida en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento no tenga carácter exhaustivo, de esta disposición, interpretada en su conjunto, resulta que en su ámbito de aplicación están comprendidos, por una parte, servicios que normalmente se prestan a cambio de una remuneración y, por otra, servicios que tienen por objeto, como ilustran las características esenciales de los ejemplos de cabotaje marítimo que figuran en dicho artículo, el transporte por mar de viajeros o de mercancías entre dos lugares situados en el territorio de un único Estado miembro[14].

Desde que el Reglamento entró en vigor se han planteado principalmente cuatro cuestiones relativas al artículo 2, apartado 1. ¿Qué significan los conceptos *«transporte por mar»* y *«entre puertos»*? ¿Están incluidas en dicho ámbito las embarcaciones de recreo? ¿Lo están las etapas de cabotaje de los servicios de crucero internacionales? ¿Deben considerarse cabotaje los servicios de distribución («*feeder*»), o bien servicios internacionales? A continuación se trata cada una de estas cuestiones por separado.

---

[13] Para tener una visión general de los sistemas nacionales de cabotaje marítimo, véase el cuadro 3 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña al quinto informe sobre la aplicación del Reglamento a que se hace referencia en la nota a pie de página número 6.

[14] Asunto C-251/04, *Comisión de las Comunidades Europeas* contra *República Helénica* , Rec. 2007, p. I-67, apartados 28-29.

3.1. Definición de «transporte por mar entre puertos»

El Reglamento no define el término «*transporte por mar*». De conformidad con el Tribunal, para interpretar este término ha de tenerse en cuenta el objetivo de dicha disposición, que es aplicar la libertad para prestar servicios de cabotaje marítimo en las condiciones y con sujeción a las excepciones que establece[15].

Por consiguiente, la distinción entre «*aguas interiores*» y «*mar territorial*» en términos de derecho internacional (Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982, «*Convenio de Montego Bay*»), fue considerado por el Tribunal irrelevante a los fines de la definición de «*mar*» en virtud del Reglamento[16]. Como consecuencia de ello, el término «*transporte por mar*» debe incluir también servicios de transporte que operan en las aguas marinas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial («*aguas interiores*») que los Estados pueden trazar con arreglo a dicho Convenio.

Así pues, de acuerdo con las conclusiones del Abogado General[17], la Comisión considera que a los fines de la aplicación del Reglamento no solo se consideran «*transporte por mar*» los servicios de transporte de cabotaje realizados en el mar abierto sino también los servicios prestados en las zonas marítimas como las bahías, estuarios, fiordos y rías[18].

De acuerdo con la jurisprudencia del Tribunal, el término «*puerto*» incluye cualquier estructura, con independencia de las dimensiones de las infraestructuras de que dispone, que permita embarcar y desembarcar mercancías y pasajeros que han de transportarse por mar[19]. Por lo tanto, cualquier infraestructura, aunque no sea permanente, que sirva para el transporte marítimo permitiendo embarcar y desembarcar mercancías, cumple esta definición.

La Comisión desea señalar que el transporte de personas por barco está sujeto al Reglamento (CEE) n° 3577/92 incluso cuando el servicio tiene lugar en un solo «*sistema portuario*» según lo definido por la legislación del Estado miembro en cuestión (por ejemplo, la travesía de una ría por mar)[20]. Del mismo modo, el transporte remunerado de viajeros por buque por mar para fines turísticos, que comienza y termina en el mismo puerto con los mismos pasajeros, está cubierto por el Reglamento, ya que dicho servicio se presta a cambio de una remuneración y sirve para transportar pasajeros por mar en el territorio de un solo Estado miembro.

3.2. Embarcaciones de recreo

El Reglamento (CEE) n° 3577/92 sólo cubre los servicios marítimos «*que se presten normalmente a cambio de una remuneración*». Por lo tanto, la mayor parte de las actividades de las embarcaciones de recreo quedan excluidas de su ámbito de aplicación.

---

15 Asunto C-323/03, *Comisión de las Comunidades Europeas* contra *Reino de España*, Rec. 2006, p. I-2161, apartado 24.

16 Ibídem, apartado 25.

17 Conclusiones del Abogado General Sr. Antonio Tizzano presentadas el 10 de noviembre de 2005, asunto C-323/03 citado.

18 Cuenca fluvial sumergida en el mar.

19 Asunto C-323/03, *Comisión de las Comunidades Europeas* contra *Reino de España*, Rec. 2006, p. I-2161, apartado 33.

20 Ibídem, apartado 34.

3.3. Servicios de crucero

Los servicios de crucero están incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) n° 3577/92 cuando se proporcionan en un Estado miembro (véanse los artículos 3, apartado 1, y 6, apartado 1, del Reglamento)[21]. La cuestión es si las etapas de cabotaje de un servicio internacional de crucero también se incluyen en el ámbito del Reglamento.

La Comisión considera que el Reglamento sólo es aplicable cuando hay pasajeros que embarcan y desembarcan en el Estado miembro donde se realiza la etapa de cabotaje.

Un servicio de crucero que empieza en el Estado miembro X o un tercer país y finaliza en un tercer país o el Estado miembro X, y que hace escala en puertos de un Estado miembro Y, no está incluido en el ámbito del Reglamento (CEE) n° 3577/92 si no hay pasajeros que accedan o dejen la travesía en el Estado miembro Y. En tal caso, se aplicará el Reglamento (CEE) nº°4055/86, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros[22].

3.4. Servicios de distribución

Los servicios de distribución (conocidos también como servicios de transbordo de carga internacional) son los servicios por los que un transportista descarga mercancías de un buque que ha navegado desde un punto de salida para transferir dichas mercancías a otro buque que continúa el viaje hasta un puerto de destino. Este servicio se realiza normalmente mediante conocimiento de embarque directo. La cuestión que se plantea es si tales servicios deben considerarse servicios internacionales que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 4055/86 (que no impone ningún requisito de bandera) o como servicios de cabotaje incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 3577/92 (en el que existe un requisito de bandera).

En los casos en que el transbordo consiste en el transporte previo o posterior entre dos puertos del mismo Estado miembro X de mercancías a) con destino a un Estado miembro Y o a un tercer país, o b) con origen en un Estado miembro Y o en un tercer país, el Estado miembro X podría reservar dichos servicios de transbordo para los buques con pabellón de la Unión. En realidad, en todos los Estados miembros donde los servicios de cabotaje están reservados a los buques con pabellón de la Unión de conformidad con el Reglamento (CEE) n° 3577/92, se considera que los servicios de distribución son servicios de cabotaje (la única excepción son Francia[23] y Portugal), mientras que en el resto de los Estados miembros la distribución está liberalizada.

No obstante, conviene tener en cuenta que permitir a una empresa prestar servicios de distribución para el transporte internacional de mercancías antes o después de un viaje internacional puede suponer ahorros sustanciales en el coste del transporte y una mejor eficiencia de los servicios ofertados. Por esta razón, algunos aspectos del transbordo son objeto de negociaciones cada vez más en los debates de los acuerdos comerciales. Por tanto,

---

21 Asunto C-17/13, *Alpina River Cruises*, aún no publicado.

22 DO L 378 de 31.12.1986, p. 1.

23 Nota administrativa de 9 de febrero de 2007 sobre la interpretación del artículo 257 del Código Aduanero francés.

la Comisión considera que este asunto requiere un análisis más detenido en cooperación con los Estados miembros.

