

Avis du Comité économique et social européen sur la Proposition de règlement du Conseil abrogeant le règlement (CEE) n° 4056/86 déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes et modifiant le règlement (CE) n° 1/2003 de manière à étendre son champ d'application au cabotage et aux services internationaux de tramp

[COM(2005) 651 final/2 — 2005/0264 (CNS)]

(2006/C 309/10)

Le 10 février 2006, le Conseil de l'Union européenne a décidé, en vertu de l'article 83 du traité instituant la Communauté européenne, de consulter le Comité économique et social européen sur la proposition susmentionnée.

La section spécialisée «Transports, énergie, infrastructures, société de l'information», qui était chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 30 mai 2006 (Mme BREDIMA-SAVOPOULOU, rapporteuse).

Lors de sa 428^{ème} session plénière, tenue les 5 et 6 juillet 2006 (séance du 5 juillet 2006) le Comité économique et social européen a adopté le présent avis par 156 voix pour, 1 voix contre et 7 abstentions.

1. Conclusions et recommandations

1.1 En ce qui concerne **le secteur des services de tramp et celui du cabotage**, le CESE approuve la proposition consistant à étendre à ces secteurs les règles procédurales de concurrence du règlement 1/2003 ⁽¹⁾. Il apprécie le fait que des discussions soient en cours entre la Commission et l'industrie du transport maritime concernant l'application des articles 81 et 82 aux services de tramp. En l'absence de plaintes et de précédents juridiques dans le secteur des services de tramp, de plus amples informations seront nécessaires concernant le fonctionnement et les accords existants dans ce secteur. Le CESE se félicite donc de l'initiative prise par la Commission de lancer une étude sur les caractéristiques économiques et juridiques du secteur des services de tramp. Pour des raisons de sécurité juridique, le CESE invite la Commission à fournir des indications (avant de lever l'exclusion du champ d'application du règlement 1/2003) en ce qui concerne l'autoévaluation de la compatibilité de différentes formes d'accords de coopération dans le secteur des services de tramp avec le droit communautaire de la concurrence.

1.2 En ce qui concerne **le secteur du transport maritime de ligne**, le CESE prend note de la proposition de la Commission visant à abroger l'exemption par catégorie des conférences maritimes en ce qui concerne l'application des règles de concurrence du traité CE, en raison du fait que les quatre conditions cumulatives de l'article 81, paragraphe 3 du traité CE ne sont plus remplies. La Commission considère que l'abrogation aboutira à une diminution des coûts de transport, tout en maintenant la fiabilité des services pour tous les trafics, et améliorera la compétitivité de l'industrie européenne. Le CESE réserve sa position en attendant de voir si l'abrogation proposée aura des effets durables.

1.3 Le CESE recommande qu'en abrogeant l'exemption par catégorie des conférences maritimes, la Commission prenne en compte l'aspect de la sécurité (perte d'un transport maritime de qualité en raison des transferts de pavillons hors de l'UE), en plus des éléments de pure concurrence.

1.4 Le CESE recommande que la Commission tienne également compte de l'aspect relatif aux ressources humaines (l'impact sur l'emploi des gens de mer européen) — en plus des facteurs de pure concurrence — lors de l'abrogation de l'exemption par catégorie pour les conférences maritimes.

1.5 Le CESE prend note de l'intention de la Commission de publier des lignes directrices appropriées en matière de concurrence dans le secteur maritime, afin d'aider à faciliter la transition vers un régime entièrement concurrentiel. La Commission entend publier ces lignes directrices d'ici à la fin de l'année 2007. Avant cette publication, à titre d'étape intermédiaire dans l'élaboration des lignes directrices, la Commission publiera un document de travail sur les transports de ligne en septembre 2006. Le CESE invite la Commission à élaborer les lignes directrices en contact étroit avec les parties concernées et à informer en conséquence les institutions compétentes de l'UE.

