

La incidencia de la libre prestación de servicios en el cabotaje marítimo

Carmen Dolores Alomar Martín
Becaria de investigación de Derecho Internacional Privado

Introducción

La consecución de un mercado europeo interior también ha implicado al tráfico marítimo dentro de los Estados miembros, es decir, a los servicios de cabotaje. Las pretensiones comunitarias en relación a este tipo de servicios han girado en torno a tres aspectos: por una parte, de acuerdo con lo establecido en los artículos 61 y 84.2 del TCEE la aplicación de la libre prestación de servicios al sector del transporte marítimo corresponde al Consejo que deberá adoptar, por mayoría cualificada, las medidas oportunas. Dentro de este marco, a través del Reglamento 4055/86¹, se había regulado la libre prestación de servicios en el ámbito del transporte marítimo entre Estados miembros y entre éstos y países terceros, quedando pendiente la labor de garantizar la libre prestación de servicios en el ámbito del transporte marítimo dentro

¹ Reglamento (CEE) Nº 4055/86 del Consejo, 22 de diciembre de 1986. Aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros, D.O.C.E., Nº L 378 de 31 de diciembre de 1986.

de los Estados miembros. Por otra parte, se consideraba necesario incrementar la eficacia de este sector del transporte marítimo, y se entendía que con la liberalización se podía mejorar la competitividad de las empresas navieras dedicadas al cabotaje frente a otras modalidades de transporte. Y, además de los dos motivos expuestos, se aspiraba a que el servicio de cabotaje no quedase ajeno a la plena realización del mercado interior al que debía llegarse el 1 de enero de 1993. Con la intención de alcanzar estos objetivos se adopta, en diciembre de 1992, el Reglamento 3577/92².

Entrada en vigor del Reglamento: las exclusiones temporales concedidas a España

El 1 de enero de 1993 es la fecha prevista por el Reglamento para su entrada en vigor. Si bien, con carácter excepcional, su aplicación se hará de forma progresiva para determinados servicios de cabotaje prestados en el Mediterráneo y en las costas de España, Portugal y Francia, así como en el caso del cabotaje insular dentro del Mediterráneo, los archipiélagos de Canarias, Azores y Madeira, Ceuta y Melilla, las islas francesas situadas frente a la costa del Atlántico y los departamentos franceses de Ultramar. De tal manera que, de acuerdo con el artículo 6, la aplicación de este Reglamento para todos los servicios de cabotaje, con independencia del Estado de que se trate, del carácter insular del tráfico, y tanto para mercancías como para pasaje, se culminará el 1 de enero de 2004.

Concretamente, son tres las fases que aún quedan por culminar: el 1 de enero de 1998 la aplicación del Reglamento alcanzará a los servicios efectuados por buques de menos de 650 TB; el 1 de enero de 1999, a los servicios regulares de pasajeros y transbordadores, así como para el cabotaje insular, excepto en el caso de las islas griegas que, por motivos de cohesión socioeconómica se prorrogará hasta el 1 de enero de 2004.

Además de este mecanismo de entrada en vigor progresiva, el artículo 5 contempla la posibilidad de que la Comisión, bien por iniciativa propia, bien a petición del Estado interesado, adopte medidas de salvaguardia en aquellos supuestos en los que la liberalización del cabotaje perturbe gravemente el mercado interior de transportes. Con este tipo de medidas la zona afectada puede quedar temporalmente excluida de la aplicación del Reglamento. En el caso de que la situación sea de emergencia podrá ser el propio Estado afectado el que adopte unilateralmente las medidas de salvaguardia, con una vigencia que no deberá superar los tres meses, debiendo comunicarlo a la Comisión.

² Reglamento (CEE) N° 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), D.O.C.E. N° L364 de 12 de diciembre de 1992.