4. NORMAS RELATIVAS A LA TRIPULACIÓN

Las cuestiones relativas a la tripulación son tradicionalmente competencia de los Estados del pabellón. Las normas varían considerablemente según los registros. Así pues, algunos Estados miembros imponen condiciones estrictas en cuanto a la nacionalidad: los miembros de la tripulación deben tener todos nacionalidad de la Unión. Otros se limitan a reservar a los nacionales de la Unión los puestos de capitán y segundo. Estas diferencias en las exigencias en materia de nacionalidad se traducen en importantes diferencias de costes entre registros.

A fin de evitar la distorsión de la competencia en las rutas más sensibles, el artículo 3 del Reglamento prevé que los Estados miembros «*de acogida*» puedan imponer sus propias normas relativas a la tripulación de los buques que practican el cabotaje insular. Asimismo, los Estados miembros de acogida pueden decidir las normas relativas a la tripulación aplicables a los pequeños buques (buques de menos de 650 toneladas brutas). En la práctica, los Estados miembros que han optado por utilizar estas disposiciones del Reglamento son seis.

No obstante, con objeto de no vaciar de contenido el principio de la libre prestación de servicios, el Reglamento prevé que las normas del Estado del pabellón seguirán aplicándose a los buques cargueros de más de 650 toneladas brutas que practiquen el 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 («*cabotaje consecutivo*»).

Estas disposiciones suscitan dos tipos de cuestiones en cuanto al alcance de las competencias del Estado de acogida.

El primero se refiere al contenido de las normas relativas a la tripulación que derivan de la responsabilidad del Estado de acogida y el segundo a los límites entre las competencias del Estado de acogida y las del Estado del pabellón en caso de cabotaje consecutivo.

También se ha planteado la cuestión de si son las normas del Estado del pabellón o las del Estado de acogida las que deben aplicarse a los buques de crucero que practican el cabotaje insular. El Tribunal ha confirmado la interpretación de la Comisión de que en el caso de los buques de crucero de más de 650 toneladas de arqueo, las normas relativas a la tripulación son responsabilidad del Estado del pabellón, independientemente de que el crucero realice cabotaje insular o cabotaje continental[24]. El Estado de acogida no está autorizado a aplicar su propia legislación en relación con la tripulación de los buques de crucero de arqueo superior a 650 toneladas brutas. Solo puede aplicarla a los cruceros de menos de 650 TB.

4.1. Contenido de las normas relativas a la tripulación que puede imponer el Estado de acogida

El Reglamento no precisa cuáles son las «*cuestiones relativas a la tripulación*» que son competencia del Estado de acogida. Según algunos, la competencia del Estado de acogida es ilimitada (el Reglamento menciona «*todas*» las normas relativas a la tripulación). La Comisión tiene un enfoque más restrictivo y considera que las competencias del Estado de

[24] Asunto C-288/02, *Comisión de las Comunidades Europeas* contra *República Helénica*, Rec. 2004, p. I-10071.

acogida deben limitarse para salvaguardar el principio de libre prestación de servicios con el que interfiere esta competencia.

La Comisión considera que los Estados de acogida son competentes para determinar la proporción de nacionales comunitarios requerida a bordo de los buques que practican el cabotaje insular (y los buques de menos de 650 toneladas brutas), lo que significa que un Estado miembro puede exigir que la tripulación de estos buques esté compuesta íntegramente por nacionales de la Unión. Asimismo, los Estados miembros pueden exigir que los marineros a bordo tengan cobertura social en la Unión Europea. En el ámbito de las condiciones de trabajo, pueden imponer el cumplimiento del salario mínimo vigente en el país. Por lo que respecta a las normas de seguridad y formación (incluidas las lenguas habladas a bordo), la Comisión considera que los Estados miembros sólo pueden exigir el cumplimiento de las normas de la Unión o internacionales vigentes (convenios STCW y SOLAS) sin restringir de forma desproporcionada la libre prestación de servicios.

Conforme al artículo 9 del Reglamento, todo Estado miembro que quiera valerse de la posibilidad de aplicar sus propias normas a cuestiones relativas a la tripulación debe consultar a la Comisión. El alcance y el contenido de las medidas previstas será objeto de un estudio individualizado a la luz de los principios citados de necesidad y proporcionalidad.

4.2. El cabotaje consecutivo

El apartado 3 del artículo 3 del Reglamento dispone que, «*a partir del 1 de enero de 1999, para los cargueros de más de 650 TB que efectúen el 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, todas las cuestiones relativas a la tripulación serán, a partir del 1 de enero de 1999, competencia del Estado en el que esté matriculado el buque (Estado del pabellón).*»

El Tribunal resolvió que, en principio, se entenderá por viaje que sigue o precede al viaje de cabotaje cualquier viaje con destino u origen en otro Estado, independientemente de que haya un cargamento a bordo[25].

Contrariamente a lo que había observado la Comisión en su Comunicación interpretativa de 2003, el Tribunal consideró que las normas del Estado del pabellón son aplicables no solo cuando se transportan mercancías en la parte internacional del viaje que precede o sigue a la parte de cabotaje del mismo sino también cuando este viaje se realiza en lastre (sin cargamento a bordo). Como consecuencia de ello, la Comisión no puede aceptar que los Estados miembros sigan aplicando las normas del Estado de acogida cuando el viaje internacional que sigue o precede al cabotaje insular se navega en lastre.

Si embargo, esto no debe significar que se permite a los armadores emprender de un viaje internacional ficticio sin cargamento a bordo con el fin de eludir la aplicación del artículo 3, apartado 2, en favor del artículo 3, apartado 3, burlando de esta forma el Reglamento[26].

Es competencia de los tribunales nacionales comprobar si, conforme a las normas sobre la práctica de la prueba del Derecho nacional, dichas prácticas abusivas se están produciendo.

Las normas relativas a la tripulación, aplicables cuando el buque en cuestión cumple obligaciones de servicio público, se precisan en el punto 5.3.2.2.

---

[25] Asunto C-456/04, *Agip Petroli SpA* contra *Capitaneria di porto di Siracusa y otros* Rec. 2006, p- I-3395, apartados 15-25.

[26] Ibídem, apartado 23.

4.3. Revisión de las normas relativas a la tripulación

En el Reglamento sobre cabotaje se indica que el régimen definitivo en materia de tripulación debía ser adoptado por el Consejo antes del 1 de enero de 1999, sobre la base de una propuesta de la Comisión tras examinar en profundidad las consecuencias económicas y sociales de la liberalización del cabotaje insular.

La Comisión presentó al Consejo un informe sobre la cuestión el 17 de junio de 1997 y una propuesta de Reglamento el 29 de abril de 1998[27]. La propuesta tenía por objeto generalizar la responsabilidad del Estado del pabellón en cuanto a la tripulación. La competencia residual del Estado de acogida se refería a los buques de menos de 650 TB y la fijación de la proporción requerida de nacionales comunitarios de la tripulación en los buques que prestan servicios regulares de transporte de pasajeros y transbordadores (incluidos los servicios mixtos y los servicios regulares de crucero). Los marineros de terceros países a bordo de este tipo de buques quedaban sujetos a condiciones de empleo idénticas a las de los residentes de los Estados miembros.

Los Estados miembros no acogieron favorablemente la propuesta de la Comisión, por lo que la Comisión propuso su retirada el 11 de diciembre de 2001 y de momento no contempla presentar una nueva propuesta, por lo que, a corto plazo, no se modificarán las normas previstas en el artículo 3 del Reglamento.

