anave informa - anave informa - anave informa - anave informa - anave informa -

ANAVE
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

Asociación de Navieros Españoles

Tel: 914 580 040 Fax: 914 586 087 E-Mail: anave@anave.es

Nota de Prensa

A la atención de: Secciones Economía, Nacional y Sociedad
Fecha de envío: 26 de septiembre de 2006

PUNTUALIZACIONES RESPECO A LA DECISIÓN DE LA UE SOBRE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS

Ante la decisión tomada ayer por el Consejo de ministros de Competencia de la UE de acceder a la propuesta de la Comisión Europea de retirar la exención por categoría a las Conferencias Marítima y a los Pools que se les concedió por medio del Reglamento 4056/86, la Asociación de Navieros Españoles quiere puntualizar lo siguiente:

- Usar la palabra "liberalización" para este asunto es totalmente inadecuado y equívoco. La liberalización del transporte marítimo se aprobó con los reglamentos 4055/86 (transporte internacional) y 3577/92 (cabotaje).

- La realidad es que hoy día el peso de las conferencias en el tráfico mundial es muy inferior al que tenían cuando, hace 20 años, se aprobó la exención. De ello se deducen dos cosas:

    1. Por una parte, la no necesidad, y mucho menos urgencia de que se retirase la exención. Pero así se ha acordado. Al menos, accediendo a la petición de ECSA (ANAVE europea), se ha establecido un periodo transitorio de 2 años, que evitará consecuencias negativas en materia de relaciones internacionales (Código UNCTAD). (Ver anexo)

    2. Por otra, que el impacto en el mercado será realmente pequeño. Hoy día los instrumentos básicos para la cooperación de las empresas navieras son los Consorcios y las Alianzas, que no conllevan normalmente acuerdos en materia de tarifas.

- La Comisión Europea está actualmente estudiando, con el asesoramiento de ECSA (European Community Shipowners' Associations), si conviene regular de alguna manera (por ejemplo, mediante unas directrices) el mercado tramp[*]. En opinión del sector, ello es absolutamente innecesario, desde el punto de vista de la competencia, ninguna clase de intervención de la Comisión, porque, como es bien sabido por el sector, los mercados tramp son uno de los ejemplos clásicos de concurrencia competitiva perfecta. La prueba es que no hay

[*] Tráficos tramp: transporte por mar de materias primas (crudo de petróleo, mineral de hierro, carbón, cereales, etc.), a granel y en cargamentos completos, generalmente de gran tamaño, en buques que son fletados especialmente para cada transporte. Tráficos equivalentes a los transportes discrecionales por carretera. Se suelen contratar para uno o pocos viajes, quedando a continuación el buque libre de tomar otra carga para un puerto cualquiera, llevando una vida "errante" (de ahí su nombre, ya que en inglés, "tramp" significa "vagabundo").

anave informa - anave informa - anave informa - anave informa - anave informa - anave

ejemplos de ninguna clase de protestas de los cargadores en estos mercados. Los pools en tráficos tramp, allí donde existen (ej: cargueros refrigerados, petroleros de productos) tienen un efecto pro-competitivo, pues permiten a las pequeñas empresas navieras participar en contratos tipo COA (Contract of Affreightment) con grandes cargadores, compitiendo así con las navieras de dimensión mucho mayor, lo que beneficia sin duda a los cargadores, que tienen mayores posibilidades de elección.

ANEXO

Artículos sobre este tema publicados en el "Boletín Informativo de ANAVE" (revista mensual de nuestra Asociación) de junio de 2006, incluyendo una definición y explicación de las Conferencias Marítimas:

LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS

Son acuerdos entre empresas navieras que operan tráficos regulares en una misma zona geográfica, sobre las tarifas de fletes y, a veces, otras condiciones del contrato de transporte.
El sistema de las conferencias marítimas constituyó, durante más de un siglo, la base sobre la que se asentó el extraordinario desarrollo de los servicios marítimos de línea regular que son, hoy día, uno de los pilares del comercio mundial. La "Convención de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas" de la UNCTAD autoriza estas organizaciones, estableciendo normas generales sobre su composición y normas de actuación.
Sería paradójico prohibirlas ahora, ya que su efecto como carteles restrictivos de la competencia es hoy en día sensiblemente menor que en 1986, cuando fueron legalmente autorizadas en la UE; ya no tienen ni mucho menos la capacidad para controlar los mercados. Por el contrario, la mayor parte de los países consideran que siguen teniendo un efecto estabilizador sobre los tráficos regulares, y que sus tarifas resultan útiles como referencia para la negociación tanto entre las líneas como con los usuarios.

CONFERENCIAS MARÍTIMAS: LAS NAVIERAS PIDEN QUE LA UE MANTENGA SU LEGISLACIÓN EN LÍNEA CON LA INTERNACIONAL - *La Comisión asegura que su prohibición en Europa no entrará en conflicto con la jurisdicción de otros países*

La iniciativa de la Comisión Europea para retirar a las Conferencias Marítimas la autorización de operar en la Unión Europea supondría un conflicto con las legislaciones aplicadas en otros países, normalmente basadas en el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas de la UNCTAD, que entró en vigor en 1983 y que ha sido ratificado por la mayoría de los países marítimos.
Así, tanto los países en desarrollo, que fueron los promotores del Código, como los desarrollados, miembros de la OCDE (EE.UU., Canadá, Japón, Australia, etc), permiten el funcionamiento de las Conferencias.
Las empresas que operan este tipo de tráficos piden que se garantice que la normativa europea esté armonizada con la internacional, ante la posibilidad de que Europa quede aislada legislativamente. "Necesitamos que haya armonía de leyes en la aldea global", ha señalado el director general de la Asociación Europea de Líneas Regulares (ELAA), Chris Bourne. "Sería un error que Bruselas pretendiese imponer su criterio al resto del mundo."
Por su parte, la Dirección General de la Competencia de la Comisión confía en que otros países sigan su ejemplo y considera que no habría riesgo de que el sector marítimo se encuentre "pillado" entre defensores y opositores de las conferencias. "No hay posibilidad de conflicto legislativo", ha afirmado la subdirectora general Lowri Evans, durante unas jornadas. "Me estoy tomando muy en serio las preocupaciones del sector sobre la necesidad de avanzar en la misma dirección que otras jurisdicciones."
Añadió que sólo surgirían problemas en el caso de que una jurisdicción requiriese conformidad con alguna normativa que otra jurisdicción prohibiese, situación que, aseguró, no se daría. Según Lowri Evans, mientras las navieras que operan líneas regulares respeten la legislación europea en Europa, podrían seguir perteneciendo a conferencias en otras zonas. Se mostró optimista de que la propuesta de la Comisión gane apoyos: "Existe una convergencia de análisis y enfoque de facto

muy esperanzadora."
La Comisión Europea ya ha mantenido reuniones bilaterales con organismos reguladores de Canadá, China, Estados Unidos, India, Japón y Singapur, para exponer sus argumentos.
Tiene previsto publicar próximamente unas directrices sobre la aplicación al sector de las normas sobre la competencia, para evitar un vacío legal.

Para más información: Paula Díaz - Gabinete de Prensa - ANAVE
Tlf. 914 580 040 - pdiaz@anave.es - www.anave.es

anave informa - anave informa - anave informa - anave informa - anave informa - anave