Esta última opción, las medidas de salvaguardia unilaterales, ha sido utilizada por España. En concreto, el entonces Ministerio de Obras Públicas y Transportes dictó la Orden de 23 de diciembre de 1992³, en base a la cual, y durante tres meses, el servicio de cabotaje entre puertos o puntos peninsulares quedaba reservado a los buques mercantes españoles. Una vez adoptada la medida de salvaguardia se informó a la Comisión⁴ quien, tras analizar la situación de España, consideró que estaba injustificada una medida de carácter unilateral ya que la situación no era calificable de emergencia. Pero sí estimó que nuestro mercado, ante la liberalización, podía sufrir una perturbación grave⁵, y en base a ello se aprobó una Decisión, el 17 de febrero de 1993⁶, conforme a la cual el territorio continental español quedaba excluido durante seis meses, hasta el 17 de agosto de 1993, de la aplicación del Reglamento, excepto los servicios de enlace.

Durante el período de vigencia de la Decisión en España se elaboró un estudio⁷ sobre la posible incidencia de la liberalización del cabotaje, que posteriormente se presentó a la Comisión, solicitando una prórroga de seis meses de las medidas de salvaguardia. Para atender a esta solicitud la Comisión tuvo en cuenta, además del estudio presentado, otros aspectos: por una parte, el hecho de que, aún cuando ya se había puesto en marcha el Registro Especial Canario y se había producido la primera ampliación⁸, de tal manera que en él podían inscribirse los buques destinados a determinados servicios de cabotaje peninsular, las medidas de ampliación eran muy re-

³ B.O.E. nº 313 de 30 de diciembre de 1992.

⁴ La información de la medida de salvaguardia adoptada se acompañó de un estudio sobre las repercusiones que en nuestro país podía tener la liberalización del cabotaje, así como de una solicitud de excepción para un período de un año.

⁵ La Comisión entendió que el hecho de que aún España no hubiera puesto en marcha el Registro Especial Canario, previsto en la disposición adicional decimoquinta de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (L.P.E.M.M.) de 24 de noviembre de 1992, B.O.E. núm. 283 de 25 de noviembre de 1992, mientras otros Estados comunitarios ya lo había hecho, así como el atractivo geográfico de nuestro país, a pesar de que los puertos sean pequeños y con una capacidad relativamente pequeña, podía dar pie a una avalancha de oferta en un mercado en el que la demanda es inferior a la oferta que presentan las navieras españolas, con lo que la estabilidad financiera de estas últimas se vería afectada.

⁶ Decisión 93/125/CEE, D.O.C.E. N° L 49/88 de 27 de febrero de 1993.

⁷ El estudio fue realizado por dos expertos, uno elegido por la Comisión y otro por las autoridades españolas, tal y como exigía la Decisión 93/125/CEE.

⁸ Vid., R.D. 897/1993, B.O.E. núm. 152 de 26 de junio de 1993, con el que se autoriza, a partir del 1 de junio de 1993, la inscripción en el Registro Especial Canario de buques destinados al cabotaje peninsular de mercancías, excepto aquellas de interés estratégico, y, a partir del 1 de enero de 1994, la ampliación alcanza a los servicios de crucero.

cientes y había que esperar a que se llevaran a cabo los reajustes necesarios para poder hablar de un posible beneficio de los armadores españoles. Por otra parte, se tuvo también en cuenta la situación financiera de nuestras navieras, así como el carácter competitivo de las mismas. Además de estos aspectos se analizó el cabotaje español por sectores. Consecuencia de todo ello fue la adopción de una nueva Decisión⁹, el 13 de julio de 1993, conforme a la cual el territorio continental español queda excluido de la aplicación del Reglamento 3577/92 por otros seis meses, hasta el 17 de febrero de 1994, pero únicamente para los servicios de cabotaje de determinado tipo de productos¹⁰.

Las Decisiones expuestas han sido objeto de críticas. Desde el punto de vista jurídico¹¹ se ha señalado que las Decisiones adoptadas en favor de España no responden al mecanismo previsto en el artículo 5 del Reglamento, ya que según la letra del mismo, y de acuerdo con el décimo considerando, las medidas de salvaguardia se adoptarán ante perturbaciones graves ya producidas y no como medida frente a la perspectiva de que estas perturbaciones puedan llegar a producirse.

