

2.7. La proposition de décision prévoit la consultation du Parlement européen en ce qui concerne le montant et la destination des affectations pour lesquelles des emprunts peuvent être contractés. Les 3 milliards seront en effet empruntés en plusieurs tranches en fonction des besoins de fonctionnement du NIC. Préalablement à l'affectation de chaque tranche, la Commission entend consulter le Parlement sur l'affectation de cette tranche ainsi que sur des orientations plus précises quant à la destination de cette tranche. La proposition de décision ne fait cependant aucune référence à la consultation du Comité économique et social à ce stade. Le Comité, représentant toutes les principales forces économiques et sociales de la Communauté qui sont directement concernées par la politique des prêts et emprunts au niveau européen, devrait être consulté au même titre que le Parlement européen.

2.8. En ce qui concerne les modalités de fonctionnement, la proposition de décision du Conseil prévoit un renforcement de la coopération entre la Commission et la Banque européenne d'investissement par le dépôt simultané des demandes de prêts à ces deux institutions. Le Comité est favorable à un renforcement de cette coopéra-

tion qui se développe dans le sens d'une meilleure coordination des instruments financiers de la Communauté. Ces modalités permettent d'établir une complémentarité entre le rôle politique de la Commission, qui reste responsable en dernier recours des décisions prises quant à l'octroi des prêts, et l'expertise technique de la Banque européenne d'investissement.

3. Enfin, le Comité constate également que l'adoption de cette décision qui permettrait une extension des actions du NIC serait conforme aux objectifs tracés dans les conclusions de la présidence du conseil européen sur les travaux de ce conseil, tenu à Copenhague les 3 et 4 décembre 1982, objectifs concernant la nécessité d'une stratégie globale pour arriver à une amélioration notable de la situation de l'emploi par la création de nouveaux emplois durables, à un rétablissement de la stabilité économique et à un encouragement de l'activité productive.

Le Comité souscrit également au souhait exprimé par le conseil européen de voir le Conseil des ministres adopter rapidement cette proposition de décision.

Fait à Bruxelles, le 26 janvier 1983.

Le président
du Comité économique et social
François CEYRAC

Avis sur une proposition de règlement (CEE) du Conseil déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes

Le texte qui a fait l'objet de cet avis est publié au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 282 du 5 novembre 1981, page 4.

A. BASE JURIDIQUE DE L'AVIS

Le Conseil a décidé, le 3 novembre 1981, de consulter, conformément aux dispositions des articles 84 et 87 du traité instituant la Communauté économique européenne, le Comité économique et social sur la proposition susvisée.

B. AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Le Comité économique et social a élaboré son avis sur le sujet précité au cours de sa 204^e session plénière, tenue à Bruxelles les 26 et 27 janvier 1983.

Le texte de cet avis est le suivant:

LE COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment les articles 84 et 87,

vu la décision du Conseil, du 3 novembre 1981, de le saisir d'une demande d'avis sur la proposition précitée (1),

(1) JO n° C 282 du 5. 11. 1981, p. 4.

vu les règlements du Conseil n° 17 du 6 février 1962 ⁽¹⁾, n° 141 du 26 novembre 1962 ⁽²⁾ et (CEE) n° 1017/68 du 19 juillet 1968 ⁽³⁾,

vu le règlement (CEE) n° 954/79 du Conseil, du 15 mai 1979 ⁽⁴⁾, concernant la ratification par les États membres de la convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes ou l'adhésion de ces États à la convention, ainsi que l'avis du Comité du 31 mai 1978 ⁽⁵⁾, sur la proposition que la Commission avait présenté sur ce sujet le 15 décembre 1977 ⁽⁶⁾,

vu ses avis sur la navigation maritime et en particulier son avis d'initiative du 4 avril 1979 ⁽⁷⁾ sur la politique communautaire en matière de navigation maritime (pavillons de complaisance – discrimination à l'égard de certains pavillons – rôle des nouveaux pays à vocation maritime),

vu la décision de son bureau, du 12 novembre 1981, de charger la section des transports et communications de l'élaboration d'un avis sur la proposition précitée (article 22 du règlement intérieur),

vu l'avis de la section adopté lors de sa 146^e réunion le 10 novembre 1982,

vu le rapport présenté par M. Bonety, rapporteur, et M^{me} Bredima, corapporteur,

vu ses délibérations lors de sa 204^e session plénière des 26 et 27 janvier 1983 (séance du 27 janvier 1983),

considérant que les dispositions du traité (articles 85 et 86) relatives à la concurrence s'appliquent aussi, de l'avis de la Commission, à la navigation maritime;

considérant que les conditions particulières de ce secteur – attestées par l'article 84 du traité – et du contexte international dans lequel s'inscrivent les transports maritimes rendent nécessaire une application souple des dispositions en matière de concurrence,

