

## DIRECTIVA 96/75/CE DEL CONSEJO

de 19 de noviembre de 1996

relativa a los sistemas de fletamentos y de fijación de precios en el sector de los transportes nacionales e internacionales de mercancías por vía navegable en la Comunidad

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 75,

Vista la propuesta de la Comisión <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social <sup>(2)</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 C del Tratado <sup>(3)</sup>,

Considerando que los crecientes problemas de saturación de los ejes viales y ferroviarios, seguridad de los transportes, medio ambiente, ahorro energético y calidad de vida del ciudadano requieren, en interés público, un mayor desarrollo y un mayor aprovechamiento de las posibilidades que ofrece el transporte por vía navegable, en particular aumentando su competitividad;

Considerando que la diversidad de legislaciones nacionales relativas a los sistemas de explotación comercial de la navegación interior no favorece el buen funcionamiento del mercado interior en dicho sector; que, por consiguiente, conviene fijar, a escala comunitaria, disposiciones comunes para todo el mercado de la navegación interior, con arreglo a lo dispuesto en la Resolución del Consejo de 24 de octubre de 1994, relativa al saneamiento estructural de la navegación interior <sup>(4)</sup>;

Considerando que el buen funcionamiento del mercado interior, requiere, en el sector de los transportes de mercancías por vía navegable, una adaptación de la organización de los sistemas de fletamento por turnos hacia una mayor flexibilidad comercial a fin de lograr un régimen de libertad de fletamento y de fijación de los precios de transporte;

Considerando que, a tal fin, conviene prever un período transitorio, limitando progresivamente el ámbito de aplicación del sistema de fletamentos por turnos para que los transportistas puedan adaptarse a las condiciones de un mercado libre y establecer, llegado el caso, formas de agrupaciones comerciales mejor adaptadas a las necesidades logísticas de los expedidores;

Considerando que, respetando el principio de subsidiariedad, resulta al mismo tiempo necesario y suficiente fijar, a escala comunitaria, un calendario uniforme para la liberalización progresiva del mercado, dejando a los Estados

miembros la responsabilidad de llevar a cabo dicha liberalización;

Considerando que conviene adoptar disposiciones que permitan intervenir en los mercados de los transportes considerados en caso de perturbación grave; que, a tal fin, conviene conferir a la Comisión competencia para tomar las medidas adecuadas, de conformidad con los procedimientos del Comité consultivo,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

## Artículo 1

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- a) «sistema de fletamento por turnos»: un sistema que consiste en repartir en una bolsa de fletamento las solicitudes de transporte de los clientes, con precios previamente fijados y en condiciones hechas públicas, según el orden en el que los barcos estén disponibles una vez descargados. Los transportistas pueden elegir, por orden de inscripción en el turno, un transporte entre los disponibles. Los que no eligen mantienen, no obstante, su puesto en el orden de inscripción;
- b) «transportista»: un propietario o explotador de uno o más barcos de navegación interior;
- c) «autoridad competente»: la autoridad encargada por el Estado miembro de gestionar y organizar el sistema de fletamento por turnos;
- d) «perturbación grave del mercado»: la aparición, en el mercado de los transportes de mercancías por vía navegable, de problemas específicos de este mercado que puedan ocasionar un excedente grave, susceptible de durar, de la oferta con respecto a la demanda, que suponga una amenaza grave para el equilibrio financiero y la supervivencia de un número importante de empresas de transporte de mercancías por vía navegable, siempre que las previsiones a corto y medio plazo relativas al mercado considerado no indiquen mejoras substanciales y duraderas.

## Artículo 2

En el sector de los transportes nacionales e internacionales de mercancías por vía navegable en la Comunidad, los contratos se celebrarán libremente entre las partes interesadas y los precios se negociarán libremente.

## Artículo 3

No obstante lo dispuesto en el artículo 2, los Estados miembros podrán mantener, durante un período transitorio que va hasta el 1 de enero del año 2000, un régimen de tarifas mínimas obligatorias y sistemas de fletamento por turnos, siempre que:

<sup>(1)</sup> DO nº C 318 de 29. 11. 1995, p. 8.

<sup>(2)</sup> DO nº C 39 de 12. 2. 1996, p. 96.

<sup>(3)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 13 de febrero de 1996 (DO nº C 65 de 4. 3. 1996, p. 32), Posición común del Consejo de 27 de junio de 1996 (DO nº C 264 de 11. 9. 1996) y Decisión del Parlamento Europeo de 17 de septiembre de 1996 (DO nº C 320 de 28. 6. 1996).

<sup>(4)</sup> DO nº C 309 de 5. 11. 1994, p. 5.

- se cumplan las condiciones de los artículos 4, 5 y 6;
- se garantice que todos los transportistas de los Estados miembros puedan acceder libremente y en las mismas condiciones a los sistemas de fletamentos por turnos y precios establecidos.