Ámbito de aplicación espacial del Reglamento 3577/92

El artículo 1.1. del Reglamento establece que, la libre prestación de servicios, a partir de la entrada en vigor del mismo, se aplicará al transporte marítimo dentro de un Estado miembro, es decir, al cabotaje marítimo.

Ahora bien, el artículo 2 establece una serie de criterios que, a efectos de la aplicación del Reglamento, vienen a especificar cuándo estamos ante un servicio de cabotaje. Así, una vez señalado que ha de tratarse de un servicio prestado a cambio de una remuneración, pasa a distinguir tres supuestos: 1. Cabotaje continental, sea de pasajeros o de mercancías, entre puertos situados en el continente o en el territorio principal de un Estado miembro, sin escala en islas. 2. Cabotaje insular, sea de pasajeros o de mercancías, entre puertos situados en el continente y una o más islas de un mismo Estado miembro o, en su caso, entre puertos isleños de un mismo Estado. 3. Servicios de abastecimiento *off-shore*, en el que igualmente se incluye tanto el transporte de pasaje como el de mercancías, entre un puerto de un Estado miembro y las instalaciones o estructuras situadas en la plataforma continental del mismo Estado.

⁹ Decisión 93/396/CEE, D.O.C.E. N° L 173/33 de 16 de julio de 1993.

¹⁰ Concretamente, quedaron excluidos los servicios de carga general suelta, de graneles sólidos y de productos químicos en buques tanques especializados.

¹¹ BASEDOW, J., «Política europea en el transporte marítimo, libertad de prestación de servicios y cabotaje marítimo» (traducción de Alberto Empanza), en *El Derecho del transporte marítimo internacional*, Donostia, Librería Carmelo, 1994, pp. 79-101.

Este precepto del Reglamento 3577/92 puede ser objeto de una doble interpretación: estricta o amplia.

Una interpretación estricta, atendiendo al criterio jurídico-formal de cabotaje¹², vendría a suponer que el tráfico entre puertos de un Estado miembro no puede tocar ni altamar ni aguas jurisdiccionales de otros Estados, comunitarios o terceros. Una interpretación amplia, tomando en consideración únicamente el puerto de salida y destino, en cambio admitiría ese paso por aguas jurisdiccionales de terceros Estados. De manera certera se ha apuntado la necesidad de una interpretación amplia, en la medida en que, de no ser así, determinados tráficos quedarían fuera del ámbito de aplicación tanto del Reglamento 3577/92 como del Reglamento 4055/86¹³, y, por lo tanto, excluidos de la aplicación del principio de libre prestación de servicios¹⁴.

Beneficiarios del Reglamento

En el ámbito de aplicación personal del Reglamento que analizamos se incluyen todas aquellas navieras comunitarias que utilicen buques matriculados en un Estado miembro y que naveguen bajo pabellón de ese Estado miembro, siempre que cumplan los requisitos que en ese Estado se requieren para poder efectuar tráfico de cabotaje.

El mismo Reglamento, en su artículo 2.2, nos dice quiénes tendrán la consideración de armadores comunitarios, para lo que hace una triple distinción: en primer lugar, los nacionales de un Estado miembro, que realicen actividades de transporte marítimo, y estén establecidos en un Estado miembro conforme a la legislación de éste. En segundo lugar, se refiere a las compañías marítimas establecidas conforme a la legislación de un Estado miembro, exigiendo que tengan su centro de actividad principal en un Estado miembro, así como su control efectivo. Y, por último, recoge a los nacionales comunitarios, establecidos fuera de la Comunidad, y las navieras comunitarias, igualmente establecidas fuera de la Comunidad, pero controladas por nacionales de un Estado miem-

¹² Nuestra Ley de Puertos define, en su artículo 7.2, la navegación de cabotaje como «... la que, no siendo navegación interior, se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción».