1.6 La proposition de la Commission résulte d'un processus de révision qui a commencé en 2003 et auquel ont été associées toutes les institutions compétentes et toutes les parties concernées au niveau de l'UE. La Commission a également fait réaliser trois études par des consultants indépendants qui ont examiné les questions soulevées par une abrogation du régime d'exemption par catégorie; les résultats de ces études sont publiés sur le site Internet de la direction générale de la concurrence.

1.7 Le CESE a également pris note du fait que la proposition de la Commission visant à abroger l'exemption par catégorie pour le transport maritime de ligne se fonde uniquement sur l'article 83 du traité CE (règles de concurrence), tandis que la base juridique du règlement 4056/86 était l'article 83 (règles de concurrence) conjointement avec l'article 80, paragraphe 2 (politique des transports) du traité CE. Le CESE apprécierait que la Cour de justice européenne et le service juridique du Parlement européen lui apporte des éclaircissements sur les questions de savoir si les considérations relatives au transport sont subsidiaires aux considérations de concurrence et si le service juridique du Parlement européen maintient sa position sur la double base juridique, telle que cette position s'exprime dans son avis précédent ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à la mise en oeuvre des règles de concurrence prévues aux articles 81 et 82 du traité (JO L 1 du 04.01.2003, p. 1). Avis du CESE, JO C 155/2001; p.73.

⁽²⁾ A6-0314/2005 du 1^{er} décembre 2005.

1.8 Le CESE, parce qu'il prévoit des conflits de lois pouvant résulter à l'avenir de l'existence de certains instruments dans d'autres ordres juridiques, invite la Commission à concevoir, dans le cadre des lignes directrices, un dispositif permettant de traiter ces problèmes. Un tel dispositif en matière de consultations limitera les frictions à un minimum et permettra d'aboutir à des solutions mutuellement acceptables à l'échelon international.

1.9 Le CESE note que la Commission reconnaît que le droit de la concurrence n'est pas appliqué de la même manière dans tous les espaces juridiques du monde entier et que des divergences existent. La Commission reconnaît également l'importance croissante de la coopération internationale entre les autorités chargées d'appliquer le droit de la concurrence.

1.10 Le CESE accueille favorablement le fait que la Commission poursuive une double politique d'une part, de développement d'une coopération bilatérale renforcée avec les principaux partenaires commerciaux de l'UE et d'autre part, d'examen des possibilités de développement de la coopération multilatérale dans le domaine de la concurrence. Le CESE encourage donc la Commission à accélérer les efforts visant à faire en sorte que cette coopération et ce dialogue contribuent à mettre en évidence les problèmes susceptibles de résulter d'une abrogation du règlement 4056/86 dans l'UE et à résoudre ces problèmes de manière constructive, ce qui garantirait le respect mutuel des particularités de chaque système juridique. La cohérence des modalités de traitement des services maritimes dans les différents pays est en effet d'une importance vitale pour le commerce international.

1.11 Le CESE invite la Commission à prendre en considération les résultats du dialogue et de la coopération entre la Commission et ses principaux partenaires commerciaux lors de la rédaction des lignes directrices sur la concurrence dans le secteur maritime.

1.12 Le CESE reconnaît que les éléments suivants ont été mentionnés dans l'exposé des motifs de la proposition de la Commission et maintient qu'ils devraient être pris en considération lors de la rédaction des lignes directrices sur la concurrence dans le secteur maritime:

