

This is the **published version** of the review:

Sierra Noguero, Eliseo. «Crónicas y noticias». Anuario de derecho marítimo, Núm. 16 (1999), p. 1039-1045.

This version is available at <https://ddd.uab.cat/record/274114>

under the terms of the  **CC BY** license

riza la inscripción en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, de empresas y buques destinados a la navegación marítima de cabotaje. El Real Decreto 221/1998, de 16 de octubre, por el que se autoriza la inscripción en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, de empresas y buques destinados a la navegación marítima de cabotaje; ha venido a instaurar un régimen definitivo de acceso al mencionado Registro —creado al amparo de la Disposición Adicional 15.ª de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante— para todos los buques que, en los términos de dicha Ley, realicen navegación de cabotaje. Se añade, además, que a los mismos efectos, podrán inscribirse en el Registro Especial los remolcadores de altura que, inscritos en la Lista primera o, en su caso, octava del Registro Ordinario, a las que se refiere el artículo 4 del Real Decreto 1027/1989, de 28 de marzo, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registros marítimos, no realicen remolque portuario.

Tal medida se inscribe en la línea de aquellas que, al amparo la mencionada Disposición Adicional 15.ª de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, ya afrontaron la protección de las empresas navieras españolas frente a la política comunitaria de liberalización del transporte marítimo de cabotaje (*vid.* Reglamento (C.E.E.) 3577/92, del Consejo, de 7 de diciembre e Ignacio ARROYO, «Reflexiones sobre la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», en *Estudios de Derecho Marítimo*, vol. II, Ed. Bosch, 1995), aunque fuera entonces con una vocación de transitoriedad y con motivo del establecimiento de un período de adaptación a las nuevas directrices comunitarias, que concluyó en 1 de enero de 1999. Así, la disposición que aquí nos ocupa, ha derogado el Real Decreto 897/1993, de 11 de junio, que reguló el acceso al citado Registro Especial de las empresas y buques que realizasen navegaciones de cabotaje peninsular de mercancías, con excepción del petróleo, productos derivados del petróleo y agua potable, así como servicios de crucero, y el Real Decreto 392/1996, de 1 de marzo, que, salvo los referidos a la última modalidad, reguló el acceso a ese Registro, de los buques que hemos visto excluía la norma anterior (Rosa GUTÉS).

★ **Orientaciones comunitarias en materia de ayudas estatales a los transportes marítimos.** La Comisión Europea ha publicado unos documentos programáticos sobre las ayudas estatales en materia de transporte terrestre, que se han publicado en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*, núm. C-205/5, del 5 de julio de 1997.

La política comunitaria en materia de transportes marítimos, tal y

como está definida en varias Comunicaciones del Consejo, se dirige a la promoción de los transportes marítimos comunitarios. Comprende las relaciones externas y la seguridad marítima, así como la construcción naval y la tecnología marítima y tiende a garantizar la libertad de acceso a los distintos mercados mundiales del transporte marítimo de una flota segura y acorde con los principios de protección del medio ambiente. Se remarca, sin embargo, la preferencia por aquellos buques inmatriculados en los Estados miembros de la Comunidad Europea y cuya tripulación se componga de ciudadanos de la Unión Europea. Esta estrategia ha tenido éxito en relación a la apertura de nuevos mercados, especialmente en Europa, y ha dado al consumidor un amplio abanico de servicios competitivos de transporte marítimo. No obstante, el porcentaje de buques matriculados en los registros de los Estados miembros y el número de marineros comunitarios ocupados a bordo de los mismos ha descendido significativamente, en concreto, en el último decenio.

En 1986, el Consejo adoptó un conjunto de normas básicas en materia de transportes marítimos sobre la concepción no proteccionista de mercado abierto (Reglamentos C.E.E. 4055/86, que aplica el principio de libre prestación de los servicios en los transportes marítimos entre Estados miembros y entre Estados miembros y terceros países, modificado por el 3573/90; 4056/86, que determina las modalidades de aplicación de los arts. 85 y 86 del tratado sobre los transportes marítimos, modificado por el acto de adhesión de Austria, Finlandia y Suecia; 4057/86, relativo a las prácticas tarifarias desleales en los transportes marítimos; y 4058/86, concerniente a la acción coordinada dirigida a salvaguardar el libre acceso a los transportes marítimos en los tráficos transoceánicos). En líneas generales, la Comunidad Europea decidió que bastaba el solo cumplimiento del requisito de establecimiento en el territorio de la Comunidad para tener derecho a suministrar servicios de transporte marítimo entre la C.E. y terceros países o entre los Estados miembros. Así, por ejemplo, el Reglamento C.E.E. núm. 4055/86 establece la libertad de suministrar servicios a todas las navieras establecidas en la Comunidad Europea, prescindiendo de la bandera, comunitaria o de un tercer país, del buque. Esta concepción de mercado abierto sufre algunas excepciones. Es decir, se reservan algunos tráficos marítimos a los buques matriculados y con bandera de alguno de los Estados miembros, aunque son relativamente secundarias (en particular, existen reservas en relación a algunos tráficos de cabotaje).