¹³ Vid., BASEDOW, J, *op. cit.*, pp. 91 y 101, quien, además de señalar la necesidad de una interpretación amplia de la definición de cabotaje marítimo, pone de manifiesto la necesidad de coordinar los Reglamentos 3577/92 y 4055/86 en pro de una mayor claridad jurídica; en el mismo sentido se pronuncia BLANCO- MORALES LIMONES, P. «Los fundamentos de un mercado regulado del transporte marítimo», *R.G.D.*, núm. 606, marzo, 1995, pp. 2195-2227.

¹⁴ Sería el caso del transporte entre puertos españoles que tuviesen que atravesar Gibraltar, por lo tanto, aguas jurisdiccionales británicas, o, incluso el tráfico entre la Península y Canarias que atravesaría aguas jurisdiccionales británicas, o, en su caso, las marroquíes.

bro, requiriendo para ambos que sus buques estén matriculados en un Estado miembro y enarboles su pabellón de acuerdo con la legislación de ese Estado.

De una primera lectura de este precepto, y teniendo en cuenta únicamente su tenor literal, se desprende que los requisitos de la matriculación y abanderamiento en un Estado miembro se mencionan únicamente en el caso de los nacionales comunitarios y las navieras comunitarias establecidas fuera de la Comunidad. Ahora bien, este artículo debe ser leído a la luz de lo establecido en el artículo 1.1 con lo que los requisitos de matrícula y pabellón resultan exigibles en todos los supuestos. Nos parece oportuna una interpretación en este sentido, ya que de lo contrario se daría pie a pensar que el legislador comunitario ha incurrido en una grave contradicción acerca de los criterios exigidos para ser beneficiario del Reglamento sobre liberalización del cabotaje. Por lo tanto, a nuestro juicio en el artículo 1.1 el legislador establece los requisitos que han de cumplir los armadores comunitarios y, posteriormente, en el artículo 2.2, nos ofrece los distintos supuestos que quedan incluidos en el concepto de armador comunitario.

Al hilo de lo expuesto hay que señalar que la matriculación y abanderamiento del buque en un determinado Estado se ha venido considerando como un criterio válido para garantizar la vinculación de la compañía naviera con ese país¹⁵. Pero aún cuando resulta indudable que la matriculación y abanderamiento del buque en un determinado Estado implica que éste quede sujeto a las normas fiscales, de seguridad, etc., de su pabellón, no es menos cierto que la vinculación de la compañía naviera con el Estado en el que abandera el buque, en algunos supuestos, es más que dudosa. Sólo por plantear un supuesto, podemos hacer referencia al Registro Especial Canario, abierto a determinados supuestos de cabotaje¹⁶, en el que la matriculación y abanderamiento se permiten en aquellos supuestos en los que la naviera tenga en Canarias un simple establecimiento o representación permanente¹⁷. Ahora bien, al margen de la mayor o menor vinculación existente entre la compañía naviera y el Estado del pabellón, está claro que la consideración de armador comunitario pasa por la exigencia de una vinculación efectiva entre la naviera y la Comunidad, para lo que el legislador comunitario ha conjugado la matriculación y abanderamiento con criterios de conexión como el centro de actividad principal y control efectivo¹⁸, exigidos cumulativamente para las compañías marítimas establecidas en un Estado miembro, y la nacionalidad comunitaria de quienes controlan la compañía, para los navieras comunitarias establecidas fuera de la Comunidad.

Se ha recalcado la importancia, en todos los casos, de los requisitos de matrícula y abanderamiento en un Estado miembro cuyas normas, a su vez, determinarán las con-

¹⁵ Vid., BLANCO-MORALES LIMONES, P., *op. cit.*, p. 2227.

¹⁶ Vid., notas núm. 8 y 20.

¹⁷ Vid., Disposición adicional decimoquinta, punto 4.1, de la L.P.E.M.M.