A ADOPTÉ L'AVIS SUIVANT

par 89 voix contre 4 et 7 abstentions:

Le Comité approuve la proposition de la Commission sous réserve des observations générales et particulières ci-après:

1. Observations générales

1.1. Base juridique

1.1.1. Le Comité a examiné la portée des règlements du Conseil n° 17 du 6 février 1962, n° 141 du 26

novembre 1962 et (CEE) n° 1017/68 du 19 juillet 1968 et constate que, en vertu des règlements n° 141 et (CEE) n° 1017/68 précités, le règlement n° 17, premier règlement d'application des articles 85 et 86, n'est pas applicable aux secteurs des transports aériens et maritimes.

1.1.2. Après les arrêts de la Cour de justice des 4 avril 1974 et 12 octobre 1978 dans les affaires 167-73 et 156-77, les transports maritimes et aériens sont soumis cependant aux dispositions des articles 85 et 86, bien qu'ils soient, en vertu de l'article 84 paragraphe 2 du traité, autant que le Conseil n'en a pas décidé autrement, soustraits au titre IV du traité, relatif à la politique commune des transports. Partant de cette hypothèse, la Commission base sa proposition déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes sur le seul article 87 du traité, qui prévoit, entre autres, que les dispositions visées sont établies par le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, sur proposition de la Commission.

1.1.3. Le Comité estime, sans entrer dans tous les détails et nuances juridiques en son sein, que le Conseil devrait retenir pour sa propre proposition en la matière une base juridique double, à savoir les articles 84 paragraphe 2 et 87, étant donné que la détermination des modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes constitue un point important pour les transports en question.

1.1.4. À l'appui de cette opinion, le Comité rappelle que, depuis la publication du mémorandum sur les transports aériens en 1979, la Commission a soumis au Conseil une série de propositions dont il en a adopté quelques-unes. Ces actes du Conseil étaient tous basés sur l'article 84 paragraphe 2 du traité. Le Comité s'interroge, par conséquent, sur les raisons pour lesquelles la Commission, dans un domaine aussi important de la concurrence maritime et aérienne – avec une portée *ipso facto* extracommunautaire – n'a pas suivi sa ligne de conduite du passé.

1.2. Champ d'application du règlement

1.2.1. Le Comité approuve l'exclusion du transport en vrac du champ d'application du règlement étant donné que ces transports s'exercent généralement à l'heure actuelle selon le principe de la libre concurrence. Il constate cependant que le texte de la proposition de règlement, du 13 octobre 1981, ne comporte pas de définition précise du transport en vrac ⁽⁸⁾. Bien que ce

⁽¹⁾ JO n° 13 du 21. 2. 1962, p. 204/62.

⁽²⁾ JO n° 124 du 28. 11. 1962, p. 2751/62.

⁽³⁾ JO n° L 175 du 23. 7. 1968, p. 1.

⁽⁴⁾ JO n° L 121 du 17. 5. 1979, p. 1.

⁽⁵⁾ JO n° C 269 du 13. 11. 1978, p. 46.

⁽⁶⁾ JO n° C 35 du 11. 2. 1978, p. 3.

⁽⁷⁾ JO n° C 171 du 9. 7. 1979, p. 34.

⁽⁸⁾ En l'état actuel de leurs travaux sur ce sujet, les services de la Commission envisagent de proposer au groupe de travail du Conseil de donner la définition suivante du transport en vrac: «transport de marchandises en vrac pour des départs non enregistrés, le vrac étant défini comme une cargaison non marquée et non dénombrée».

problème ne fasse pas directement l'objet de la proposition de règlement, le Comité estime devoir attirer l'attention de la Commission sur la concurrence déloyale pratiquée par les pavillons de complaisance. Il considère que l'ensemble de ce problème fasse l'objet de proposition concrètes de la Commission ainsi qu'il le souhaitait déjà dans son avis d'avril 1979 et ceci même si une étude est en cours dans le cadre de l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE).