- il est reconnu que les services de transport maritime revêtent une importance essentielle au regard du développement de l'économie de l'UE, étant donné que 90 % de son commerce extérieur et 43 % du commerce intra-UE se font par voie maritime;
- la tendance en cours dans le sens de la conteneurisation a profondément changé le transport maritime depuis l'adoption du règlement 4056/86. Elle a abouti d'une part, à faire augmenter le nombre et la dimension des navires à conteneurs entièrement cellulaires et d'autre part, à donner une importance de premier plan aux réseaux de routes d'envergure mondiale. Cela a contribué au succès que connaissent les nouveaux accords opérationnels et à un recul de l'importance des conférences maritimes;
- le système des conférences — qui fonctionne depuis 150 ans — dépend encore d'accords multilatéraux et bilatéraux auxquels les États membres de l'UE et la Communauté sont parties. Le CESE note que la Commission reconnaît qu'en raison de ces accords, la date de l'abrogation des dispositions suivantes du règlement 4056/86 (c'est-à-dire l'article premier, paragraphe 3, points (b) et (c), les articles 3 à 8 et 26) devrait être reportée à deux ans, afin de permettre de

dénoncer ou de réviser ces accords conclus avec des pays tiers.

1.13 Le CESE estime que la Commission devrait également prendre en considération les intérêts des petites et moyennes entreprises en ce qui concerne l'abrogation du règlement 4056/86. Les petites et moyennes entreprises constituent l'épine dorsale de l'économie de l'UE et jouent un rôle important dans le contexte de la stratégie de Lisbonne révisée. Les marchés devraient rester ouverts à la concurrence actuelle et potentielle, y compris celle des petits et moyens opérateurs du secteur maritime.

1.14 Le CESE maintient que bien que la consolidation puisse avoir des effets positifs pour l'industrie de l'UE (gains d'efficacité, économies d'échelle, économies sur les coûts), la prudence est de rigueur pour éviter que cette consolidation — qui pourrait faire suite à l'abrogation du règlement 4056/86 — n'aboutisse à une réduction du nombre d'acteurs sur les marchés en cause, c'est-à-dire à moins de concurrence.

1.15 Dans le cadre d'un nouveau régime, le CESE invite les deux parties intéressées au niveau européen — les chargeurs et les transporteurs — à ouvrir entre elles le débat sur les questions d'intérêt et d'importance mutuels.

2. Introduction

2.1 Tendances et législation actuelles

2.1.1 Les services de transport maritime revêtent une importance essentielle au regard du développement de l'économie de l'UE, étant donné que 90 % de son commerce extérieur et 43 % du commerce intra-UE se font par voie maritime. Le transport maritime est une activité internationale et généralisée depuis l'antiquité. Fondamentalement, il s'effectue sous forme de deux types de services: transport de ligne et services de tramp, qui fonctionnent respectivement comme des autobus et des taxis de la mer. La flotte battant les pavillons de l'UE représente 25 % de la flotte mondiale et les armateurs de l'UE contrôlent plus de 40 % de la flotte mondiale. À part cela, 40 % de la flotte mondiale appartiennent aux pays du bassin pacifique. Le secteur du transport maritime de l'UE et ses clients (affréteurs/chargeurs) opèrent dans un environnement hautement concurrentiel sur les marchés d'outre-mer et sur les marchés européens.

2.1.2 Le règlement 4056/86 fixe des modalités d'application des règles de concurrence (articles 81 et 82 du traité) aux services de transport maritime de ligne à destination et en provenance des ports communautaires. Les services de tramp ont néanmoins été exclus du champ d'application du règlement 4056/86. Initialement le règlement avait deux fonctions. Il contenait des dispositions de procédure pour l'application des règles de concurrence de la CE dans le secteur des transports maritimes. Cette fonction est devenue superflue après le 1^{er} mai 2004, date à partir de laquelle le transport maritime s'est trouvé soumis aux règles générales d'application du droit de la concurrence prévues par le règlement 1/2003. Toutefois, le règlement 1/2003 ne s'applique pas aux services internationaux de tramp, ni aux services de cabotage. Deuxièmement, le règlement 4056/86 fixe certaines dispositions précises de fond en matière de concurrence pour le secteur maritime, et notamment une exemption par catégorie pour les conférences maritimes, autorisant celles-ci, sous réserve de certaines conditions, à fixer les prix et à réglementer la capacité.