¹⁸ El criterio del control puede hacer referencia sea a un control administrativo, personas que controlan el consejo de administración, que a un control financiero, personas que controlan

diciones para la prestación de los servicios de cabotaje, sin que quepa la posibilidad de excepciones al respecto a partir del 31 de diciembre de 1996 según establece el artículo 1.2. De tal manera que no podrían acogerse a la liberalización del cabotaje los buques inscritos en los registros abiertos del tercer mundo, ni los buques inscritos en Segundos Registros¹⁹. Ahora bien, esta observación relativa a los Segundos Registros, si bien es cierta, debe ser matizada. Así, una reflexión de este tipo no es válida para el caso de España ya que, a través de Reales Decretos, se ha ido progresivamente autorizando a los buques destinados al tráfico de cabotaje continental, sea de mercancías o cruceros, su inscripción en el Registro Especial Canario²⁰, de tal manera que, si nuestra legislación les permite prestar servicios de cabotaje continental en España, pueden también hacerlo en los demás Estados comunitarios. Además, como ha señalado la Comisión en el primer informe presentado al Consejo sobre la aplicación del Reglamento 3577/92²¹, en el caso de Estados miembros que cuenten con Segundos Registros y cuyas legislaciones no admitan que los buques inscritos presten servicios de cabotaje, si lo consideran favorable a sus intereses, especialmente por el alto nivel competitivo que pueden alcanzar, es suficiente con que modifiquen su legislación interna sobre cabotaje.

Ley aplicable a las cuestiones relativas a la tripulación: la norma de conflicto del artículo 3

El artículo 3 está destinado a determinar la ley aplicable a las cuestiones relativas a la tripulación. Para ello utiliza dos criterios de conexión: el pabellón, por lo tanto, la ley del Estado de matrícula o Estado de origen, y el criterio del Estado de acogida, es

más de un 50% del capital social, o, en su caso, el control que ejerce el grupo de accionista minoritario más fuerte frente al que no se puede oponer una mayoría firme, al respecto: CALVO CARAVACA, A.L. «Las personas jurídicas» en GONZÁLEZ CAMPOS, J. y otros, *Derecho Internacional Privado, Parte especial*, 6ª ed., Madrid, EUROLEX, 1995, pp. 84-94; id. «Artículo 9, apartado 11» en ALBADALEJO, M. y DÍAZ ALABART, S. (dir.), *Comentarios al Código Civil y Compilaciones Forales*, Tomo I, Vol. II, 2ª ed., Madrid, Edersa, 1995, pp. 479-525; EGEA IBÁÑEZ, R., «Nacionalidad de las sociedades», *R.C.D.I.*, julio-agosto, núm. 563, 1984, pp. 1155-1182; VITTA, E., *Diritto Internazionale Privato*, Vol. II, Torino, UTET, 1973, pp. 61-127.

¹⁹ Vid., BASEDOW, J., *op. cit.*, p. 90.

²⁰ Vid., Real Decreto cit. nota 8, así como el R.D. 392/1996, B.O.E. núm. 65 de 15 de marzo de 1996, con el que se permite la inscripción de buques que prestan servicio de cabotaje para el transporte de mercancías de interés estratégico: petróleo, sus derivados y agua potable.

²¹ Informe de la Comisión al Consejo. Aplicación del Reglamento 3577/92 por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (1993-1994), Bruselas, 06.09.1995, COM (95) final.

decir, el Estado en el que se prestan los servicios. Así, en el caso de los buques que efectúen cabotaje continental y cruceros, el criterio elegido es el del pabellón, por lo tanto la ley del Estado de origen. Salvo que se trate de buques de menos de 650 TB, en cuyo caso podrá aplicarse la ley del Estado de acogida. Por su parte, a las cuestiones laborales relativas a la tripulación de los buques que efectúan cabotaje insular les será de aplicación la ley del Estado de acogida. Si bien para los cargueros de más de 650 TB, a partir del 1 de enero de 1999, cuando el viaje siga o preceda a un viaje con destino a otro Estado o a partir de otro Estado, la ley competente será la del Estado del pabellón.