1.3. *Opportunité d'une réglementation de la concurrence maritime*

1.3.1. Le transport maritime international est un secteur très complexe, mais d'une manière simplifiée, il peut être en gros divisé en deux secteurs distincts: le transport en vrac et le transport régulier des lignes, ce dernier étant en général organisé par un système de conférences maritimes qui peuvent être considérées comme des cartels tarifaires, sans pour autant, atteindre le stade de monopoles.

1.3.2. La concurrence est, en principe, la règle dans une économie de marché. Il convient cependant d'en apprécier aussi exactement que possible les effets économiques mais également les conséquences sociales.

1.3.3. Dans le secteur des transports, elle doit être organisée de manière à tenir compte des spécificités propres à ce secteur d'activités, y compris l'évolution en cours dans le droit international de la concurrence dans certains pays tiers, notamment les États-Unis d'Amérique.

1.3.4. S'agissant du transport régulier des lignes exercé dans le cadre des conférences maritimes, le Comité estime que ce système est à l'heure actuelle le meilleur système reconnu pour organiser le transport international de marchandises «general cargo». Ce système est reconnu par le code de conduite des Nations unies et le règlement (CEE) n° 954/79 du Conseil.

1.3.5. Le Comité ne s'oppose pas au principe de la libre concurrence mais, si la Commission juge opportun de devoir réglementer davantage la concurrence dans ce secteur, elle devrait mieux tenir compte du caractère spécifique de la navigation maritime internationale, notamment de l'intérêt des conférences, qu'elle ne le fait dans sa proposition.

1.3.6. L'objection principale du Comité à la proposition de la Commission est que, tout en exemptant les conférences maritimes des dispositions de l'article 85 du traité, cette exemption soit soumise à certaines conditions. Si ces conditions ne sont pas remplies, l'exemption est automatiquement retirée et, par conséquent, les conférences maritimes perdraient toutes possibilités d'opérer. De plus, les conditions d'exemption sont incertaines et douteuses.

1.3.7. Le Comité relève également les effets extracommunautaires des propositions de la Commission et craint que les États tiers concernés pourraient avoir recours à certaines mesures discriminatoires ou répressives eu égard aux sociétés maritimes des États membres. Imposée d'une manière unilatérale, la proposition de la Commission pourrait alors avoir des conséquences économiques et sociales importantes pour le secteur de la navigation maritime communautaire.

1.3.8. Le Comité tient à souligner avec insistance que le traitement de l'intérêt des usagers est beaucoup plus favorable dans le cadre du code de conduite des Nations unies, puisque celui-ci organise l'obligation de dialogue entre chargeurs et conférences et, à défaut, des procédures de conciliation. Le code de conduite implique donc qu'il y aura accord entre les conférences et les chargeurs. Il demande alors que la proposition de règlement ne soit pas moins favorable.

2. Observations particulières au sujet des articles

2.1. *Article premier*

2.1.1. Le Comité estime que le transport en vrac, régi par une charte-partie, n'a pas, au niveau international, établi de pratiques restrictives ou de monopoles. Dans ce secteur, contrairement à ce qui se passe dans le cas de conférences qui sont en fait des cartels, il n'existe ni ententes susceptibles de porter atteinte à la libre concurrence, ni cartellisation à l'intérieur de la Communauté, car le libre jeu de l'offre et de la demande n'y est pas entravé. Par conséquent, le Comité approuve l'exclusion de ces transports du champ d'application.

2.1.2. Il y a cependant lieu de préciser plus clairement cette exclusion dans le libellé de l'article qui pourrait être ainsi rédigé:

«1. Le présent règlement détermine les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes internationaux au départ ou à destination d'un ou de plusieurs ports de la Communauté.

2. Les transports en vrac ne font pas l'objet du présent règlement.»

2.1.3. Le Comité estime que la Commission devra définir plus précisément les transports en vrac, dans un troisième paragraphe de l'article 1^{er}. Les éléments pouvant servir à la recherche d'une définition des transports en vrac devront avoir comme critère la nature des transports en vrac, à savoir le type d'exploitation commerciale du navire, par opposition au type de transport par conférences des lignes régulières, car c'est précisément le type d'exploitation commerciale du navire – régi par le principe de la libre concurrence – qui justifie l'exemption des transports en vrac du champ d'application du présent

projet de règlement. Ces éléments pourraient être les suivants:

- a) le transport que s'effectue par des navires *sans itinéraire préétabli*;
- b) la recherche de cargaisons partout dans le monde (non marquées, non dénombrées et quel qu'en soit l'emballage);
- c) le taux de fret non préétabli, qui est fixé *ad hoc*, par transactions libres, selon le jeu de l'offre et de la demande et dans un cadre proche de celui d'une concurrence parfaite.