El registro de una nave en un Estado miembro ofrece pocas ventajas económicas e, incluso, puede suponer ciertos inconvenientes, por ejem-

plo, los derivados del obligado cumplimiento de las rigurosas condiciones relativas a la tripulación, o de disposiciones fiscales y sociales de los Estados miembros. Cumplimiento que en muchos casos comporta costes relativamente elevados para poner en servicio naves registradas en la C.E. con tripulaciones comunitarias a bordo. En cambio, para los operadores de terceros países, los costes de participación en los tráficó abieró son modestos. Asimismo, dado que en los servicios de transporte marítimo no se aplican impuestos directos o indirectos, como es el caso de la mayor parte de las mercancías a los servicios objeto de importación, provoca una cierta equiparación entre los costes de los operadores comunitarios y los no comunitarios, existiendo, en consecuencia, una competencia directa entre las naves registradas en la Comunidad y las naves de los terceros países no sólo en los tráficó internacionales, sino también en la mayor parte de los tráficó internos de la Comunidad. Se recuerda, además, que la industria de los transportes marítimos es extremadamente móvil y que un régimen oneroso puede ser fácilmente eludido mediante el registro de los buques en otros países (que dejen libertad absoluta en materia de composición de las tripulaciones) y, si es necesario, estableciendo órganos nominales de administración o de dirección fuera del Estado miembro (con fines fiscales). En los últimos años, se constata además una gran disponibilidad de marineros originarios de terceros países con modestas pretensiones salariales que ofrecen a las empresas navieras una alternativa a bajo precio en la selección de las tripulaciones.

Actualmente, dada la sobrecapacidad cíclica y estructural, la industria (marítima) depende de la demanda, siendo los cargadores capaces de bajar el precio de los fletes. Esta circunstancia, combinada con los elevados costes fijos que deben afrontar los navieros, empuja a recortar los costes, a optar eventualmente por las soluciones menos costosas y, asimismo, puede no resultar interesante, desde un punto de vista mercantil, el mantenimiento de un elevado nivel cualitativo de actividad. A largo plazo, esto puede perjudicar el interés de la Comunidad en un transporte seguro, eficiente y compatible con los principios de protección del medio ambiente.

El enfoque de la Comunidad en materia de ayudas estatales debe conciliar las diferencias existentes en las prioridades y estrategias de los Estados miembros, garantizando, al mismo tiempo, que las distorsiones de la competencia se mantengan a un nivel mínimo. Corresponde a la Comisión establecer los parámetros, dentro de los cuales las ayudas estatales serán autorizadas. Los regímenes de ayuda no deben ir en detrimento de las economías de los otros países miembros, ni provocar riesgos de

distorsiones de la competencia entre Estados miembros en forma contraria al interés común. Las ayudas estatales deben limitarse siempre a cuanto sea necesario para realizar los objetivos perseguidos y deben ser concedidas de forma transparente. La acumulación de ayudas concedidas por las diversas autoridades públicas (a nivel nacional, regional y local) es un elemento a tener siempre en cuenta.

Las orientaciones aprobadas conciernen a las ayudas estatales por parte de los Estados miembros de la Comunidad Europea o a cargo de recursos estatales a favor de los transportes marítimos. Por ayuda estatal debe entenderse la ventaja financiera conferida bajo cualquier forma a cargo de una autoridad pública (nacional, regional, provincial, comarcal o local). A este fin, el concepto «autoridad pública» puede también comprender las empresas estatales y los bancos controlados por el Estado. Igualmente, se incluyen en el concepto de ayudas, las eventuales medidas con las cuales el Estado presta la propia garantía a los préstamos u otras financiaciones de bancos comerciales. No se distingue entre los tipos de beneficiarios según su estructura jurídica (empresario social, individual u otro singular tipo), ni entre propiedad pública o privada. Cualquier referencia al término «sociedad» debe, por tanto, ser entendido en forma que integre cualquier tipología jurídica.