Esta norma de conflicto está rodeada de problemas interpretativos que giran en torno al alcance de la misma, debido a que del artículo 3 no se desprende si la remisión se hace al Derecho Laboral Marítimo Privado o al Derecho Laboral Marítimo Público. Por lo tanto, se trata de determinar qué queda comprendido en la expresión «todas las cuestiones relativas a la tripulación».

Si acudimos a las propuestas de Reglamento sobre liberalización de cabotaje vemos que, en la primera de ellas²², se hace referencia a la tripulación del buque únicamente para señalar que el Estado de acogida puede exigir que la dotación de los buques que prestan el servicio esté compuesta por un número de nacionales comunitarios igual al requerido para los buques que enarbolan pabellón de ese Estado para el mismo tipo de servicio. En la segunda propuesta de Reglamento²³ se aborda la misma cuestión, en los mismo términos, a lo que se añade la posibilidad de que el Estado de acogida pueda exigir a la tripulación una formación similar a la requerida a sus nacionales.

Es evidente que la línea inicial contenida en las propuestas de Reglamento hacen sólo referencia a cuestiones jurídico-públicas. Si la intención del legislador comunitario hubiese sido la de recoger únicamente aspectos de Derecho público relativos a la tripulación, en poco hubiesen variado las propuestas señaladas. Además, no hay que olvidar que la norma de conflicto del artículo 3 es una solución de compromiso ante los temores de los Estados de acogida derivados de las posibles ventajas que podrían obtener las navieras extranjeras, frente a las nacionales, en cuanto a los costes salariales y a los costes de producción, en el caso de que se les aplicase la legislación de otro Estado miembro más beneficiosa²⁴. Es por todo ello que resulta conveniente hacer

²² COM (89) 266 final. Bruselas, 3 de agosto de 1989. «El futuro del transporte marítimo comunitario. Medidas para mejorar las condiciones de funcionamiento de la flota comunitaria».

²³ COM (91) final. Bruselas, 22 de febrero de 1991.

²⁴ Vid., BASEDOW, J., *op. cit.*, pp. 98-100; AUSSANT, J., «Cabotage and the Liberalisation of the Maritime Services Sector», *Eur. Trans. Law.*, 1993, pp. 337-351; RICCOMAGNO, M., «Cabotage and the Liberalisation of the Maritime Services Sector», *Eur. Trans. Law.*, 1993, pp. 352-360.

una interpretación amplia del artículo 3, entendiendo que la remisión se hace al Derecho Laboral Marítimo tanto de naturaleza pública como privada. Claro está que no hay que olvidar que la conexión del Estado de acogida, en el marco de la libre prestación de servicios, debe interpretarse en relación con la Jurisprudencia del T.J.C.E. que ha señalado que las empresas oferentes podrán realizar su actividad de acuerdo con la legislación del Estado de origen, aplicándose la legislación del Estado de acogida en la medida en que sea imprescindible para el interés general y no esté ya cubierto por la legislación del Estado de origen²⁵.

Si bien somos partidarios de una interpretación amplia, no queremos dejar de señalar otra posible vía interpretativa, que sería aquella conforme a la cual se entiende que la remisión se hace únicamente a los aspectos jurídicos de naturaleza pública, quedando el contrato individual de trabajo sometido a lo dispuesto en el Convenio de Roma.

Si seguimos una u otra interpretación las soluciones serán diferentes. Así, admitiendo una interpretación amplia en los casos del cabotaje continental con buques de menos de 650 TB y del cabotaje insular, al contrato individual de trabajo se le aplicaría la ley del Estado de acogida. En cambio, si atendemos a una interpretación estricta y acudimos al artículo 6.2 a) del Convenio de Roma, a falta de elección, y sin entrar en este momento en los límites a la libre elección, resultará aplicable la ley donde el trabajador, en ejecución del contrato, realiza habitualmente su trabajo, por lo tanto el Estado del pabellón. Siempre que, de acuerdo con el 6.2. b), el contrato no presente vínculos más estrechos con otro país, en cuyo caso la ley de este último sería la aplicable.

Es evidente el carácter controvertido que envuelve a este precepto del Reglamento 3577/92. Por lo tanto, habrá que esperar que sea la jurisprudencia del T.J.C.E. la que nos ofrezca la interpretación del mismo. A su vez, de acuerdo con el apartado cuarto de este artículo, es posible que se introduzcan adaptaciones a lo dispuesto para las cuestiones relativas a la tripulación de los buques que prestan servicios de cabotaje insular. Concretamente, se establece que, antes del 1 de enero de 1997, la Comisión presentará un informe al Consejo sobre las consecuencias económicas y sociales de la liberalización del cabotaje insular y, sobre la base del mismo, presentará una propuesta en la que se podrán incluir adaptaciones sobre la nacionalidad de la tripulación de los buques destinados a esa modalidad de cabotaje.

²⁵ Vid., Decimoquinto considerando de la S.T.J.C.E., asunto C-76/90, *Manfred Säger c. Denmeyer & Co. Ltd*, Recueil, 1991.

Contratos de servicio público y obligaciones de servicio público

El artículo 4 del Reglamento 3577/92 admite la posibilidad de que los Estados miembros celebren, con las navieras que prestan servicios de cabotaje, contratos de servicio público²⁶, o impongan obligaciones de servicio público²⁷, como condición para la prestación de servicios de cabotaje con origen o destino en las islas o entre islas. A su vez, permite que continúen vigente los contratos de servicio público existentes a la entrada en vigor del Reglamento.

Con la celebración de este tipo de contratos, o la imposición de las obligaciones, se pretende ofrecer un servicio público continuo y regular, si bien el Reglamento en ningún momento hace referencia a las condiciones del contrato. Es por ello que se ha planteado²⁸ que, careciendo el Reglamento 3577/92 de una norma de colisión, en el marco de la liberalización del cabotaje, debe entenderse que en materia de contratos de transporte marítimo se estará a lo dispuesto en las reglas generales del D.I.Pr.

Ahora bien, debemos hacer una distinción entre contratos de servicio público y el contrato de transporte celebrado entre el expedidor y la compañía naviera.

En relación con el primer tipo de contrato hemos de tener en cuenta que se trata de un contrato celebrado por un Estado y un particular, la naviera, cuya finalidad es la de mantener un servicio público y que, además, la celebración de este contrato puede ser una condición para que el armador pueda prestar servicios regulares de cabotaje insular. El hecho de que una de las partes contratantes sea el Estado hace variar sustancialmente el planteamiento y, por lo tanto, no permite dar una respuesta inmediata al problema de ley aplicable al contrato de servicio público²⁹.

En cambio, el segundo tipo de contrato, el celebrado por el expedidor y la compañía naviera para el transporte de mercancías, sí queda sujeto a las reglas generales

²⁶ El propio Reglamento, en su artículo 2.3, define «el contrato de servicio público con el contrato celebrado entre las autoridades competentes de un Estado miembro y un armador comunitario a fin de ofrecer al público servicios de transporte suficientes».

²⁷ Las obligaciones de servicio público, definidas en el artículo 2.4, son aquellas «obligaciones que el armador comunitario en cuestión no asumiría o no lo haría en la misma medida ni en las mismas condiciones, si considera su propio interés comercial».

²⁸ Vid., BASEDOW, J., *op. cit.*, pp. 96-97, quien pone de manifiesto que la referencia que hace el artículo 2.3 a «los servicios de transporte a precios y condiciones específicos...» ha sido considerada como una remisión a las especiales condiciones contractuales previstas para grupos de personas concretos, como son los habitantes de las islas, pero no como una referencia a las condiciones de responsabilidad de la regulación.