2.2. Article 2

2.2.1. Sous la lettre c), il serait important de faire figurer la notion de «transport combiné» ou «transport intermodal».

2.2.2. En outre, le Comité constate que le libellé de l'article 2 diffère de celui de la proposition «concurrence aérienne» et que sa rédaction actuelle est à revoir dans toutes les langues.

2.3. Article 3

2.3.1. Le système de la conférence maritime est universellement reconnu comme étant une organisation d'exploitants de compagnies maritimes du type cartel, avec ses avantages et ses inconvénients ressentis au cours des ans tant par les armateurs qui souhaitent faire partie d'une conférence maritime que par les usagers de ces conférences.

2.3.2. Le Comité ayant en principe une opinion positive sur les conférences considère cependant que l'essentiel est qu'une compagnie maritime nationale puisse entrer, si elle en formule la demande, dans les conférences à des conditions égales avec les compagnies déjà membres des dites conférences. À ce propos, il estime que le critère de l'évolution du commerce extérieur devrait être pris en considération.

2.3.3. Le Comité considère que l'exemption accordée aux conférences par l'article 3 ne sera un élément de la politique communautaire des transports que si la Communauté en définit la structure et si elle garantit le bon fonctionnement des compagnies maritimes non membres (*outsiders*) en dehors des conférences qu'elles concurrencent sur base de critères commerciaux.

2.4. Article 4

2.4.1. L'article 4 de la proposition de la Commission fixant des conditions dont est assortie l'exemption prévue à l'article 3 pour les conférences maritimes rencontre des objections dans sa formulation.

2.4.2. L'exemption accordée est, en effet, assortie de conditions telles qu'étant de toute évidence révoquée sur décision de la Commission, une véritable épée de Damoclès pèse ainsi sur les conférences même lorsqu'elles ont été agréées.

2.4.3. Le Comité se demande si un agrément préalable à la mise en œuvre des accords, décisions et pratiques envisagés par une conférence donnée ne serait pas envisageable permettant ainsi une concertation conçue dans ce même esprit que celle du code de conduite des conférences maritimes.

2.4.4. Cette concertation devrait évidemment concerner toutes les parties intéressées, armateurs, usagers, représentants des travailleurs.

2.4.5. Selon le Comité, les réglementations de la proposition de règlement conçues comme des conditions pour l'exemption par catégorie devraient être plus brèves, d'une rédaction plus rigoureuse et, par ailleurs, elles ne devraient être reprises qu'au titre de charges à l'article 5. La sanction juridique d'une interdiction de l'exemption, implicite dans l'article 4, n'est, dans la pratique, ni admissible, ni appropriée.

2.4.6. La simple application de prix et conditions de transport différents ne constitue pas une infraction aux dispositions de la législation sur les ententes. Un niveau différent des prix de transport peut même être justifié objectivement, à moins que n'intervienne un élément de discrimination. Toutefois, ce dernier n'est pas précisé dans la proposition de la Commission des Communautés européennes.

2.4.7. Sous sa forme actuelle, le point 2 est incompatible avec le code de conduite des conférences maritimes. Le code de conduite laisse aux chargeurs et aux armateurs le soin de se concerter pour parvenir à des accords de fidélité. Ce paragraphe de la proposition de règlement devrait donc être supprimé pour être repris, à la rigueur, en tant que charge à l'article 5, mais alors sous une forme considérablement abrégée. On ne voit pas pourquoi on interdit, comme seule alternative, l'octroi de ristournes temporaires.

2.4.8. Au point 3, on prescrit la liberté de choix du chargeur pour les transports terrestres et les services à quai. Cette liberté de choix concerne également les transports terrestres et les services à quai dans les pays tiers, si bien que l'on se demande où se trouve la raison d'appliquer, dans un souci de protection, le droit européen en matière de concurrence. On voit par là, une fois de plus et de manière particulièrement nette, que l'annulation de l'exemption en cas d'infraction contre cette disposition serait une sanction bien exagérée.

2.4.9. Les conditions figurant sous le point 1 font appel à un ensemble de notions peu claires qui, sous cette forme, sont inutilisables dans la pratique («sur une même relation de trafic», «auxiliaires de transport» au lieu de transitaires «spediteur», «freight forwarders»).