Sin embargo, con ocasión de la preparación del quinto informe sobre la aplicación del Reglamento, la Comisión se dio cuenta de que la falta de un acceso fácil a la legislación del Estado de acogida en materia de requisitos para la tripulación solía impedir a los armadores seguir desarrollando el cabotaje insular. Para poner remedio a este problema, la Comisión anima a los Estados miembros que aplican el artículo 3, apartado 2, del Reglamento a que designen un punto de contacto con quien puedan comunicarse los armadores para obtener información sobre las normas aplicables del Estado de acogida en lo relativo a la tripulación.

5. SERVICIO PÚBLICO

El transporte marítimo de pasajeros y mercancías es de vital importancia para los habitantes de las islas europeas, por lo que se elaboró un grupo especial de normas encaminadas a proteger algunos de los enlaces marítimos que el mercado no cubre adecuadamente.

El Reglamento ofrece a los Estados miembros un marco para organizar de forma compatible intervenciones en el mercado restringiendo el acceso al mercado en relación con obligaciones de servicio público en los servicios marítimos. Además, la prestación de fondos públicos para compensar los costes de la prestación de servicios públicos debe acatar las normas de la UE en materia de ayudas estatales. El objeto de la presente sección es clarificar mejor en los casos necesarios las condiciones establecidas por el Reglamento y las normas sobre ayudas estatales, para hacer compatible la intervención pública con las disposiciones generales del Tratado.

5.1. Ámbito geográfico de los enlaces de servicio público

Según la redacción del apartado 1 del artículo 4 del Reglamento, los enlaces de servicio público sólo pueden ser rutas con destino u origen en islas o entre islas.

[27] COM(1998) 251 final.

El Reglamento no incluye ninguna definición de «*isla*». La Comisión considera que la aplicación del artículo 4 debería limitarse a aquellas islas que solo son accesibles por mar o por aire y que no tienen conexión terrestre permanente con el continente europeo. En consecuencia, una península que está permanente vinculada al continente mediante carretera o ferrocarril (como el Peloponeso) no puede considerarse una «*isla*»[28].

De acuerdo con las conclusiones del Abogado General Tizzano, la posibilidad de aplicar el artículo 4, apartado 1, puede extenderse también a los servicios prestados entre lugares con situaciones análogas a la de las islas (es decir, poblaciones situadas en la ribera de grandes fiordos o estuarios que no disponen de comunicaciones directas por carretera) donde existe la misma necesidad de garantizar la suficiencia de los servicios de transporte marítimo[29].

Un estudio realizado en nombre de la Comisión[30] muestra que los grandes estuarios o fiordos, que obligar a dar rodeos por carretera de alrededor de 100 Km[31] pueden considerarse islas a efectos del presente capítulo, ya que plantean problemas similares al aislar unas zonas urbanas de otras.

5.2. Rutas de cabotaje insular en las que pueden imponerse obligaciones de servicio público

La determinación de las rutas que requieren obligaciones de servicio público corresponde a los Estados miembros (incluidas las autoridades regionales y locales en su caso) y no a los armadores. Concretamente, pueden preverse obligaciones de servicio público para los servicios de cabotaje insular regulares donde el mercado resulta insuficiente para proveer unos servicios adecuados.

De acuerdo con las condiciones establecidas en el Reglamento, los Estados miembros pueden imponer obligaciones de servicio público para «*garantizar la suficiencia*» de los servicios regulares de transporte marítimo de una isla determinada (o en relación a un estuario) cuando los armadores comunitarios, atendiendo a sus propios intereses comerciales, no proporcionan un nivel de servicio adecuado o en las mismas condiciones[32]. En cualquier otro caso, debe mantenerse el mercado libre.

Al imponer obligaciones de servicio público para los servicios descritos en el apartado 1 del artículo 4 del Reglamento, los Estados miembros deben limitar su intervención a los requisitos esenciales recogidos en el apartado 2 del artículo 4 y cumplir el requisito de no discriminación del apartado 1 del artículo 4 del Reglamento respecto a todos los armadores de la Unión interesados en prestar servicio en la ruta en cuestión. Este requisito debe observarse

---

[28] Asunto C-288/02, *Comisión de las Comunidades Europeas* contra *República Helénica*, Rec. 2004, p. I-10071, apartado 42.

[29] Conclusiones del Abogado General Sr. Antonio Tizzano presentadas el 10 de noviembre de 2005, asunto C-323/03 citado, apartados 39-45.

[30] Study on Small Islands and Estuaries (2002), ICF Consulting.

[31] La ratio entre la distancia alrededor del estuario y la distancia atravesándolo debe ser al menos de alrededor de 10.

[32] Véase el considerando 9 y el apartado 4 del artículo 2 del Reglamento. Véase también la sentencia del asunto C-205/99, *ANALIR* contra *Administración General del Estado*, Rec. 2001, p. I-1271, apartados 31 y siguientes.

estrictamente al decidir el contenido de las obligaciones que deben cumplirse y durante el procedimiento administrativo que debe seguirse para la selección del operador de un servicio determinado o por el que se establezca la cuantía de la compensación.

5.3. Obligaciones que pueden imponerse

5.3.1. Distinción entre obligaciones de servicio público y contratos de servicio público

El Reglamento (CEE) nº 3577/92 hace una distinción entre «*obligaciones de servicio público*» (véase el apartado 4 del artículo 2 y el apartado 2 del artículo 4 del Reglamento) y «*contratos de servicio público*» (véase el apartado 3 del artículo 2).

Los contratos de servicio público son el instrumento normalmente utilizado para consagrar las obligaciones de servicio público en los casos en que un enfoque horizontal aplicable a todos los armadores interesados en prestar servicio en una ruta determinada no basta para responder debidamente a las necesidades esenciales de transporte, especialmente en lo relativo a las condiciones generales relativas a la calidad del servicio en cuestión.

El apartado 2 del artículo 4 del Reglamento establece una lista detallada de requisitos que pueden introducirse cuando se imponen obligaciones de servicio público. El apartado 3 del artículo 2 del Reglamento se limita a indicar el ámbito de aplicación de los contratos de servicio público; los Estados miembros pueden ir más lejos. En la práctica, los requisitos de calidad suelen ser parte de los contratos de servicio público, pero no pueden introducirse como parte de las obligaciones de servicio público. Por lo que se refiere a las obligaciones de servicio público, el requisito relativo a «*la capacidad de prestación del servicio*» de los armadores puede incluir una obligación relacionada con su solvencia y el requisito de inexistencia de deudas fiscales y de seguridad social[33]. La Comisión considera que la obligación de utilizar un transbordador rápido también puede inscribirse en esta categoría.

Cuando se imponen obligaciones de servicio público, los armadores interesados en prestar servicio en la misma ruta pueden cumplir como colectivo (y no individualmente) los requisitos relativos a la regularidad y la frecuencia del servicio[34].

Los Estados miembros pueden imponer obligaciones de servicio público y celebrar contratos de servicio público únicamente si han podido comprobar, para cada trayecto concreto, la insuficiencia de los servicios regulares de transporte (es decir, que no se prestarían en la medida o bajo las condiciones que las autoridades públicas definen como adecuadas) en el caso de que su prestación se dejase únicamente en manos de las fuerzas del mercado. Además, la obligación o contrato de servicio público deben ser necesarios y proporcionados al objetivo de garantizar la suficiencia de servicios de transporte regulares hacia y desde las islas[35]. En otras palabras, los Estados miembros pueden no someter a obligaciones de servicio público y contratos de servicio público a actividades que ya efectúan satisfactoriamente y en

[33] Asunto C-205/99, citado anteriormente, apartados 45 a 51.