2.2 Le secteur des services maritimes de ligne

2.2.1 Le marché des services maritimes de ligne a considérablement évolué depuis l'adoption du règlement 4056/86. La tendance soutenue dans le sens de la conteneurisation a abouti d'une part, à faire augmenter le nombre et la dimension des navires cellulaires à conteneurs et d'autre part, à donner une importance de premier plan aux réseaux de routes d'envergure mondiale, en réponse à l'évolution des modes de fonctionnement du commerce à l'échelle mondiale. Cela a contribué au succès rencontré par de nouveaux dispositifs opérationnels, à un recul de l'importance des conférences maritimes et à une augmentation considérable du nombre d'opérateurs extérieurs puissants. Dans d'autres régions du monde, comme les États-Unis, l'adoption, en 1999, de «l'Ocean Shipping Reform Act» (loi sur la réforme des transports maritimes à longue distance) (OSRA) a modifié les règles des conférences maritimes intéressant le commerce américain, en autorisant les contrats de service confidentiels. Aujourd'hui, les transporteurs maritimes de ligne, à l'échelle mondiale, opèrent principalement dans le commerce est-ouest ainsi que dans le commerce nord-sud, tandis que les petits et moyens transporteurs opèrent principalement dans le commerce nord-sud et dans le transport maritime européen à courte distance.

2.2.2 Le code de conduite de la CNUCED pour les conférences maritimes était initialement conçu pour réglementer le système des conférences maritimes dans le commerce entre pays développés et pays en développement⁽³⁾. Treize États membres de l'UE et la Norvège ont ratifié ou approuvé le code de conduite ou bien, y ont adhéré, alors que Malte l'a signé mais ne l'a pas ratifié.⁽⁴⁾ Plusieurs accords de l'UE avec des pays tiers, ainsi que l'acquis communautaire (règlements 954/79, 4055/86, 4056/86, 4058/86), y font référence. Bien qu'il soit virtuellement redondant pour ce qui concerne le commerce de haute mer, le code de la CNUCED continue d'exister sur le plan juridique.

2.2.3 Les utilisateurs des transports (chargeurs et transitaires) remettent systématiquement en cause le système des conférences qui, selon eux, ne fournit pas de services appropriés, efficaces et fiables adaptés à leurs besoins. En particulier, le ESC⁽⁵⁾ estime que la suppression de l'exemption par catégorie pour les conférences permettra de mettre en place des partenariats améliorés entre client et fournisseur de service, partenariats privilégiant des solutions logistiques qui aideront les entreprises de l'UE à être compétitives à l'échelle internationale. De même, les consommateurs bénéficieraient de prix légèrement réduits en cas de diminution des tarifs appliqués aux produits à destination de l'UE. Les armateurs, au contraire, estiment que les conférences maritimes ont contribué à la stabilité des services et que le régime des conférences leur a permis — à la fois à l'échelle mondiale et à l'échelle régionale — de réagir à des déséquilibres (saisonniers, géographiques ou dus aux conditions climatiques) sur la plupart des banques commerciales. En attendant, les transporteurs opérant à l'échelle mondiale (membres de l'ELAA⁽⁶⁾) et de l'ESC ont ouvert le dialogue avec la Commission pour l'aider à mettre au point un autre système qui soit conforme aux règles communautaires de concurrence.

⁽³⁾ Pour de plus amples informations sur le code maritime de la CNUCED et le règlement 954/79, cf. l'avis du CESE, JO C 157 du 28.06.2005, p. 130.

⁽⁴⁾ Voir le document publié par le secrétariat de la CNUCED sur les traités multilatéraux <http://www.unctad.org/en/docs/tbinf192.en.pdf> (page 4).

⁽⁵⁾ ESC = European Shippers' Council (Conseil des chargeurs européens).

⁽⁶⁾ ELAA = European Liner Affairs Association.

