DECISIÓN 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)

(El texto en lengua española es el único auténtico)

(93/396/CEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) [1] y, en particular, su artículo 5, en el que se establecen las circunstancias en las que un Estado miembro podrá 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, o en casos de emergencia,

Considerando que la Comisión adoptó, el 17 de febrero de 1993, la Decisión 93/125/CEE [2], a raíz de la solicitud española de que la Comisión adoptara medidas de salvaguardia de conformidad con el artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 3577/92, por la que se concedió al territorio continental de España una exclusión de seis meses del ámbito de aplicación del citado Reglamento, salvo en lo que se refiere a los servicios de enlace, por un período de seis meses que expirará el 17 de agosto de 1993 ;

Considerando, en particular, que en el artículo 5 de la Decisión 93/125/CEE se disponía que dos expertos independientes, nombrados respectivamente por la Comisión y por la autoridades españolas, se encargarían de realizar un estudio común sobre la posible incidencia económica en la flota española de la liberalización del cabotaje continental y que la Comisión, a petición de España, volvería a examinar la situación basándose en este estudio ;

Considerando que se presentó un estudio a la Comisión el 14 de junio de 1993, de conformidad con la citada disposición ;

Considerando que España solicitó oficialmente a la Comisión, el 21 de junio de 1993, que prorrogara seis meses, a partir del 17 de agosto de 1993 y en las mismas condiciones, medidas de salvaguardia ;

Considerando que la Comisión organizó una reunión, el 24 de junio de 1993, para consultar a los demás Estados miembros sobre esta solititud, de conformidad con el apartado 1 del artículo 5 del citado Reglamento ;

Considerando que, basándose en un análisis de las estructuras del tráfico, se decidió proceder a analizar la incidencia de la liberalización del cabotaje, a efectos del estudio, mediante la división del mercado del cabotaje por tipos de buque y de tráfico, en vez de por áreas geográficas, ya que los efectòs de la liberalización iban a ser uniformes desde el punto de vista geográfico ;

Considerando que se ha analizado la posible incidencia de una liberalización inmediata, así como de la prórroga de la excepción, en la competitividad internacional de cada uno de los ocho sectores en los que se ha dividido el mercado de cabotaje (servicios de apoyo a plataformas *offshore*, transporte de cemento o de clinker a granel por cementeros especializados, transporte de carga refrigerada, transporte de cargas rodadas, transporte de carga general en contenedores, transporte de carga general suelta, transporte de graneles sólidos y transporte de productos químicos en buques tanque especializados) ;

Considerando que el estudio ha demostrado que la flota española de cabotaje inscrita en el registro español ordinario y en el registro especial de las islas Canarias es relativamente menos competitiva que las flotas competidoras extranjeras representativas ;

Considerando que el Real Decreto por el que se autoriza el registro de los buques y compañías que practican el cabotaje en el registro especial de las islas Canarias se aprobó el 11 de junio de 1993 y entró en vigor el 1 de julio de 1993 y que las nuevas normas relativas a la tripulación van a traer consigo, en principio, un importante reajuste de los efectivos y de los gastos asociados ;

Considerando que todavía no se han desarrollado las normas complementarias sobre la composición de las tripulaciones y sobre una mayor flexibilidad en las condiciones relativas a la nacionalidad de sus miembros (introducidas por la Ley de puertos y de la marina mercante, de 25 de noviembre de 1992, para el registro especial de las islas Canarias) ;

Considerando que las vantajas fiscales y relativas a la seguridad social para los armadores y buques inscritos en el registro especial de las islas Canarias no se concretarán hasta que no se apruebe la Ley sobre el régimen económico y fiscal de las islas Canarias ;

[1] DO nº L 364 de 12. 12. 1992, p. 7.
[2] DO nº L 49 de 27. 2. 1993, p. 88.

Considerando que el registro especial de las islas Canarias, una vez completado su desarrollo, debería reducir considerablemente los costes de funcionamiento de los buques en él registrados;

Considerando, por lo tanto, que la inscripción en el registro especial de las islas Canarias traerá consigo a corto plazo, es decir, dentro de los seis meses que se podrían conceder como máximo según el mecanismo de salvaguardia del Reglamento (CEE) nº 3577/92, únicamente parte de las ventajas esperadas por los armadores españoles;

Considerando que el estudio ha demostrado que una liberalización inmediata a partir del 17 de agosto de 1993, fecha de expiración de la exclusión temporal, no debería causar graves perturbaciones a cinco de los ocho sectores del cabotaje (servicios de apoyo a plataformas *offshore*, transporte de cemento de clinker a granel por cementeros especializados, transporte de carga refrigerada, transporte de cargas rodadas y transporte de carga general en contenedores);

Considerando que el estudio ha demostrado asimismo que la liberalización inmediata podría causar graves perturbaciones a los otros tres sectores del cabotaje: transporte de carga general suelta, transporte de graneles sólidos (a excepción del transporte de cemento o clinker a granel por cementeros especializados) y transporte de productos químicos en buques tanque especializados, debido entre otras cosas a la posición geográfica de España como paso necesario entre el Atlántico y el Mediterráneo y a que constituye un mercado atractivo para cabotaje consecutivo que podrían llevar a cabo otros operadores comunitarios por fletes marginales;

Considerando que los datos de que dispone la Comisión indican que la demanda de servicios de cabotaje continental ha descendido en España en dos de los tres sectores mencionados: el del transporte de carga general suelta y el del transporte de graneles sólidos, en un 37,6 % entre 1985 y 1989, mientras que ha aumentado ligeramente, en un 3,7 %, en el mismo período, en el sector del transporte de productos químicos;

Considerando que la combinación de la contracción de la demanda y de los tipos de flete más económicos ofrecidos por otros armadores comunitarios que puedan penetrar en el mercado español va a provocar un exceso de la oferta con respecto a la demanda en estos sectores;

Considerando, en particular, que una liberalización inmediata perjudicaría a los armadores que operan en los tres sectores mencionados, y que representan el 50 % de los armadores españoles que participan en el cabotaje continental;

Considerando que este porcentaje representa a un número significativo de los armadores que participan en el cabotaje continental;

Considerando que la situación financiera de estos armadores demuestra su dependencia con respecto a los servicios de cabotaje continental y que sus márgenes de beneficios han descendido en los últimos años;

Considerando que una liberalización inmediata de los tres sectores mencionados amenazaría la estabilidad financiera de dichos armadores y supondría para muchos de ellos su desaparición del mercado;

Considerando que se espera que la competitividad de los armadores españoles que operan en estos tres sectores mejorará una vez que la inscripción en el registro especial de las islas Canarias aporte las ventajas que está previsto que produzca;

Considerando que el transporte de mercancías desde un puerto en otro Estado miembro o en un tercer país a un puerto continental en España en el que sean transbordadas a un buque de la misma compañía para su transporte a otros puertos continentales en España o viceversa (servicios de enlace) no debería, sin embargo, beneficiarse de dicha excepción para no obstaculizar el funcionamiento óptimo de los servicios de alta mar llevados a cabo por transportistas de la Comunidad entre España y otros países, y debería ser totalmente libre para los armadores de otros Estados miembros tal y como se establece en el artículo 1 del Reglamento (CEE) nº 3577/92;

Considerando que, si no existe ningún buque español disponible para llevar a cabo servicios de cabotaje continental, no se derivará ninguna perturbación seria de la posibilidad de que los buques de otros Estados miembros presten dichos servicios,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Los servicios de transporte marítimo de carga general suelta, de graneles sólidos (a excepción del transporte de cemento o clinker por cementeros especializados) y de productos químicos en buques tanque especializados, llevados a cabo en la España continental quedan excluidos de la aplicación del Reglamento (CEE) nº 3577/92 por un período de seis meses a partir del 17 de agosto de 1993.

Artículo 2

Los demás tráficos de cabotaje continental, a excepción de los contemplados en el apartado 1 del artículo 6 del Reglamento (CEE) nº 3577/92, que son objeto de una prórroga especial, quedan liberalizados a partir del 17 de agosto de 1993.

Artículo 3

La exclusión contemplada en el artículo 1 no se aplicará a los servicios de enlace.

Artículo 4

En caso de que no hubiese ningún buque español disponible, en un momento dado, para hacer frente a la demanda de servicios de transporte de cabotaje continental, las autoridades españolas deberán permitir que los buques de otros Estados miembros presten dichos servicios.

Artículo 5

El destinatario de la presente Decisión será el Reino de España.

Hecho en Bruselas, el 13 de julio de 1993.

Por la Comisión
Abel MATUTES
Miembro de la Comisión