[34] Si una isla requiere un servicio 4 veces a la semana y hay dos armadores que desean participar, cada uno de ellos debe comprometerse sólo a operar dos veces por semana o, respectivamente, una y tres veces a la semana.

[35] Asuntos acumulados C-128/10 y C-129/10, *Naftiliaki Etaireia Thasou*, Rec. 2011, p. I-1887, apartado 54.

condiciones, tales como el precio, la continuidad y el acceso al servicio, acordes con el interés público, definido por el Estado, empresas que operan en condiciones normales de mercado[36].

La Comisión recuerda que, aunque los Estados miembros tienen un amplio margen discrecional en la definición de la necesidad de servicio público y en el alcance de dicho servicio, la decisión de los Estados miembros en este sentido está sujeta al control por parte de la Comisión de la existencia de un error manifiesto de apreciación[37].

5.3.2. El principio de no discriminación

De conformidad con el principio de no discriminación fijado por el Reglamento, los Estados miembros no pueden imponer obligaciones ajustadas a una naviera determinada o que impidan el acceso al mercado de otros armadores de la Unión, u obligaciones que produzcan el mismo efecto.

La Comisión llama la atención de los Estados miembros sobre los problemas suscitados por los siguientes dos tipos de disposiciones.

5.3.2.1. Adquisición de buques

En primer lugar, se ha planteado la cuestión de si los Estados miembros, al convocar la licitación de un contrato de servicio público, pueden requerir que el adjudicatario se haga cargo de los buques y las tripulaciones del operador anterior. La Comisión considera que, en la mayoría de los casos, tal obligación infringiría el Reglamento (CEE) nº 3577/92 al ser discriminatoria por impedir que los armadores de la Unión hagan una oferta con sus propios buques y favorecer al operador preexistente en caso de que éste sea candidato a su propia sucesión.

No obstante, la Comisión admite que cuando el servicio de una isla requiera el uso de un buque con un diseño tan especial que no pueda encontrarse o venderse fácilmente en el mercado o utilizarse para otro propósito, la libre prestación de servicios se verá menos restringida por la obligación de adquirir dicho buque que por el hecho de conceder el servicio a un solo armador con un contrato por un periodo que le permita amortizar completamente un buque de diseño especial. En estos casos, el buque podría ser arrendado (bajo condiciones muy claras y bien detalladas en los expedientes de licitación) por los sucesivos operadores de una compañía propietaria de buques especialmente constituida a tal efecto. También podría concebirse que el nuevo prestador de servicios tuviera la obligación de hacerse cargo del buque directamente de su predecesor.

En caso de que las propias autoridades de los Estados Miembros sean propietarias de buques o dispongan de ellos de algún otro modo, dichos buques podrán ponerse a disposición de todos los operadores potenciales en condiciones idénticas y no discriminatorias.

---

[36] Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de las normas de la Unión Europea en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general, (DO C 8 de 11.1.2012, p. 4), apartado 48.

[37] Asunto T-17/02, *Fred Olsen*, Rec. 2005, p. II-2031, apartado 216, y Decisión 2013/435/UE de la Comisión, de 2 de mayo de 2013, relativa a la ayuda estatal SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) ejecutada por Francia en favor de la Société Nationale Corse Méditerranée y la Compagnie Méridionale de Navigation, DO L 220 de 17.8.2013, p. 20.

5.3.2.2. Cuestiones relativas a la tripulación

En segundo lugar también se han planteado cuestiones relacionadas con las condiciones en materia de tripulación que pueden imponerse mediante las obligaciones y los contratos de servicio público.

La Comisión considera que las normas que pueden imponerse en las obligaciones y los contratos de servicio público (artículo 4 del Reglamento) deben limitarse a los requisitos esenciales para las necesidades del servicio público y no ir más allá de lo que es necesario para cubrir dichas necesidades. Estos casos deben examinarse de forma individualizada.

La Comisión observa que los Estados miembros pueden decidir imponer mediante las obligaciones y los contratos de servicio público las mismas normas que imponen los Estados miembros de acogida a cualquier buque que participe en un servicio de cabotaje insular (apartado 2 del artículo 3 del Reglamento). Estas normas se especifican en la sección 4 de la presente Comunicación.

5.4. Procedimiento para imponer obligaciones de servicio público y celebrar contratos de servicio público

Los Estados miembros disponen de varios procedimientos administrativos para imponer «*obligaciones de servicio público*» a todos los operadores de una ruta determinada como el régimen de declaraciones, un sistema de licencias o un sistema de autorizaciones. Asimismo, los Estados miembros pueden imponer obligaciones de servicio público celebrando contratos de prestación de servicios públicos con un solo operador o un número limitado de operadores.

El Tribunal de Justicia, en el asunto C-205/99, declaró que un procedimiento tan restrictivo como el procedimiento de autorización puede aceptarse, a condición de que sea necesario (cuando «*puede demostrarse la existencia de una necesidad real de servicio público, debida a la insuficiencia de los servicios regulares de transporte en una situación de libre competencia*») y proporcional al objetivo perseguido y esté basado en criterios objetivos y no discriminatorios que las empresas interesadas conozcan por adelantado. Asimismo, las empresas deben gozar del derecho de recurso contra toda decisión adoptada en contra de sus intereses[38].

5.4.1. Normas aplicables en materia de contratación pública

Cuando la autoridad competente de un Estado miembro concluye un contrato de servicio público tiene que respetar las normas de contratación aplicables. El 26 de febrero de 2014, el Consejo y el Parlamento Europeo adoptaron una nueva Directiva sobre la adjudicación de contratos de concesión de servicios (en lo sucesivo, la Directiva sobre concesiones)[39]. En la misma fecha, el Consejo y el Parlamento Europeo adoptaron también la Directiva 2014/24/UE y la Directiva 2014/25/UE (en lo sucesivo, las Directivas sobre contratación pública)[40].

---

[38] Asunto C-205/99 citado anteriormente. Véanse también los asuntos acumulados C-128/10 y C-129/10, *Naftiliaki Etaireia Thasou*, Rec. 2011, p. I-1887, apartados 52 y siguientes.

[39] Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la adjudicación de contratos de concesión, DO L 94 de 28.3.2014, p. 1.

[40] Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE, DO L 94 de 28.3.2014, p. 65. Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por

Según ha podido comprobar la Comisión, la mayor parte de los contratos de servicio público adjudicados en aplicación del artículo 4 del Reglamento constituyen «*concesiones de servicios*» en el sentido de la legislación en materia de contratos públicos. En particular, mediante dichos contratos, las autoridades competentes otorgan la prestación del servicio de cabotaje marítimo a un armador durante un cierto periodo de tiempo. El armador está obligado a prestar el servicio de transporte estipulado en el contrato, normalmente a cambio de una compensación financiera de las autoridades[41]. El armador, en principio, corre con el riesgo de explotación (de no ser así, dicho contrato puede clasificarse de contrato público en la acepción de las Directivas sobre contratación pública), que engloba el riesgo relativo a la demanda de sus servicios de transporte, ya que las autoridades competentes no suelen garantizar en el contrato de servicio público que el armador recupere todas las inversiones realizadas o los costes sufragados en el desempeño de sus obligaciones contractuales.