2.2.4 En 2003, la Commission a engagé une révision du règlement 4056/86 dans le but de déterminer s'il était possible de parvenir à une situation de services maritimes réguliers fiables en utilisant des moyens moins restrictifs qu'un système horizontal de fixation des prix et de régulation de capacité. À cet effet, la Commission a publié un document de consultation en mars 2003 et a organisé une audition publique avec les parties concernées en décembre 2003. En outre, la Commission a publié un document de discussion en juin 2004 et un Livre blanc en octobre 2004, après quoi elle a procédé à de larges consultations avec les parties concernées. Le Parlement européen⁽⁷⁾ et le CESE⁽⁸⁾ ont rendu leurs avis sur le Livre blanc le 1^{er} décembre 2005 et le 16 décembre 2004 respectivement, et ils se sont accordés à penser que la révision était une démarche préférable à l'abrogation. En décembre 2005, la Commission a finalement élaboré une proposition de règlement abrogeant le règlement 4056/86.

2.3 Le secteur des services de tramp

2.3.1 Bien que près de 80 % de l'ensemble du transport maritime de vrac pour les produits de base secs et liquides s'effectuent sur base de services de tramp à l'échelle mondiale, ce secteur immense reste inconnu de la plupart des gens. Les caractéristiques fondamentales du transport par services de tramp sont: un marché mondialement concurrentiel, un modèle concurrentiel presque parfait, une demande volatile et imprévisible, de nombreuses petites entreprises, des modes de fonctionnement commercial d'envergure mondiale, la facilité d'entrée et de sortie, une rentabilité extrêmement élevée, et une réactivité à l'évolution des marchés et des besoins des chargeurs. Le marché des services de tramp est hautement fragmenté et globalement, il fonctionne de manière satisfaisante pour les affréteurs et les chargeurs, sans grands problèmes de règles de concurrence, ni au plan international, ni à l'intérieur de l'UE. L'absence de plaintes concernant ce secteur constitue une preuve supplémentaire de ses caractéristiques hautement concurrentielles et satisfaisantes. Compte tenu de ce qui précède, le règlement 4056/86 prévoit que le transport par services de tramp est une activité à laquelle il ne s'applique pas. Les articles 81-82 du traité CE sont directement applicables à ce secteur. En outre, les services maritimes internationaux de tramp (et les services de cabotage) n'entrent pas dans le champ d'application du règlement 1/2003 (règles de procédure en matière de concurrence).

2.4 La proposition de la Commission

2.4.1 En raison de l'évolution de la structure du marché et de l'industrie depuis 1986, la Commission européenne a conclu que les quatre conditions cumulatives, telles qu'elles figurent à l'art. 81, paragraphe 3 du traité CE, relatives à l'octroi d'une exemption par catégorie pour les conférences maritimes, ne sont plus remplies. Pour cette raison, la Commission a proposé d'abroger le règlement 4056/86 dans son ensemble et notamment, l'exemption par catégorie pour les conférences maritimes (articles 3 à 8, 13 et 26). Certaines dispositions considérées comme superflues sont également abrogées, conformément à la politique globale de la CE de réduction de la législation communautaire (articles 2 et 9). La Commission considère que cette abrogation aboutira à une réduction des coûts de transport, tout en maintenant la fiabilité des services sur toutes les routes commerciales et en améliorant la compétitivité de l'industrie européenne.

⁽⁷⁾ A6-0314/2005 du 1^{er} décembre 2005.

⁽⁸⁾ Avis du CESE: JO C 157 du 28.06.2005, p. 130.

2.4.2 Avant d'abroger l'exemption par catégorie pour les conférences maritimes, la Commission a l'intention de publier des lignes directrices sur la concurrence dans le secteur maritime, afin d'aider à faciliter la transition vers un régime entièrement concurrentiel. La Commission entend publier ces lignes directrices d'ici à la fin 2007. Avant cette publication, la Commission, à titre d'étape intermédiaire dans l'élaboration des lignes directrices, publiera un document de travail sur le transport maritime de ligne en septembre 2006.

2.4.3 La proposition de la Commission sur l'abrogation du règlement 4056/86 contient également une proposition visant à modifier le règlement 1/2003 en vue de faire entrer les services internationaux de tramp et les services de cabotage dans le champ d'application de ce règlement.

3. Observations générales

3.1 Le CESE estime que la question actuellement posée mérite une approche équilibrée prenant en considération les facteurs suivants: les avantages de la concurrence pour la compétitivité de l'industrie de l'UE, les évolutions des modes de fonctionnement du commerce mondial et l'impact qui s'exerce sur la fourniture de services de transport, les conséquences, en matière de transport international, pour les principaux partenaires commerciaux de l'UE ainsi que pour les pays en développement, les points de vue des chargeurs et des transporteurs opérant à l'échelle mondiale, et les points de vue des petits et moyens transporteurs et chargeurs.

3.2 *Le secteur des services de tramp et celui du cabotage*

3.2.1 Le transport par services de tramp fonctionne sur un marché mondial dans des conditions de concurrence parfaite. Cette caractéristique unique du secteur des services de tramp, reconnue par les praticiens et les universitaires, a également été reconnue par l'UE dans le règlement 4056/86. Le CESE comprend la nécessité de faire entrer ce secteur dans le champ d'application des règles procédurales de concurrence du règlement 1/2003 et, en conséquence, il approuve la démarche proposée. Le CESE accueille favorablement l'initiative de la Commission consistant à lancer une étude sur les caractéristiques économiques et juridiques du secteur des services de tramp. Par souci de sécurité juridique, le CESE invite instamment la Commission à fournir des indications (avant de lever l'exclusion du champ d'application du règlement 1/2003) en ce qui concerne l'autoévaluation de la compatibilité de différentes formes d'accords de coopération dans le secteur des services de tramp avec le droit communautaire de la concurrence. L'absence de plaintes et de précédents juridiques dans le secteur des services de tramp constitue une preuve du fait que ce secteur fonctionne dans des conditions de concurrence parfaite. Afin de pouvoir disposer de critères juridiques en vue de l'autoévaluation du secteur par rapport aux règles communautaires de concurrence, l'on aura besoin de plus amples informations sur le fonctionnement dudit secteur et sur les accords qui y existent. Le CESE apprécie également le fait que des discussions soient en cours entre la Commission et l'industrie du transport maritime concernant l'application des articles 81-82 au secteur des services de tramp.

3.2.2 Pour ce qui concerne le cabotage maritime, le CESE approuve le traitement proposé, c'est-à-dire que le cabotage entrerait dans le champ d'application des règles de procédure du règlement 1/2003. L'immense majorité des accords existant dans ce secteur n'affecterait pas le commerce intracommunautaire et ne créerait aucune restriction à la concurrence.

3.2.3 Compte tenu de ce qui précède, le CESE approuve la démarche de la Commission concernant le traitement futur du secteur des services de tramp et de celui du cabotage.

3.3 *Le secteur du transport maritime de ligne*

3.3.1 En ce qui concerne le transport maritime de ligne, le CESE prend note de la proposition de la Commission visant à abroger l'exemption par catégorie des conférences maritimes pour ce qui concerne l'application des règles de concurrence du traité CE, et ce en raison du fait que les quatre conditions cumulatives de l'article 81, paragraphe 3 du traité CE ne sont plus remplies. La Commission considère que cette abrogation aboutira à une réduction des coûts de transport, tout en maintenant la fiabilité des services sur toutes les routes commerciales, et qu'elle améliorera la compétitivité de l'industrie européenne. Le CESE réserve sa position en attendant de voir si l'abrogation proposée aura des effets durables.