Quedan excluidas las ayudas estatales a la construcción naval (*vid.* Directiva 90/684/C.E.E. (D.O.C.E., L. 380, del 31 de diciembre de 1994, p. 26), modificada por la Directiva 94/73/CE (en D.O.C.E. L. 351, del 31 de diciembre de 1994, p. 10); Reglamento C.E. núm. 1904/96 del Consejo (D.O.C.E. L. 251, del 3 de octubre de 1996, p. 5) y Reglamento C.E.E. núm. 3094/95 del Consejo (D.O.C.E. L. 332, del 30 de diciembre de 1995, p. 1)) y a las cofradías de pescadores. Las inversiones en infraestructura no son generalmente consideradas ayudas estatales en el sentido del artículo 92, párrafo 1 del Tratado C.E., cuando el Estado prevea que el acceso a la infraestructura se realizará en condiciones de libertad y de igualdad para todos los operadores interesados. No obstante, la Comisión puede examinar si tales inversiones pueden beneficiar directa o indirectamente a navieros específicos. En fin, la Comisión ha establecido el principio según el cual no subsisten ayudas estatales cuando las autoridades públicas confieren financiaciones a una empresa en forma que serían aceptables para un inversor privado que opera en condiciones normales de una economía de mercado.

En particular, las orientaciones sobre ayudas estatales al transporte marítimo constan de los siguientes apartados: 1) medidas fiscales y sociales tendentes a promover la competitividad, incluyendo los epígrafes

relativos al régimen fiscal de las sociedades de navegación y los costes del trabajo; 2) sustitución de las tripulaciones; 3) ayudas a las inversiones; 4) ayudas regionales en base al artículo 92, párrafo 3, letras a) y c); 5) formación; 6) ayudas a la reestructuración (incluidas las privatizaciones); 7) obligaciones de servicio público y contratos relativos; 8) límites a las ayudas, y 9) observaciones finales. Se incluye, finalmente, un anexo relativo a la definición de Registros navales de los Estados miembros. Su aplicación empezará a partir de la fecha de publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, sin que afecte a los regímenes de ayuda que ya hayan sido autorizados antes de tal publicación. No obstante, esos regímenes serán sometidos al control del artículo 93, párrafo 1 del Tratado U.E. y serán modificados, si es necesario, dentro de los dieciocho meses siguientes a la entrada en vigor de las nuevas orientaciones (Eliseo SIERRA).

★ **Congreso sobre la aplicación de la Ley italiana 84/94, sobre gestión de puertos.** La Autoridad Portuaria de Livorno y el Departamento de Derecho Público de la Universidad de los Estudios de Pisa organizaron un Congreso sobre la aplicación de la Ley italiana 84/94, sobre gestión de puertos, que se celebró en Livorno, los días 13 y 14 de marzo de 1997. El punto de partida fueron los resultados del trabajo de investigación llevado a cabo conjuntamente por diversos profesores universitarios, dirigentes ministeriales, técnicos del departamento de Hacienda, dirigentes de Autoridades portuarias y de su Asociación, así como miembros de los principales sindicatos italianos de trabajadores portuarios, en torno a las complejas relaciones institucionales, económicas y financieras que se han generado a partir de la reforma practicada por la Ley 84/94, sobre gestión de los puertos italianos.

Los argumentos principales del Congreso de Livorno fueron los siguientes: a) la búsqueda de soluciones legislativas (aprobación de Decretos de ejecución de la Ley 84/94) que no acentúen la dicotomía por la cual el Estado italiano continúa, según la nueva Ley, obteniendo ingresos directos (impuestos aduaneros) e indirectos (empresas y trabajadores portuarios), mientras que con las técnicas de privatización de las estructuras y la gestión portuaria, los costos son asumidos principalmente por las Autoridades portuarias y las empresas licenciatarias en los puertos italianos; b) balance de la situación actual de los puertos italianos y su competitividad internacional, en un momento en que se observa un incremento de la demanda de infraestructuras en los puertos como consecuencia del aumento, la difusión y la diversificación del tráfico marítimo; y c) siguiendo las últimas teorías europeas y mundiales al respecto, discu-

sión en torno a la validez presente y futura de la atribución al Estado de la propiedad demanial de los puertos.

La Editorial Cedam ha publicado el texto completo de las diversas intervenciones que tuvieron lugar en el Congreso de Livorno con el título «Autorità portuaria e nuova gestione dei porti» (Padua, 1998). Al respecto, resulta también interesante consultar el anteproyecto de Ley núm. 3409, de 7 de julio de 1998, de modificación del artículo 16 de la Ley 84/94, sobre gestión de puertos, relativo a las operaciones portuarias y el suministro de trabajo portuario de carácter temporal en la Revista italiana *Il Diritto Marittimo*, fâsc. III, 1998, pp. 969-977 (Eliseo SIERRA).