2.5. Article 5

2.5.1. Selon le Comité, le point 1 devrait être aligné sur le texte du code de conduite des Nations unies.

2.5.2. Le Comité préconise la suppression du point 2 de l'article 5, car on ne voit pas très bien à quelles compétences et à quel usage la Commission rattache la communication des sentences arbitrales.

2.6. Article 6

L'article 6 est vague et son contenu mériterait d'être précisé, notamment en ce qui concerne les catégories d'ententes considérées.

2.7. Article 7

2.7.1. Le Comité exprime ses plus vives réserves contre le fait que même les décisions bénéficiant d'une exemption aux termes de l'article 3 puissent cependant enfreindre l'article 85 paragraphe 3. Ce recours à l'article 85 paragraphe 3 crée des insécurités sans nombre pour la navigation maritime. En particulier, la clause dite du «caractère indispensable» de l'article 85 paragraphe 3 n'est pas praticable en ce qui concerne la navigation maritime internationale. Il en va de même de la «réservation aux utilisateurs d'une partie équitable du profit qui en résulte», qui est demandée au paragraphe 3 de l'article 85. Les définitions qu'utilise ici le droit européen des ententes pour le marché intérieur européen ne sont pas applicables aux marchés internationaux de la navigation maritime. En l'occurrence, il est nécessaire de recourir à l'article 84 paragraphe 2 et de prévoir pour la navigation maritime internationale, une dérogation susceptible d'être appliquée par rapport aux dispositions de l'article 85 paragraphe 3 du traité.

2.7.2. En outre, contrairement à ce qui est supposé dans le texte susmentionné, les prix des transports maritimes ne sont pas seulement déterminés par la longueur de l'itinéraire, mais par d'autres critères tout différents. De même, le fait qu'un prix soit «abusif» ou qu'il existe «une concurrence réelle de la part d'autres services de transport» n'a rien à voir avec le droit des ententes. Si ces critères pouvaient être examinés sous l'angle du droit des ententes, la Commission assumerait le rôle de commissaire aux prix seul compétent, rôle qu'elle-même ne recherche pas.

2.8. Article 8

2.8.1. Cet article concerne les conflits avec le droit des ententes de pays tiers, une question qui est de première importance pour la navigation maritime internationale. En prévoyant simplement une obligation de consultation pour la Commission, cet article ne répond pas aux données de la situation. Ou bien il faut délimiter, dans le

règlement même, les sphères juridiques (en distinguant par exemple les transports qui partent de ceux qui arrivent), ou bien il faut accorder à la Commission un pouvoir de négociation pour lui permettre, dans le cadre de traités bilatéraux, d'adapter le droit communautaire à la situation juridique des pays tiers. Cette adaptation est d'autant plus nécessaire qu'il convient d'éviter que les membres européens de conférences maritimes internationales soient désavantagés par le droit européen de la concurrence.

2.9. Article 9

2.9.1. Concernant la section II de la proposition, ces règles de procédure donnent des pouvoirs considérables à la Commission sur le plan des vérifications et des sanctions en cas d'infraction au règlement. Ces règles – identiques à celles du règlement (CEE) n° 1017/68 relatif aux transports par rail, route et voies navigables – établissent une procédure complexe et coûteuse en temps, sans tenir compte du caractère particulier et des conditions spéciales de fonctionnement des compagnies maritimes. Ces règles appliquées au secteur maritime risquent de créer un précédent gênant pour toute nouvelle mesure à venir. Il convient de veiller à ce que ces règles de procédure n'aboutissent pas à entraver les activités des compagnies maritimes, compte tenu du caractère spécifique de ces activités.

2.10 Article 12

2.10.1. Compte tenu de ce qui précède, il y a lieu de supprimer à l'article 12 paragraphe 3 les mots «effet rétroactif»; en d'autres termes, la décision d'application de l'article 85 paragraphe 3 ne devrait pas être révoquée avec effet rétroactif mais devrait valoir uniquement pour l'avenir.

2.11. Article 14

2.11.1. Le Comité constate que le Comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes est composé uniquement de fonctionnaires compétents dans le domaine des transports maritimes désignés à raison de deux par État membre.