#### Artículo 4

Durante el período transitorio a que se refiere el artículo 3, no estarán sujetos a dichos sistemas de fletamento por turnos:

- a) los transportes de hidrocarburos, de mercancías líquidas y de mercancías en polvo a granel, los transportes especiales como los de masas pesadas e indivisibles, los transportes de contenedores, los transportes de removido en recintos portuarios y los transportes por cuenta propia de cualquier tipo, así como cualquier tipo de transporte que ya se trate fuera del sistema de fletamentos por turnos;
- b) los transportes que no puedan tratarse de forma eficaz por medio de dichos sistemas, especialmente:
  - los transportes que requieran la utilización de material dotado de medios de mantenimiento de las mercancías;
  - los transportes combinados, es decir, los transportes intermodales cuyos recorridos se efectúen principalmente por vía navegable y cuyos recorridos iniciales o terminales, lo más cortos posible, se efectúen por carretera o por ferrocarril.

#### Artículo 5

Durante el período transitorio contemplado en el artículo 3, los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para flexibilizar al máximo los sistemas de fletamento por turnos, especialmente:

- previendo la posibilidad de que los expedidores puedan celebrar contratos de viajes múltiples, es decir, una serie de viajes sucesivos efectuados por un mismo barco;
- previendo que los viajes simples o múltiples, propuestos dos veces consecutivas para el sistema de fletamento por turno sin haber encontrado ningún arrendatario, salgan del sistema de fletamento por turnos y se negocien libremente.

#### Artículo 6

Los Estados miembros afectados por los sistemas de fletamento por turnos tomarán las medidas oportunas, en un plazo de dos años a partir de la entrada en vigor de la presente Directiva, a fin de que los expedidores puedan elegir libremente entre tres tipos de contratos:

- contratos por tiempo, incluidos los contratos de alquiler, en los que el transportista pone a disposición exclusiva de un cliente uno a más barcos y su tripulación por una duración determinada, a fin de transportar las mercancías que este último le confíe contra el pago de una suma de dinero determinada por jornada. El contrato se celebrará libremente entre las partes;

- contratos por tonelaje, en los que el transportista se compromete a transportar, durante un período fijado en el contrato, un tonelaje determinado contra el pago de un flete por tonelada. El contrato podrá celebrarse libremente entre las partes y deberá referirse a grandes volúmenes de mercancías;
- contratos por viaje simple o múltiple.

#### Artículo 7

1. En caso de perturbación grave del mercado de los transportes fluviales, la Comisión podrá tomar, sin perjuicio del Reglamento (CEE) nº 1101/89 del Consejo, de 27 de abril 1989, relativo al saneamiento estructural de la navegación interior<sup>(1)</sup>, a instancia de un Estado miembro, las medidas adecuadas, especialmente medidas destinadas a impedir un nuevo aumento de la oferta de capacidad de transporte en el mercado de que se trate. La decisión se tomará con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 8.

2. En caso de que un Estado miembro solicite que se adopten medidas adecuadas, se tomará una decisión en un plazo de tres meses a partir de la recepción de la solicitud.

3. La solicitud de un Estado miembro de que se adopten medidas deberá ir acompañada de todos los datos necesarios para poder evaluar la situación económica del sector de que se trate, en particular:

- indicaciones de los costes medios y de los precios de los diferentes tipos de transporte,
- el porcentaje de utilización de la capacidad de carga,
- previsiones sobre la evolución de la demanda.

Dichos datos sólo podrán utilizarse con fines estadísticos. Queda prohibido utilizarlos con fines fiscales o comunicarlos a terceros.

4. Las decisiones adoptadas en virtud del presente artículo, que no pueden exceder de la duración de la perturbación del mercado, se notificarán inmediatamente a los Estados miembros.

#### Artículo 8

1. La Comisión estará asistida por el Comité creado mediante la Directiva 91/672/CEE<sup>(2)</sup>.

2. El representante de la Comisión presentará al Comité un proyecto de medidas. El Comité emitirá su dictamen sobre dicho proyecto en un plazo que el presidente podrá fijar en función de la urgencia del asunto, procediendo, en su caso, a una votación.

El dictamen se incluirá en el acta; además, cada Estado miembro tendrá derecho a solicitar que su posición conste en acta.

La Comisión tendrá en cuenta, en la mayor medida posible, el dictamen emitido por el Comité. Informará al

<sup>(1)</sup> DO nº L 116 de 28. 4. 1989, p. 25. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 2254/96 (véase la página 1 del presente Diario Oficial).

<sup>(2)</sup> DO nº L 373 de 31. 12. 1991, p. 29. Directiva cuya última modificación la constituye el Acta de adhesión de 1994.

Comité de la manera en que ha tenido en cuenta dicho dictamen.

#### *Artículo 9*

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva antes del 1 de enero de 1997. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de las disposiciones de Derecho

interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

#### *Artículo 10*

La presente Directiva entrará en vigor el tercer día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

#### *Artículo 11*

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 19 de noviembre de 1996.

*Por el Consejo*

*El Presidente*

H. COVENEY