★ **Congreso del Centenario de *Il Diritto Marittimo*.** Con el título «Cien años de trabajos para la unificación del Derecho Marítimo. Un balance y un programa para el futuro» se celebró los días 22 y 23 de enero de 1999, en la Palazzina San Lorenzo del Porto Antico de Génova, un multitudinario cumpleaños en honor del centenario de la Revista sobre derecho de la navegación, italiana de origen y universal de influencia, *Il Diritto Marittimo*.

Como indica el título del Congreso, la unificación internacional del Derecho marítimo fue el tema estrella de la reunión. De hecho, desde su nacimiento a finales del siglo pasado, la Revista fundada por don Francesco Berlingieri ha propugnado, y con ella y a través de ella, el incontable número de juristas que han acogido la idea de no poner fronteras jurídicas al mar. El acto fue presidido por don Francesco Berlingieri y contó con las primeras espadas europeas en materia de Derecho de la navegación. Por orden de intervención, los profesores Sergio María Carbone, Ignacio Arroyo, Rolf Herber, Pierre Bonassies y el vicepresidente del C.M.I. Frank Visball, dejaron clara, en referencia a sus respectivos derechos nacionales, la veracidad de la frase del profesor Girón Tena «donde los viejos Códigos subsisten la mayor parte del Derecho Marítimo está fuera de ellos» («El concepto de derecho mercantil: desenvolvimiento histórico y derecho comparado», en *A.D.C.*, 1954, p. 742). Las diferencias entre Italia, España, Alemania, Francia y Estados Unidos se plasmaron, no obstante, en relación al nivel de participación de dichos países en el Derecho Marítimo internacional uniforme.

El segundo día, presidiendo por don Andrea Berlingieri, los profesores Stefano Zunarelli y Alan Phillip, así como el Presidente del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, doctor Thomas Mensah, hicieron un repaso a la labor del Comité Marítimo Internacional (C.M.I.) y la Organización marítima internacional (O.M.I.). Tras el descanso, siguieron las

intervenciones de los diversos ponentes en relación a las luces y sombras en el proceso de unificación del Derecho Marítimo a través de Convenios internacionales. Así, por parte del C.M.I., intervinieron su presidente Don Patrick Griggs y su secretario general don Alexander Von Ziegler. Siguiéron los puntos de vista de los profesores italianos de Derecho internacional Riccardo Luzzatto, Tullio Treves, Umberto Leanza y Fausto Pocar, así como el profesor de Derecho de la navegación, Gustavo Romanelli. Cerró el acto don Andrea Berlingieri, en representación de don Francesco Berlingieri.

Al respecto de nuevas técnicas de cara a facilitar la unificación internacional, destacó el profesor ARROYO la conveniencia de crear mayores fuentes de comunicación entre los diversos países, sobre todo en materia de interpretación jurisprudencial de los Convenios internacionales. En intervención libre, el profesor Nicola Balestra apuntó la idea de proceder en la misma dirección a través de la ratificación de los Convenios internacionales a través de la Unión Europea.

Tal y como fue anunciado, el texto completo de las intervenciones de los ponentes verá la luz en el primer número del año 1999 de la Revista *Il Diritto Marittimo* (Eliseo SIERRA).

★ **Comentario de urgencia al «Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques», Ginebra, 12 de marzo de 1999.** El Derecho uniforme internacional regulador del embargo preventivo de buques es todavía hoy y ha sido durante décadas el contenido en el «Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima» (C.E.P./52), aprobado en la Conferencia Diplomática de Bruselas el 10 de mayo de 1952.

Se trata, quizá, del Instrumento aprobado a iniciativa y bajo los auspicios del Comité Marítimo Internacional (C.M.I.) que más éxito ha tenido en cuanto a su implantación internacional (según la información facilitada por el propio C.M.I., a mediados de 1996, el número de Estados Parte era de 70, con una cuota conjunta del 27 por 100 de la flota mercante mundial). España firmó el Convenio el 10 de mayo de 1952 y publicó el Instrumento de Ratificación en el *B.O.E.* núm. 5, de 5 de enero de 1954, complementando sus disposiciones con la Ley 2/1967, de 1 de abril (*B.O.E.* núm. 86, de 11 de abril).

Sin embargo, este régimen fue considerado necesitado de revisión en el contexto de los objetivos de las Naciones Unidas para establecer un nuevo orden económico internacional, pudiendo situarse el punto de arranque del proceso de reforma en la Decisión 39 (IX) de 13 de septiem-