



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 13.10.2004  
COM(2004) 675 final

**LIVRE BLANC**

**concernant la révision du règlement (CEE) n° 4056/86  
déterminant les modalités d'application des règles européennes de concurrence  
aux transports maritimes**

(présenté par la Commission)

{SEC(2004) 1254}

## 1. INTRODUCTION

### 1.1. Objet du présent Livre blanc

1. Le présent Livre blanc vise à présenter de possibles propositions d'action communautaire en matière de concurrence dans les transports maritimes. En particulier, il examine l'opportunité de maintenir, de modifier ou d'abroger les dispositions en vigueur du règlement (CEE) n° 4056/86. Il analyse, en outre, la question de savoir s'il conviendrait de remplacer l'exemption par catégorie actuellement accordée aux conférences maritimes en vertu de ce règlement par d'autres instruments communautaires (comme une nouvelle exemption par catégorie ou une série de lignes directrices), qui couvriraient tout nouveau cadre de coopération commerciale entre opérateurs de services de ligne sur les trafics à destination et en partance de l'UE (outre les formes de coopération existantes, comme les consortiums et les alliances).

### 1.2. Le règlement (CEE) n° 4056/86 du Conseil

2. Le règlement (CEE) n° 4056/86 du Conseil déterminant les modalités d'application des articles 81 et 82 du traité aux transports maritimes (ci-après «le règlement 4056/86»)¹ avait initialement une double fonction. D'une part, il contenait des dispositions procédurales dotant concrètement la Commission des instruments nécessaires à des enquêtes efficaces et à la bonne application des règles européennes de concurrence dans le secteur des transports maritimes. D'autre part, il prévoyait, pour ce secteur, un certain nombre de dispositions matérielles. La plus importante de ces dispositions matérielles est l'exemption par catégorie de l'interdiction énoncée à l'article 81, paragraphe 1, du traité applicable à certaines catégories d'accords, de décisions ou de pratiques concertées entre conférences maritimes. La première fonction du règlement 4056/86 est devenue superflue le 1<sup>er</sup> mai 2004, lorsque le règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil² est devenu applicable, introduisant des dispositions communes d'application des règles européennes de concurrence dans presque tous les secteurs, y compris le secteur des transports maritimes (à quelques exceptions près), et abrogeant du même coup les dispositions procédurales du règlement 4056/86. En revanche, les dispositions matérielles du règlement 4056/86 n'ont, à ce jour, jamais été modifiées. Après la suppression du régime procédural spécifiquement applicable aux transports maritimes en matière de concurrence, l'étape suivante consiste logiquement à se demander si, dans les conditions actuelles du marché, les dispositions matérielles susmentionnées restent justifiées.

### 1.3. La révision

3. La révision doit être replacée dans son contexte européen global. Le Conseil européen de Lisbonne de mars 2000 avait ainsi invité la Commission à «accélérer la libéralisation dans des secteurs tels que le gaz, l'électricité, les services postaux et les transports»³. La révision a aussi été inspirée par un rapport du secrétariat de l'OCDE, publié en avril 2002, qui préconisait d'envisager la suppression de l'exemption des règles antitrust pour la fixation des prix et les discussions sur les taux⁴.

4. La révision porte essentiellement sur l'exemption par catégorie dont bénéficient actuellement certaines pratiques restrictives des conférences maritimes, notamment la fixation des prix et la régulation de l'offre. Mais elle couvre aussi d'autres dispositions du règlement 4056/86: l'exclusion de certains services maritimes, à savoir le cabotage (services maritimes nationaux) et les services de tramp (services non réguliers), des dispositions d'application des règles de concurrence, la disposition sur les ententes techniques et la disposition sur les conflits de droit.
5. Depuis l'adoption du règlement 4056/86 il y a 18 ans, le marché des transports maritimes de ligne a changé. En particulier, les transporteurs offrant ce type de services en dehors d'une conférence (opérateurs indépendants) ont accru leur part de marché sur la plupart des routes à destination et en partance de l'UE. En outre, des formes opérationnelles de coopération entre transporteurs (n'impliquant pas de fixation des prix), comme les consortiums et les alliances, se sont développées. Enfin, les contrats confidentiels conclus sur une base individuelle entre transporteurs et chargeurs, comme les contrats de services individuels, ont enregistré une forte progression. Cette évolution pose la question de savoir si l'exemption par catégorie dont bénéficient les accords de fixation des prix et de régulation des capacités conclus par les conférences maritimes reste justifiée au titre de l'article 81, paragraphe 3, du traité.
6. Il a été convenu avec les États membres<sup>5</sup> que la révision se ferait en trois étapes: 1) enquête, 2) document de la Commission et 3) proposition législative. Le processus a été engagé en mars 2003, avec la publication d'un document de consultation, qui est disponible sur: <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/fr.pdf>. Au total, la Commission a reçu trente-six contributions, émanant d'opérateurs de services de ligne (transporteurs), d'utilisateurs (chargeurs et transitaires), des États membres, d'associations de consommateurs et autres parties intéressées. Une équipe d'économistes de l'Université Érasme de Rotterdam a été chargée de l'aider à traiter ces réponses. Celles-ci, ainsi que le rapport final de l'équipe «Érasme», ont été mis en ligne sur le site web de la Commission. À la suite d'une audition publique organisée en décembre 2003, la direction générale de la concurrence a exposé les résultats du processus de consultation et son analyse préliminaire dans un document de discussion. Ce document, qui a servi de base à un débat avec les États membres en mai 2004, a également été publié sur: <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/>.