Para la concesión de contratos de servicios públicos que entren en el ámbito de la Directiva sobre concesiones, las autoridades competentes tienen que tratar a todos los armadores en pie de igualdad y sin discriminación y están obligadas a actuar de forma transparente y proporcionada con el fin de garantizar una verdadera competencia[42]. Además, la Directiva establece, entre otras cosas, la obligación de publicar el aviso de concesión y el correspondiente aviso de adjudicación de contrato en el *Diario Oficial de la Unión Europea*[43]. También establece una serie de obligaciones respecto de los criterios de selección y adjudicación y fija garantías procedimentales destinadas a garantizar la transparencia y la igualdad de trato, en particular durante las negociaciones entre la autoridad competente y los licitadores.

En relación con la adjudicación de contratos de servicio público que entran en el ámbito de aplicación de las Directivas sobre contratación pública, cabe destacar que las nuevas Directivas suprimen la distinción entre servicios prioritarios y no prioritarios. Los servicios de transporte por mar se definieron en las Directivas 2004/17/CE y 2004/18/CE sobre contratación pública como no prioritarios y estaban sujetos solo a una serie limitada de requisitos (sobre las especificaciones técnicas y el aviso de adjudicación). En virtud de las nuevas Directivas sobre contratación pública, la adjudicación de contratos de servicio público que entran en el ámbito de dichas Directivas está en principio sujeta a todos los requisitos que en ellas se establecen.

En el caso de los contratos inferiores a los umbrales de aplicación de la Directiva sobre concesiones o de las Directivas sobre contratación pública, es necesario no obstante un procedimiento de selección y adjudicación para cumplir las exigencias del Tratado en materia de no discriminación e igualdad de trato que implican una obligación de transparencia. Esta obligación, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, consiste en garantizar, en beneficio de todo licitador potencial, una publicidad adecuada que permita abrir a la

---

entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE, DO L 94 de 28.3.2014, p. 243.

41 Véase también el asunto C-205/99, antes citado, apartados 63 y 65.

42 Artículos 3 y 30.

43 Artículos 31 a 33.

competencia la concesión de servicios y controlar la imparcialidad de los procedimientos de adjudicación[44].

5.4.2. Elección del proceso de adjudicación

El artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 3572/92 exige que al conceder contratos de servicios públicos los Estados miembros no establezcan discriminaciones entre los armadores.

La Comisión considera que, en general, la celebración de contratos de servicio público puede ser una fuente de discriminación entre operadores, ya que normalmente solo un operador obtiene la adjudicación de una ruta determinada. Por ello, considera que, en principio, la mejor forma de garantizar la no discriminación es lanzar una licitación pública. Un procedimiento de adjudicación que implique la negociación con los licitadores potenciales puede conformarse al principio de no discriminación a condición de que las negociaciones entre el poder adjudicador y las empresas que hayan presentado ofertas en la licitación sean imparciales, justas y transparentes[45]. La Comisión opina que una adjudicación directa no respeta el principio de no discriminación y transparencia consagrado en el artículo 4 del Reglamento. Del mismo modo, cualquier procedimiento de licitación que se haya concebido de forma que restrinja indebidamente el número de licitadores potenciales no se ajusta a los principios de no discriminación y transparencia.

Además, con el fin de garantizar el cumplimiento de estos principios, el periodo transcurrido entre el lanzamiento del procedimiento de licitación y la fecha a partir de la cual ha de comenzar la explotación de los servicios de transporte debe ser adecuado y razonablemente largo. La Comisión considera que unos plazos excesivamente cortos que no reflejen suficientemente las necesidades del servicio de cabotaje que se va a licitar (es decir, en relación con el tamaño del mercado, las exigencias de calidad o frecuencia, etc.) pueden favorecer al armador anteriormente titular de la concesión, infringiendo el principio de igualdad de trato.

La Comisión desea señalar también que la elección del proceso de adjudicación tiene implicaciones para la evaluación respecto de las ayudas estatales de cualquier compensación financiera que constituya la contrapartida del contrato de servicio público. En particular, con objeto de no constituir una ayuda estatal, dicha compensación tiene que respetar las cuatro condiciones que estableció el Tribunal en el asunto *Altmark*[46]. De conformidad con el cuarto criterio *Altmark*, la compensación ofrecida debe resultar bien de un procedimiento de contratación pública que permita seleccionar al candidato capaz de prestar estos servicios originando el menor coste para la colectividad o de una evaluación comparativa con una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada con los medios necesarios. La

[44] Véase la Comunicación interpretativa de la Comisión sobre las concesiones en el Derecho comunitario (DO C 121 de 29.4.2000, p. 2), la Comunicación interpretativa de la Comisión sobre el Derecho comunitario aplicable en la adjudicación de contratos no cubiertos o sólo parcialmente cubiertos por las Directivas sobre contratación pública (DO C 179 de 1.8.2006, p. 2), el asunto C-324/98 *Teleaustria and Telefonadress* contra *Telekom Austria*, Rec. 2000, p. I-10745, apartado 60.

[45] Véase también el punto 66 de la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de las normas de la Unión Europea en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general, DO C 8 de 11.1.2012, p. 4.

[46] Asunto C-280/00, *Altmark Trans GmbH and Regierungspräsidium Magdeburg* contra *Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* («*Altmark*»),Rec.2003, p. I-7747.

Comisión opina que la forma más sencilla para que los poderes públicos cumplan el cuarto criterio *Altmark* es realizar un procedimiento de contratación pública abierto, transparente y no discriminatorio[47]. Como consecuencia de ello, y siempre y cuando se cumplan el resto de las condiciones contempladas en la sentencias *Altmark*, dicho procedimiento excluirá también en general la existencia de ayudas estatales[48].

El Reglamento no exige a los Estados miembros la notificación de cada contrato de servicio público que celebren. Cuando el contrato conlleve una compensación por los costes de la prestación de un servicio público, puede ser necesario notificarlo a la Comisión por anticipado, de conformidad con las normas en materia de ayudas estatales (el punto 5.6 de la presente Comunicación ofrece más detalles sobre esta cuestión). La obligación de notificación fijada por el artículo 9 del Reglamento sólo se refiere a actos de mayor alcance, como el marco jurídico general para los servicios de cabotaje.

5.5. Acceso al mercado y competencia en las rutas de servicio público

Al imponer obligaciones de servicio público, los Estados miembros intervienen en las condiciones de acceso al mercado en ciertas rutas, lo cual puede crear distorsiones de la competencia si no se hace de forma no discriminatoria. Dichas intervenciones pueden considerarse legítimas y legales en función del objetivo perseguido (garantizar la suficiencia de servicios de transporte regulares y programados hacia, desde y entre las islas). Toda intervención relacionada con una obligación de servicio público debe ser proporcional al objetivo perseguido. Si fuesen más allá de lo estrictamente necesario, restringirían innecesariamente una libertad que es esencial para el buen funcionamiento del mercado interior. La Comisión desea abordar tres aspectos relacionados con este problema.

5.5.1. Exclusividad

La concesión de la exclusividad a un armador en una ruta de servicio público normalmente permite a los Estados miembros reducir al mínimo la carga financiera para la comunidad, pero restringe la tradicional libertad de comercio del sector del transporte marítimo.

Debería establecerse un justo equilibrio entre los dos principios.