2.11.2. Des critiques ont déjà été formulées sur les aspects généraux des procédures en vigueur en matière de politique de concurrence. Il convient à ce sujet de prendre connaissance des rapports antérieurs du Comité économique et social ainsi que du rapport présenté au Parlement européen le 16 novembre 1981 sur le *Dixième rapport de la Commission sur la politique de concurrence*.

2.11.3. Le Comité, considérant qu'en la matière la Commission joue à la fois le rôle d'instructeur, d'accusateur et de juge, estime souhaitable que soit envisagée la

création d'un organisme technique dont la composition comprendrait, outre des représentants des États membres, des représentants des armateurs, des usagers des transports maritimes et des organisations syndicales de travailleurs.

2.12. Article 19

2.12.1. Cet article est, pour le Comité, inacceptable car il prévoit une procédure de vérification totalement inapplicable dans le secteur d'activité maritime et ne prend pas en considération les conditions particulières du transport maritime. Comment les agents mandatés par la Commission pourront-ils se faire remettre les différents documents en un lieu donné et effectuer les vérifications prévues aux paragraphes 1 sous a), b), c) et d), alors qu'il est bien connu que les documents concernant les compagnies maritimes sont dispersés dans divers pays?

2.12.2. De plus, une vérification sans restriction de divers documents risque d'avoir des répercussions négatives, mettant en danger l'existence même de la compagnie maritime; à cet égard, la formulation générale de l'article 19 pourrait donner lieu à des pratiques abusives. Il est alors proposé de reformuler le paragraphe 1 de l'article 19 de la façon suivante:

«Dans l'accomplissement des tâches qui lui sont assignées par le présent règlement, la Commission peut procéder à toutes les vérifications nécessaires auprès des entreprises ou associations d'entreprises. Les intérêts de l'entreprise maritime concernée ne devraient pas être mis à nu de manière injustifiée par les vérifications susvisées.»

2.12.3. En ce qui concerne l'article 19 paragraphe 2, il ne suffit pas que les agents mandatés par la Commission pour faire les vérifications présentent un mandat écrit pour les autoriser à effectuer leur mission. Dans certains États membres, de telles vérifications dans la législation nationale, soit ne sont pas permises, soit sont soumises à des conditions détaillées.

2.12.4. Par conséquent, il faudrait ajouter la disposition suivante au paragraphe 2:

«Les agents mandatés par la Commission ne sont autorisés à exercer leurs pouvoirs qu'après que les autorités compétentes de l'État membre dans lequel a lieu la procédure de vérification aient examiné en détail l'autorisation écrite, en tenant compte des obligations légales éventuelles de l'État membre vis-à-vis des entreprises de pays tiers.»

2.12.5. Par ailleurs, le Comité estime que la Commission devrait compléter sa proposition de règlement par dispositions précisant les garanties juridiques du personnel naviguant soumis aux investigations prévues à bord des navires par l'article 19 afin que les intérêts de ce personnel soient sauvegardés au cas où ils différeraient de ceux de leur employeur ou du propriétaire du navire.

2.13. Article 20

2.13.1. Les compagnies maritimes, du fait de la nature de leurs activités, ne parviennent même pas, très souvent, à couvrir leurs seuls frais d'exploitation, parfois elles travaillent même à perte. Le montant des amendes infligées équivaut à la confiscation pure et simple des compagnies maritimes. Il est proposé dès lors au paragraphe 1 de réduire le montant des amendes et d'introduire une distinction dans le texte entre ce qui est proposé délibéré et ce qui est négligence:

«... des amendes d'un montant de 100 à 5 000 unités de compte dans un cas d'infraction délibérée ou d'un montant ne dépassant pas 1 000 unités de compte dans les cas de négligence.»

Le paragraphe 2 devrait être modifié comme suit:

«... des amendes de 1 000 à 200 000 unités de compte lorsque l'infraction a été commise de propos délibérés et de 1 000 à 50 000 unités de compte lorsque l'infraction a été commise par négligence.»

2.13.2. De plus, il est proposé de supprimer dans ce même paragraphe le passage suivant:

«... ce dernier montant pouvant être porté à dix pour cent du chiffre d'affaires réalisé au cours de l'exercice social précédent par chacune des entreprises ayant participé à l'infraction.»

Fait à Bruxelles, le 27 janvier 1983.

Le président
du Comité économique et social
François CEYRAC

ANNEXE

à l'avis du Comité économique et social

Amendements repoussés

1. Les amendements suivants, présentés conformément aux dispositions du règlement intérieur, ont été repoussés par le Comité au cours du débat.