3.3.2 Le CESE prend note de l'intention de la Commission de publier des lignes directrices appropriées en matière de concurrence dans le secteur maritime, afin d'aider à faciliter la transition vers un régime entièrement concurrentiel. Le CESE invite la Commission à élaborer les lignes directrices en contact étroit avec les parties concernées et à informer les institutions compétentes de l'UE en conséquence.

3.3.3 La proposition de la Commission résulte d'un processus de révision qui a commencé en 2003 et auquel ont été associées toutes les institutions compétentes et toutes les parties concernées au niveau de l'UE. La Commission a également fait réaliser trois études par des consultants indépendants qui ont examiné les questions soulevées par une abrogation du régime d'exemption par catégorie; les résultats de ces études sont publiés sur le site Internet de la direction générale de la concurrence (DG COMP).

3.3.4 Le CESE a également pris note du fait que la proposition de la Commission visant à abroger l'exemption par catégorie pour le transport maritime de ligne se fonde uniquement sur l'article 83 du traité CE (règles de concurrence), tandis que la base juridique du règlement 4056/86 était l'article 83 (règles de concurrence) conjointement avec l'article 80, paragraphe 2 (politique des transports) du traité CE.

3.3.5 Le CESE note que la Commission reconnaît que le droit de la concurrence n'est pas appliqué de la même manière dans tous les espaces juridiques du monde entier et que des divergences existent. La Commission reconnaît également l'importance croissante de la coopération internationale entre les autorités chargées d'appliquer le droit de la concurrence.

3.3.6 Le CESE accueille favorablement le fait que la Commission poursuive une double politique d'une part, de développement d'une coopération bilatérale renforcée avec les principaux partenaires commerciaux de l'UE et d'autre part, d'examen des possibilités de développement de la coopération multilatérale dans le domaine de la concurrence. Le CESE encourage donc la Commission à accélérer les efforts visant à faire en sorte que cette coopération et ce dialogue contribuent à mettre en évidence les problèmes susceptibles de résulter d'une abrogation du règlement 4056/86 dans l'UE et à résoudre ces problèmes de manière constructive, ce qui garantirait le respect mutuel des particularités de chaque système juridique. La cohérence des modalités de traitement des services maritimes dans les différents pays est en effet d'une importance vitale pour le commerce international.

3.3.7 Le CESE invite la Commission à prendre en considération les résultats du dialogue/de la coopération entre la Commission et ses principaux partenaires commerciaux lors de la rédaction des lignes directrices sur la concurrence dans le secteur maritime.

3.3.8 Le CESE reconnaît que les éléments suivants ont été mentionnés dans l'exposé des motifs de la proposition de la Commission et maintient qu'ils devraient être pris en considération lors de la rédaction des lignes directrices sur la concurrence dans le secteur maritime:

- il est reconnu que les services de transport maritime revêtent une importance essentielle au regard du développement de l'économie de l'UE, étant donné que 90 % de son commerce extérieur et 43 % du commerce intra-UE se font par voie maritime;
- la tendance en cours dans le sens de la conteneurisation a profondément changé le transport maritime depuis l'adoption du règlement 4056/86. Elle a abouti d'une part, à faire augmenter le nombre et la dimension des navires à conteneurs entièrement cellulaires et d'autre part, à donner une importance de premier plan aux réseaux de routes d'envergure mondiale. Cela a contribué au succès que connaissent les nouveaux accords opérationnels et à un recul de l'importance des conférences maritimes;
- le système des conférences — qui fonctionne depuis 150 ans — dépend encore d'accords multilatéraux et bilatéraux auxquels les États membres de l'UE et la Communauté sont parties. Le CESE note que la Commission reconnaît qu'en raison de ces accords, la date de l'abrogation des dispositions suivantes du règlement 4056/86 (c'est-à-dire l'article premier, paragraphe 3, points (b) et (c), les articles 3 à 8 et 26) devrait être reportée à deux ans, afin de permettre de dénoncer ou de réviser ces accords conclus avec des pays tiers.