En los casos debidamente justificados, la exclusividad puede verse como el único instrumento adecuado para responder a las necesidades esenciales de transporte cuando se conceden por un periodo limitado y basándose en un proceso de adjudicación abierto, equitativo y no discriminatorio a escala de la Unión.

No obstante, la Comisión subraya que en muchos casos pueden tomarse medidas menos restrictivas que la exclusividad para evitar el «*aprovechamiento oportunista del mercado*» y reducir la cantidad de compensación financiera necesaria. Un operador obligado contractualmente sin derechos exclusivos a satisfacer obligaciones de servicio público durante todo el año podría verse perjudicado por el comportamiento de otro operador que, sin obligación alguna de servicio público, se incorporara al mercado sólo durante los meses más rentables del año y redujera gravemente las ganancias del primer operador.

---

[47] Puntos 63 y 64 de la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de las normas de la Unión Europea en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general, DO C 8 de 11.1.2012, p. 4.

[48] Ibídem, puntos 65 a 68.

La Comisión considera que pueden imponerse ligeras obligaciones de servicio público a todos los operadores de una determinada ruta paralelamente a un contrato de servicio público celebrado con un operador[49]. Así, por ejemplo, podría establecerse una condición por la cual todo armador que entre en una ruta donde esté vigente un contrato de servicio público por el que se impone servicios durante todo el año tendrá que operar también durante todo el año.

5.5.2. Duración de los contratos de servicio público

El Reglamento no impone ninguna duración máxima para los contratos de servicio público. Sin embargo, del artículo 1 y del artículo 4 del Reglamento se deduce que, para permitir la prospección regular y abierta del mercado, los contratos de servicio público deben tener una duración limitada.

Si un contrato de servicio público es una concesión, de conformidad con el artículo 18 de la Directiva sobre concesiones, en el caso de contratos cuya duración sea superior a cinco años, la duración máxima de la concesión no podrá «*exceder el tiempo que se calcule razonable para que el concesionario recupere las inversiones realizadas para explotar las obras y servicios, más un beneficio sobre el capital invertido en condiciones normales de explotación, teniendo en cuenta las inversiones requeridas para lograr los objetivos contractuales específicos*».

Para que las intervenciones en el mercado cumplan el principio de proporcionalidad, los Estados miembros deben elegir la forma de atender las necesidades esenciales de transporte que cause menos distorsiones, también en lo que se refiere a la duración. Todos los armadores de la Unión deberían disponer regularmente de la oportunidad de solicitar la prestación de un servicio determinado (a este respecto véase también el punto 5.6).

En su Comunicación interpretativa de 2003, la Comisión señalaba que los contratos de servicio público de más de seis años no respetan, en principio, el requisito de proporcionalidad.

Sin embargo, la Comisión ha podido constatar desde 2003 que en algunos casos el limite de los seis años constituye un elemento disuasorio para los licitadores, que consideran que esta duración es demasiado corta para recuperar las inversiones realizadas en la explotación del servicio. Del mismo modo, los poderes públicos afirman a su vez que los contratos de corta duración pueden disuadir a los armadores de realizar inversiones de más envergadura, impidiendo de esta forma la innovación y las posibles mejoras en la calidad del servicio. Es preciso subrayar también que la preparación del procedimiento de selección para la concesión de contratos de servicio público de cabotaje marítimo puede llevar un cierto tiempo.

Por esta razón, la Comisión opina que los contratos de servicio público que duren más de cinco (si el contrato es una concesión, en la acepción de la Directiva sobre concesiones) o seis años pueden respetar el requisito de proporcionalidad, a condición de que 1) estén justificados por criterios objetivos, como la necesidad de recuperar las inversiones realizadas en la explotación del servicio de cabotaje marítimo en condiciones normales de servicio (es decir, las inversiones en los buques o en la infraestructura), y 2) no den lugar a la compartimentación del mercado.

Sin perjuicio de que se realice un estudio de cada caso por separado, de acuerdo con la experiencia de la Comisión y vista la información facilitada por los poderes públicos, los

[49] En cuanto a la posibilidad de que un Estado miembro imponga obligaciones de servicio público paralelamente a un contrato de servicio público, véase también el asunto C-205/99, apartados 60 a 71.

contratos de 12 años de duración máxima podrían estar justificados con el fin de permitir la depreciación de una parte significativa de los costes de un transbordador nuevo medio, al tiempo que permitirían el buen funcionamiento del mercado. En opinión de la Comisión, los contratos de una duración significativamente más larga (es decir, que permitiera la amortización total de un buque nuevo con un rendimiento sobre el capital invertido) podrían menoscabar los beneficios de la presión de la competencia sobre el mercado del cabotaje[50] (véase también la sección 8 más adelante).

5.5.3. Rutas agrupadas

Los Estados miembros suelen preferir agrupar en un solo paquete las rutas de servicio público con destino y procedencia en diversas islas para generar economías de escala y atraer operadores. Los paquetes, como tales, no son contrarios al Derecho de la Unión, a condición de que la agrupación no dé lugar a discriminación ni tampoco a distorsiones del mercado.

El tamaño más apropiado de los paquetes debe decidirse en función de la mejor sinergia para responder a las necesidades esenciales de transporte.

5.6. Subvenciones públicas concedidas para compensar las obligaciones de servicio público

El Reglamento es igualmente aplicable, tanto si se conceden subvenciones como si no. Sin embargo, cuando se concedan compensaciones a cambio de las obligaciones y contratos de servicio público, deberá hacerse ajustándose a la normativa sobre ayudas estatales del Tratado, tal como lo interpreta el Tribunal de Justicia, y a las normas incluidas en el paquete de instrumentos de la Comisión por el que se rigen las ayudas estatales para la prestación de servicios de interés económico general (SIEG).

Dicho paquete se compone de los siguientes instrumentos:

a) una Comunicación[51] que aclara los conceptos clave subyacentes a la aplicación de las normas sobre ayudas estatales a las compensaciones por servicio público, así como las condiciones (los llamados criterios Altmark[52]) en virtud de los cuales la compensación por servicios públicos no constituye una ayuda estatal;

b) un Reglamento de la Comisión sobre ayudas *de minimis* para la prestación de servicios de interés económico general[53], donde se establece que cualquier un importe que no supere los 500 000 euros durante cualquier periodo de tres ejercicios

[50] En el asunto C-323/03, *Comisión de las Comunidades Europeas* contra *Reino de España*, Rec. 206, p. I 2161, el Tribunal dictaminó que una medida nacional que reserva los servicios de transporte marítimo a una única empresa por medio de una concesión administrativa de veinte años, prorrogable por un plazo de diez años, constituye, por tanto, una restricción a la libre prestación de servicios (apartado 44).

[51] Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de las normas de la Unión Europea en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general, DO C 8 de 11.1.2012, p. 4.

[52] Asunto C-280/00, Altmark Trans Gmbh y Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark Gmbh.

[53] Reglamento (UE) nº 360/2012 de la Comisión, de 25 de abril de 2012, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas *de minimis* concedidas a empresas que prestan servicios de interés económico general, DO L 114 de 26.4.2012, p. 8.

fiscales se considera que no constituye ayuda estatal, siempre que se cumplan las condiciones que se fijan en dicho Reglamento;

c) una Decisión[54] que establece las condiciones en las cuales la ayuda estatal en forma de compensación por la prestación de un servicio público es compatible con el mercado interior y queda exenta del requisito de notificación;

d) un marco sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público[55] que establece las condiciones en las cuales la compensación sujeta al requisito de notificación[56] puede declararse compatible con el artículo 106, apartado 2, del TFUE;

e) la Comisión ha publicado también una Guía para la aplicación de las normas de la Unión Europea, en materia de ayudas estatales, de contratos públicos y de Mercado Interior, a los servicios de interés económico general y, en particular, a los servicios sociales de interés general (SSIG)[57], para proporcionar más orientación sobre la aplicación de las normas sobre SIEG.