Page 2 premier alinéa

Remplacer la phrase: «La section approuve . . . ci-après:» par le texte suivant:

«Le Comité a été informé que le Conseil avait, entre-temps, soumis la proposition de la Commission à un premier examen à la suite duquel un État membre a élaboré (sur la base des articles 84 paragraphe 2 et 87 du traité CEE) une contre-proposition, qui est maintenant examinée par la Commission.

Le Comité, à ce jour, n'a pas encore pu prendre connaissance de cette contre-proposition. Il se limite dès lors à formuler ses critiques à l'égard de la proposition de la Commission. Il part toutefois du principe qu'il sera à nouveau saisi au cas où la proposition de la Commission subirait des modifications essentielles.»

Exposé des motifs

Voir ci-avant.

Résultat du vote

Voix pour: 1, voix contre: grande majorité, abstentions: 12.

Page 3 point 1.1.3

Remplacer «article 84 paragraphe 2» par «article 87».

Exposé des motifs

La Cour de justice a constaté que les transports aériens et maritimes relèvent des articles 85 et 86 du traité.

Résultat du vote

Voix pour: 16, voix contre: 84, abstentions: 9.

Page 8 article 3 point 2.3.2

Remplacer la deuxième phrase par le texte suivant:

«À ce propos, le Comité économique et social estime que le règlement devra prévoir une disposition expresse garantissant l'adhésion de nouveaux membres aux conférences dans des conditions viables. Cette adhésion devra être exempte de discriminations de nationalité fondées sur le pavillon du navire ou sur la provenance de la cargaison.»

Exposé des motifs

Le Comité croit à la nécessité de maintenir les conférences maritimes et à l'utilité de cette organisation. Il est néanmoins de fait que, dans la mesure où elles constituent des cartels, les conférences sont en contradiction avec la philosophie fondamentale du traité CEE, à savoir le principe de concurrence libre et loyale (*free and fair competition*). Par conséquent, l'exemption prévue à l'article 3 pour les conférences maritimes devra être assortie de dispositions assouplissant autant que possible le concept de

cartel. Cela implique que le règlement garantisse, d'une part, la possibilité d'existence et de fonctionnement de compagnies non membres (*outsiders*) en dehors des conférences maritimes qu'elles doivent pouvoir concurrencer sur base de critères commerciaux et, d'autre part, la possibilité d'adhésion aux conférences de nouveaux membres sur un pied d'égalité avec les compagnies déjà membres, et qui bénéficieraient à ce titre de l'allocation de cargaisons viables. Il va de soi que cette adhésion, pour être compatible avec le principe général de non-discrimination liée à la nationalité énoncé par le traité CEE, ne pourra être fondée sur des critères susceptibles de créer des discriminations dans l'espace communautaire, tels que le pavillon du navire ou la provenance de la cargaison.

Résultat du vote

Voix pour: 25, voix contre: 52, abstentions: 16.

2. Le texte suivant de l'avis de la section a été repoussé au cours des débats:

Page 3 point 1.1.3

«S'agissant de la base juridique proposée pour la détermination des modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes, la section estime, vu l'importance pour le secteur en question, qu'il y a lieu de baser la proposition de règlement sur le seul article 84 paragraphe 2 du traité.»

Résultat du vote

Voix pour: 16, voix contre: 84, abstentions: 9.

Page 8 point 2.3.3 «in fine»

«... que si l'on définit la structure desdites conférences et donc les conditions équitables de l'entrée de compagnies maritimes non membres.»

Résultat du vote

Rejeté à l'unanimité.

Avis sur une proposition de règlement (CEE) du Conseil déterminant les modalités d'application aux transports aériens des articles 85 et 86 du traité (règles de concurrence applicables aux entreprises)

Le texte qui a fait l'objet de cet avis est publié au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 291 du 12 novembre 1981, page 4, et n° C 317 du 3 décembre 1981, page 3.

A. BASE JURIDIQUE DE L'AVIS

Le Conseil a décidé, le 27 août 1981, de consulter, conformément aux dispositions des articles 84 et 87 du traité instituant la Communauté économique européenne, le Comité économique et social sur la proposition susvisée.

B. AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Le Comité économique et social a élaboré son avis sur le sujet précité au cours de sa 204^e session plénière, tenue à Bruxelles les 26 et 27 janvier 1983.

Le texte de cet avis est le suivant: