

“CONFERENCIAS MARÍTIMAS Y MERCADO”.

José Varela. Presidente del TGDC.

**Artículo publicado el domingo, 30 de noviembre de 2008 en el
suplemento Mercados de “La Voz de Galicia”**

La Comisaria de Competencia de la Unión Europea, Neelie Kroes, ha afirmado hace unos meses la necesidad de que el sector del transporte marítimo de mercancías, tan importante para la economía europea, actúe de acuerdo con las normas de competencia, al tiempo que señalaba que se sentía obligada a “garantizar que el sector funcione de la manera más competitiva posible, manteniendo los precios bajos y la calidad de servicio elevada”. ¿Por qué esta mención al sector del transporte marítimo de la Unión Europea? ¿Qué lo hace interesante en la actualidad? Cuando menos dos cuestiones.

Por una parte, la importancia y características del sector de transporte marítimo en la UE. Las empresas marítimas de los Estados miembros controlan alrededor del 40% de la flota mercante mundial. Para calibrar su relevancia hay que tener presente que actualmente alrededor del 90% del comercio internacional de mercancías se realiza por mar y cabe pensar que esta cuantía no se reduzca en el futuro sino que, más bien al contrario, aumente.

Como consecuencia de los cambios acontecidos en los últimos 30 años, sobre todo la unitización de las cargas por medio de contenedores y las mejoras en la manipulación de las mercancías, el sector ha sufrido transformaciones, que han tenido como consecuencia un aumento en su grado de concentración y el desarrollo de nuevas formas de cooperación, como los consorcios y las alianzas globales.

Una segunda razón que hace interesante la afirmación de la Sra. Kroes es el hecho de que el 18 de octubre de este año entró en vigor la supresión de la exención por categoría de las denominadas “conferencias marítimas”, concedida por el Reglamento 4055/86. La aprobación de este Reglamento del Consejo concedió a los operadores de líneas regulares de transporte de mercancías una exención a las normas de competencia de la UE, ya que les permitía organizarse en tales “conferencias” con el fin de fijar precios y coordinar la capacidad del transporte de carga en contenedores. Su derogación puede considerarse un hito, ya que las “conferencias marítimas” han gozado de protección pública durante más de 100 años.

Las conferencias marítimas son acuerdos formales entre empresas navieras que, entre otras cosas, fijan los precios de las mercancías transportadas. Según Ortiz, estas conferencias son los cárteles “más típicos del mundo”. Como tales, su existencia realmente se podía ver como algo paradójico en el contexto de la política de competencia de la UE, caracterizada por un esfuerzo intenso de lucha contra los acuerdos colusorios, con sanciones tan elevadas como la multa de 1.383 millones de Euros impuesta en noviembre de este año por la Comisión Europea al cártel formado por 4 productores de vidrio para automóviles.

Para explicar la paradoja de la existencia de, y protección a, las “conferencias marítimas” hay que situarse en la interpretación de la política de transportes realizada por el Consejo en el marco de la antigua CEE, según la cual las normas de competencia en el sector del transporte eran específicas -no se atenían por tanto al principio de universalidad- y, en el caso del transporte marítimo, se tenían que introducir tomando como base el artículo 84.2 CEE (en la actualidad 80.2 CE). También contribuye a explicarla el hecho de que entre los principios de la inicial política marítima CEE se encontrara el de aceptar el sistema de conferencias marítimas en el transporte regular como forma de organizar los tráficos. Sobre estos principios se elaboraron los reglamentos del año 1986, en particular el Reglamento 4056/86, sobre la aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado CEE (actualmente artículos 81 y 82 CE), reglamento que ha permitido la existencia de las “conferencias marítimas” y cuya derogación constituye una prueba del compromiso de las autoridades europeas por ampliar el número de mercados en los que exista una competencia efectiva, al tiempo que marca el inicio de una nueva etapa en el sector del transporte marítimo de mercancías, caracterizada por la aplicación de la normativa de competencia y, de un modo particular, del artículo 81 CE que prohíbe los acuerdos colusorios.