5.7. El caso de las «islas pequeñas»

Los procedimientos de licitación para concluir contratos de servicio público en el sector marítimo pueden resultar muy complicados cuando se trata de organizar servicios para las islas pequeñas, que sólo suelen atraer operadores locales.

A fin de reconciliar esta especificidad con la necesidad de cumplir los principios de transparencia y no discriminación, que la Comisión considera realizable sólo mediante procesos de adjudicación abiertos, equitativos y no discriminatorios, la Comisión considera que, sin perjuicio de las disposiciones de la UE en materia de contratos públicos y ayudas estatales, la elección del operador adecuado para prestar servicio a una isla pequeña puede realizarse mediante una simple convocatoria de manifestaciones de interés sin poner en marcha un procedimiento de licitación oficial, a condición de que se anuncie a escala de la Unión (una condición de fácil cumplimiento). La Comisión considera que una duración más larga de los contratos, de 12 años, puede ser aceptable.

El Reglamento (CEE) nº 3577/92 no incluye una definición de las islas pequeñas. A efectos de la presente Comunicación, la experiencia y, especialmente, un estudio realizado en nombre de la Comisión[58], demuestran que por «*islas pequeñas*» puede entenderse las islas donde el número anual total de pasajeros transportados por mar con destino y procedencia en la isla sea

---

[54] Decisión de la Comisión relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 106, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general, DO L 7 de 11.1.2012, p. 3.

[55] Comunicación de la Comisión — Marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público, DO C 8 de 11.1.2012, p. 15.

[56] Es decir, cuando la compensación por servicio público no cumple los criterios Altmark, no está cubierta por el Reglamento de minimis de los SIEG y no está exenta por categoría en virtud de la Decisión.

[57] SWD(2013) 53 final/2, disponible en http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_es.pdf

[58] Study on Small Islands and Estuaries (2002), ICF Consulting.

de alrededor de 300 000 o menos. El umbral de 300 000 pasajeros se refiere se refiere a un solo trayecto, es decir, que el pasajero que viaja a la isla y vuelve se cuenta dos veces. En cuanto a las regiones ultraperiféricas, este umbral sólo es aplicable en el transporte regional (y no en el transporte entre una isla ultraperiférica y el continente).

Las normas simplificadas pueden aplicarse en principio al transporte conforme a los contratos de servicio público tanto de pasajeros como de mercancías con destino y procedencia en una «*isla pequeña*». No obstante, el comercio de mercancías, que normalmente puede organizarse en condiciones de competencia, debe excluirse cuando exista el riesgo de que el mercado se vea distorsionado de forma injustificable.

Cuando un mismo operador preste servicio en varias islas pequeñas, según la definición anterior, el número total de pasajeros transportados por el operador en el contexto del servicio público deberá tenerse para determinar si se ha superado el límite.

6. MEDIDAS DE SALVAGUARDIA

El artículo 5 del Reglamento dispone que los Estados miembros pueden pedir a la Comisión que adopte medidas de salvaguardia «*en caso de que la liberalización del cabotaje produzca perturbaciones graves del mercado interior de transportes*». El apartado 2 del artículo 5 dispone que estas medidas se aplicarán como máximo por un año cuando en el mercado aparezcan problemas «*que puedan ocasionar un excedente grave y potencialmente persistente de la oferta respecto a la demanda, debidos o agravados por operaciones de cabotaje marítimo, y que impliquen una amenaza grave para el equilibrio financiero y la supervivencia de un número importante de armadores comunitarios, siempre que las previsiones a corto y medio plazo en el mercado considerado no señalen mejoras sustanciales y duraderas*».

Desde que el Reglamento entró en vigor, esta disposición se ha aplicado una sola vez, en España[59].

Conviene subrayar que los casos individuales de armadores en una ruta dada que se declaran en quiebra no justifican la aplicación de esta cláusula.

Los informes sobre cabotaje publicados desde que el Reglamento entró en vigor demuestran que la liberalización del cabotaje no ha provocado ninguna otra perturbación grave del mercado interno del transporte. Es poco probable que vaya a causar una perturbación ahora, visto que la mayor parte de los servicios han sido liberalizados.

7. MEDIDAS TRANSITORIAS

El artículo 6 del Reglamento establece una serie de exenciones temporales a la aplicación del presente Reglamento. Las exenciones que fijaba dicho artículo expiraron en 2004. Con motivo de la adhesión de Croacia, que se convirtió en Estado miembro de la UE el 1 de julio

[59] Decisión 93/396/CEE de la Comisión, de 13 de julio de 1993, sobre la solicitud presentada por España para la aprobación por parte de la Comisión de una prórroga de las medidas de salvaguardia de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5 del 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), DO L 173 de 16.7.1993 p. 33.

de 2013, el artículo 6 del Reglamento fue modificado para establecer determinadas exenciones temporales para Croacia[60].

De conformidad con el nuevo artículo 6, apartado 4, los contratos de servicio público hacia y entre las islas de Croacia, celebrados antes de la fecha de adhesión de Croacia, pueden seguir aplicándose hasta el 31 de diciembre de 2016.

En virtud del apartado 5 del artículo 6, los servicios de crucero realizados entre puertos croatas por buques de un arqueo bruto inferior a 650 toneladas se han reservado, hasta el 31 de diciembre de 2014, a buques que, estando registrados en Croacia y enarbolando pabellón de ese país, presten servicio a cargo de compañías de transporte establecidas de conformidad con el Derecho croata y cuyo lugar principal de actividad esté situado en Croacia y cuyo control efectivo se ejerza en ese país.

Por último, el artículo 6, apartado 6, contempla medidas de salvaguardia adicionales hasta el 31 de diciembre de 2014, en relación con los servicios de crucero entre puertos de un Estado miembro distinto de Croacia realizados por buques croatas de menos de 650 toneladas de arqueo. La Comisión, previa solicitud de un Estado miembro, podrá decidir, en un plazo de treinta días, que dichos buques croatas no lleven a cabo servicios de crucero entre puertos de determinadas zonas de un Estado miembro distinto de Croacia cuando se demuestre que la prestación de dichos servicios perturba gravemente o corre el riesgo de perturbar gravemente el mercado interior del transporte en las zonas afectadas.

Si, transcurrido el plazo de treinta días laborables, la Comisión no hubiere adoptado ninguna decisión, el Estado miembro afectado podrá aplicar medidas de salvaguardia hasta que la Comisión adopte su decisión. En casos de emergencia, el Estado miembro podrá adoptar de manera unilateral las medidas provisionales adecuadas, que no podrán permanecer en vigor más de tres meses e informar de ello a la Comisión. La Comisión podrá anular o confirmar dichas medidas hasta que adopte su decisión definitiva.

8. APLICACIÓN DEL REGLAMENTO (CE) Nº 1370/2007 AL CABOTAJE MARÍTIMO

El Reglamento (CE) n° 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n° 1191/69 y (CEE) n° 1107/70 del Consejo[61] fue adoptado el 23 de octubre de 2007. De conformidad con el artículo 1, apartado 2, este Reglamento se aplicará a la explotación nacional e internacional de servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y otros modos ferroviarios y por carretera. El mismo artículo establece que «*los Estados miembros podrán aplicar el presente Reglamento al transporte público de viajeros por vía navegable interior y, sin perjuicio del Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo, [...] a las vías marítimas nacionales*».

Como el Reglamento (CE) nº 1370/2007 no incluye una definición de las «*vías marítimas nacionales*» ni está definido dicho término en ningún acto internacional o de la Unión, la

[60] Acta relativa a las condiciones de adhesión de la República de Croacia y a las adaptaciones del Tratado de la Unión Europea, el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica - artículo 18 y anexo V, punto 7, apartado 1, DO L 112 de 24.4.2012, p. 21.

[61] DO L 315 de 3.12.2007, p. 1.

Comisión se ha enfrentado con cuestiones de aplicación de dicho Reglamento a los servicios de cabotaje marítimo.

En primer lugar, la Comisión quiere señalar que el Reglamento (CE) nº 1370/2007 no es automáticamente aplicable al transporte público de pasajeros por vías marítimas nacionales, sino que se aplica únicamente a aquellos casos en los que un Estado miembro lo hace expresamente aplicable.

En segundo lugar, la mayoría de los contratos y obligaciones de servicio público en cabotaje marítimo cubren el transporte tanto de pasajeros como de carga realizado mediante servicios mixtos de transbordador de pasajeros y carga, mientras que el Reglamento (CE) nº 1370/2007 solo puede aplicarse al transporte público de pasajeros, pero no de carga. Así pues, los Estados miembros pueden no aplicar el Reglamento (CE) nº 1370/2007 a aquellos contratos de servicio público mixto que impliquen el transporte de carga.

Por último, los Estados miembros pueden aplicar el Reglamento (CE) nº 1370/2007 al transporte público de pasajeros por vías marítimas nacionales en la medida en que no perjudique a la aplicación del Reglamento (CEE) nº 3577/92. Así pues, en caso de que exista un conflicto con las disposiciones de estos dos Reglamentos, el Reglamento (CEE) nº 3577/92 debe anular y reemplazar la disposición conflictual del Reglamento (CE) nº 1370/2007. Este último puede completar al Reglamento (CEE) nº 3577/92 cuando no exista ninguna contradicción entre ambos.

Determinadas disposiciones del Reglamento (CE) nº 1370/2007 que parecen afectar a la aplicación del Reglamento (CEE) nº 3577/90, en particular las disposiciones relativas a la adjudicación directa de contratos, a la exclusividad o a la duración del contrato se debaten brevemente a continuación[62]. Esta evaluación de la aplicación simultánea de los dos Reglamentos aborda solo las cuestiones más recurrentes que ha recibido la Comisión desde la entrada en vigor del Reglamento (CE) nº 1370/2007 y no cubre todas las disposiciones de forma exhaustiva.

El Reglamento (CE) nº 1370/2007 exige que los contratos de servicio público deben adjudicarse mediante procedimientos de licitación equitativos, abiertos, transparentes y no discriminatorios[63]. Sin embargo, el Reglamento (CE) nº 1370/2007 prevé algunas excepciones para este principio general, como, por ejemplo, en el artículo 5, apartado 4, que establece que las autoridades competentes podrán adjudicar un contrato de servicio público de valor reducido o a un operador pequeño o mediano directamente sin un procedimiento de licitación en competencia. La Comisión considera que dicha adjudicación directa es en principio contraria al principio de no discriminación entre armadores establecido en la segunda frase del apartado 1 del artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 3577/92. Así pues, la Comisión opina que, al aplicar el Reglamento (CE) nº 1370/2007, los Estados miembros no pueden adjudicar contratos de servicio público relativos al transporte de pasajeros por vías marítimas nacionales directamente, sin seguir un procedimiento que garantice el cumplimiento de los principios de no discriminación, transparencia e imparcialidad (véase la sección 5.4 y 5.7 para las normas simplificadas en el caso de las «islas pequeñas»).

---

[62] Véase también la Comunicación de la Comisión relativa a la interpretación del Reglamento (CE) nº 1370/2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, DO C 92 de 29.3.2014, p. 1.

[63] Artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 1370/2007.

De conformidad con el artículo 3, apartado 1, y con la letra f) del artículo 2 del Reglamento (CE) nº 1370/2007, los Estados miembros pueden conceder a un operador un derecho exclusivo a cambio de la prestación de obligaciones de servicio público. El considerando 8 de este Reglamento recuerda que debe permitirse a los mercados del transporte de viajeros que están liberalizados y en los que no hay derechos exclusivos mantener sus características y su modo de funcionamiento en la medida en que sean compatibles con las exigencias del Tratado. Esta exclusividad es excepcional en el cabotaje marítimo, ya que en principio los Estados miembros pueden adoptar medidas menos restrictivas para cubrir las necesidades del transporte público (véase el punto 5.5.1 de la presente Comunicación). Así pues, la Comisión considera que los Estados miembros no pueden introducir exclusividad sobre la base del artículo 3, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 1370/2007 al transporte público de viajeros por vías marítimas nacionales que no haya sido objeto de derechos exclusivos de conformidad con el Reglamento (CEE) nº 3577/92.

La primera frase del apartado 3 del artículo 4 del Reglamento (CE) nº 1370/2007 establece que la duración máxima de un contrato de servicio público «*no podrá superar diez años para los servicios de autobús o autocar y 15 años para los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril u otros modos ferroviarios*». El Reglamento no contempla ninguna norma de aplicación de este artículo a los contratos de transporte público de pasajeros por vías marítimas nacionales. En vez de eso, establece en la segunda frase del mismo artículo que la duración de los contratos de servicio público relativos a diversos modos de transporte se limitará a 15 años si los transportes por ferrocarril u otros modos ferroviarios representan más del 50 % del valor de los servicios en cuestión. La Comisión considera que en caso de que un Estado miembro decida aplicar el Reglamento (CE) nº 1370/2007 al transporte de pasajeros por vía marítima nacional, debe limitar la duración de los contratos de servicio público relativos a diversos modos de transporte (incluidas las vías marítimas nacionales) a 15 años como máximo, siempre y cuando las condiciones establecidas en la segunda frase del apartado 3 del artículo 4 se cumplan.

Parece que la aplicación del Reglamento (CE) nº 1370/2007 al transporte de pasajeros por vía marítima nacional puede resultar útil en algunos casos en los que dichos servicios están integrados en una red más amplia de transporte público de pasajeros a escala urbana, comarcal o regional (es decir, en el contexto de servicios de transporte locales integrados que afecten a estuarios o rías).

Cada vez que un Estado miembro decide aplicar dicho Reglamento al transporte público de pasajeros por vías marítimas nacionales, debe analizar si algunas disposiciones de su legislación nacional respectiva no afectan a la aplicación del Reglamento (CEE) nº 3577/92. La Comisión quiere también señalar que, al igual que con la obligación derivada del artículo 9 del Reglamento (CEE) nº 3577/92, los Estados miembros deben consultar a la Comisión antes de adoptar ninguna medida para aplicar el Reglamento (CE) nº 1370/2007 al transporte público de pasajeros por vías marítimas nacionales[64].

[64] Acerca de la obligación de consultar, véase el asunto C-323/03, *Comisión* contra *Reino de España*, Rec. 2006, p. I-2161, apartados 69-70.