²⁹ Acerca del Estado como parte interviniente en el contrato vid., CARBONE, S.M-LUZZATO, R., *Il contratto internazionale*, Torino, UTET, 1994, pp. 87-91.

del D.I.Pr³⁰. Esta sujeción viene dada por la presencia del elemento extranjero ya que, como mínimo, una de las partes intervinientes en el contrato, concretamente la naviera que se beneficia de la liberalización, será extranjera. En este orden de cosas, y teniendo en cuenta que estando ante un servicio de cabotaje, por lo tanto entre puertos de un mismo Estado, quedan descartados los Convenios internacionales en cuyo ámbito de aplicación sólo se contempla el transporte entre puertos de distintos Estados. Es por ello que debemos acudir al Convenio de Roma sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales³¹. De esta forma, la primera posibilidad es la elección de ley aplicable por las partes intervinientes en el contrato —artículo 3— y, en su defecto, se entiende que, si en el momento de la celebración del contrato, el establecimiento principal del transportista se encuentra situado en el mismo país que el lugar de carga o descarga de las mercancías o del establecimiento principal del expedidor, se presumirá que el contrato tiene los vínculos más estrechos con este país —artículo 4.4—, salvo que, del conjunto de las circunstancias, resulte que el contrato presenta vínculos más estrechos con otro país —art. 4.5—.

Conclusiones

El carácter tardío con el que la U.E. ha llevado a cabo la adopción de medidas para poner en marcha su política de transporte marítimo ha tenido como consecuencia que, en la mayor parte de los casos, se hayan aprobado medidas, casi a marchas forzadas, cuando la necesidad de contar con una regulación para determinadas cuestiones ya era inevitable. En muchas ocasiones esta demora se ha debido a la dificultad que supone coordinar las distintas pretensiones de los Estados miembros. No hay que olvidar que estamos ante un sector del mercado que encierra innumerables intereses tanto políticos como económicos. En el caso concreto de las medidas que debían regular la liberalización del cabotaje esta situación se vio agudizada por el hecho de ser un tipo de servicio puramente interno que, tradicionalmente, se había mantenido reservado en favor de los armadores nacionales. Este es el motivo por el que la aprobación del Reglamento 3577/92 estuvo precedida de interminables discusiones que se cerraron con la adopción de soluciones de compromiso. Así, no es de extrañar el

³⁰ En cambio, en la liberalización del transporte terrestre de mercancías dentro de los Estados miembros, el legislador comunitario sí establece una norma de colisión conforme a la cual los precios y condiciones del transporte se regirán por las «disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes en el Estado miembro de acogida», vid., Reglamento (CEE) n° 4059/86 del Consejo de 21 de diciembre de 1989, D.O.C.E. N° L390/3 de 30 de diciembre de 1989.

³¹ B.O.E. núm. 171, de 19 de julio de 1993.

carácter confuso que, desde un punto de vista interpretativo, presenta el artículo 3. Confusión que se ve incrementada si acudimos a las distintas versiones en las que se ha redactado el Reglamento.

Aún es pronto para hablar de resultados tangibles derivados de la aplicación del Reglamento 3577/92: por una parte, porque el requisito de que los buques destinados al cabotaje cumplan las exigencias establecidas por la legislación del Estado de matrícula y abanderamiento para poder prestar servicios de este tipo ha sido objeto de suspensión excepcional hasta el 31 de diciembre de 1996. Por otra parte, porque un sector de los servicios de cabotaje aún están exentos de la aplicación del Reglamento, de tal manera que, hasta el año 2004, la liberalización del cabotaje no será completa. Y finalmente, tampoco se conocen por ahora las intenciones de los Estados miembros que cuentan con Segundos Registros acerca de la posibilidad de admitir que los buques inscritos presten servicios de cabotaje.

Aún así, cabe pensar, sobre todo dadas las imprecisiones de algunos artículos, en una futura modificación, si bien será necesario esperar a que se culminen las fases que todavía quedan pendientes, y tener en cuenta los informes que, sobre el funcionamiento del Reglamento, debe emitir la Comisión cada dos años ya que en ellos se plasmarán las propuestas necesarias.