3.3.9 Le CESE recommande que la Commission tienne également compte de l'élément humain (l'impact sur l'emploi des gens de mer européens) — en plus des facteurs de pure concurrence — lors de l'abrogation de l'exemption par catégorie pour les conférences maritimes. Le CESE demande également à la Commission d'évaluer l'ampleur de cet impact, en consultant notamment le Comité de dialogue social sectoriel du transport maritime.

3.3.10 Le CESE recommande qu'en abrogeant l'exemption par catégorie des conférences maritimes, la Commission prenne en compte l'aspect de la sécurité (perte d'un transport maritime de qualité en raison des transferts de pavillons hors de l'UE), en plus des éléments de pure concurrence.

3.3.11 Le CESE estime que la Commission devrait également prendre en considération les intérêts des petites et moyennes entreprises en ce qui concerne l'abrogation du règlement 4056/86. Les petites et moyennes entreprises constituent l'épine dorsale de l'économie de l'UE et jouent un rôle impor-

tant dans le contexte de la stratégie de Lisbonne révisée. Les marchés devraient rester ouverts à la concurrence actuelle et potentielle, y compris pour les petits et moyens opérateurs et chargeurs du secteur maritime.

3.3.12 Le CESE maintient que bien que la consolidation puisse avoir des effets positifs pour l'industrie de l'UE (gains d'efficacité, économies d'échelle, économies sur les coûts), la prudence est de rigueur pour éviter que cette consolidation — qui pourrait faire suite à l'abrogation du règlement 4056/86 — n'aboutisse à une réduction du nombre d'acteurs sur les marchés en cause, c'est-à-dire à moins de concurrence.

3.3.13 Dans le cadre d'un nouveau régime, le CESE invite les deux parties intéressées au niveau européen — les chargeurs et les transporteurs — à ouvrir entre elles le débat sur les questions d'intérêt et d'importance mutuels.

4. Observations particulières

4.1 Base juridique

4.1.1 Le CESE note que le règlement 4056/86 avait une double base juridique (l'article 80, paragraphe 2 et les articles 81-82 et 83, faisant référence respectivement aux politiques des transports et à la concurrence), tandis que la proposition ne maintient qu'une seule base juridique (art. 81-82). Le CESE note également que la base juridique unique est confirmée par le service juridique du Conseil. Le CESE apprécierait que le service juridique du Parlement européen lui apporte des éclaircissements sur les questions de savoir si les considérations relatives au transport sont subsidiaires aux considérations de concurrence et si le service juridique du Parlement européen maintient sa position sur la double base juridique, telle que cette position s'exprime dans son avis précédent (décembre 2005).

4.2 Conflit de lois

4.2.1 La Commission propose de supprimer l'article 9 du règlement 4056/86, au motif que selon elle, une abrogation de l'exemption par catégorie pour les conférences maritimes ne créerait pas de risque de conflit éventuel entre des lois internationales. Le raisonnement de la Commission est qu'un tel conflit de lois ne surgirait que si se trouvait interdite dans un ordre juridique une chose qui serait obligatoire dans un autre. La Commission n'a connaissance d'aucun ordre juridique imposant une telle obligation aux opérateurs de transport maritime de ligne.

4.2.2 Le CESE, parce qu'il prévoit des conflits de lois pouvant résulter à l'avenir de l'existence de certains instruments dans d'autres ordres juridiques, invite la Commission à concevoir, dans le cadre des lignes directrices, un dispositif permettant de traiter ces problèmes. Un tel dispositif en matière de consultations limitera les frictions à un minimum et permettra d'aboutir à des solutions mutuellement acceptables à l'échelon international.

Bruxelles, le 5 juillet 2006.

La Présidente
du Comité économique et social européen
Anne-Marie SIGMUND