#### 1.4. Questions en jeu

7. La révision du règlement 4056/86 soulève essentiellement les questions suivantes:
  - (a) En l'état actuel du marché, l'exemption par catégorie dont bénéficient les accords de fixation des taux de fret et de régulation de l'offre et du marché conclus par les conférences maritimes se justifie-t-elle encore au titre de l'article 81, paragraphe 3, du traité?
  - (b) Dans la négative, serait-il nécessaire et opportun d'adopter d'autres instruments communautaires (comme une nouvelle exemption par catégorie ou une série de lignes directrices), qui couvriraient tout nouveau cadre de coopération commerciale entre opérateurs de services de ligne sur les trafics à destination et

en partance de l'UE (outre les formes de coopération existantes, comme les consortiums et les alliances)?

- (c) L'exclusion du cabotage et des services de tramp des dispositions d'application des règles de concurrence contenues dans le règlement (CE) n° 1/2003 est-elle toujours justifiée?
- (d) Existe-t-il une raison valable de maintenir l'exception spécifiquement applicable aux ententes purement techniques, prévue dans le règlement 4056/86?
- (e) Existe-t-il une raison valable de maintenir la disposition relative aux conflits de droit prévue dans le règlement 4056/86?

## 2. L'EXEMPTION PAR CATEGORIE ACCORDEE AUX CONFERENCES MARITIMES

8. Le règlement 4056/86 prévoit l'application, sous réserve de certaines conditions et obligations, d'une exemption dite «par catégorie» aux accords, décisions et pratiques concertées liant certains ou tous les membres d'une ou de plusieurs conférences maritimes, telles que définies à son article 1er, paragraphe 3, point b), lorsqu'ils ont pour objet la fixation des taux et les conditions de transport et couvrent, en outre, l'une au moins des formes de coopération suivantes:

- la coordination des horaires des navires ou de leurs dates de voyage ou d'escale;
- la détermination de la fréquence des voyages ou des escales;
- la coordination ou la répartition des voyages ou des escales entre les membres de la conférence;
- la régulation de la capacité de transport offerte par chacun des membres;
- la répartition entre les membres du tonnage transporté ou de la recette.

9. Il découle du règlement 4056/86 lui-même, de la pratique décisionnelle de la Commission et de la jurisprudence de la Cour que cet acte prévoit une exemption par catégorie de «*caractère tout à fait exceptionnel*»<sup>6</sup>, puisque la fixation des prix et la régulation des capacités, normalement considérées comme des restrictions caractérisées de la concurrence<sup>7</sup>, sont exemptées pour une durée illimitée et qu'aucun seuil de part de marché n'est fixé. De fait, on ne peut expliquer le règlement qu'en le replaçant dans son contexte historique.

10. Les conférences maritimes ont essayé d'interpréter l'exemption par catégorie au sens large, en considérant notamment que les accords de non-utilisation de capacités<sup>8</sup> et de fixation du prix des services d'acheminement terrestre<sup>9</sup> relevaient de son champ d'application. Ni la Commission, ni la Cour n'ont cependant accepté cette interprétation. En effet, l'exemption par catégorie déroge à l'article 81, paragraphe 1, du traité et doit donc être interprétée au sens strict<sup>10</sup>: les objectifs poursuivis par les autres dispositions du traité ne peuvent être pris en considération que dans la mesure

où ils peuvent être intégrés dans les quatre conditions de son article 81, paragraphe 3<sup>11</sup>.

## 2.1. Appréciation

11. Les règles européennes de concurrence ont été forgées dans l'idée que la concurrence garantit l'offre des meilleurs services au consommateur, aux prix les plus abordables. C'est pourquoi le traité part du principe qu'il ne doit pas y avoir de distorsion de la concurrence et que toute exception à cette règle doit être justifiée. Les accords qui restreignent la concurrence au sens de l'article 81, paragraphe 1, du traité (comme les accords de fixation des prix et de régulation des capacités) ne peuvent ainsi être exemptés que s'ils remplissent les quatre conditions cumulatives énoncées à l'article 81, paragraphe 3, du traité, à savoir:
  - 1) l'accord considéré doit contribuer à améliorer la production ou la distribution de produits ou à promouvoir le progrès technique ou économique (efficacité);
  - 2) les consommateurs doivent recevoir une partie équitable du profit qui en résulte (répercussion);
  - 3) les restrictions doivent être indispensables pour atteindre les objectifs poursuivis (indispensabilité); et
  - 4) l'accord ne doit pas donner aux parties la possibilité, pour une partie substantielle des produits en cause, d'éliminer la concurrence (non-élimination de la concurrence).
12. L'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité à certaines catégories d'accords via un règlement d'exemption par catégorie part du principe selon lequel les accords restrictifs relevant de ce règlement remplissent chacune des quatre conditions énoncées dans cet article.
13. La justification de l'exemption par catégorie accordée aux conférences maritimes est contenue dans le 8e considérant du règlement 4056/86: pour l'essentiel, celui-ci considère que les conférences maritimes jouent un rôle stabilisateur de nature à garantir des services fiables, qui ne pourraient être assurés par des moyens moins restrictifs. À cet égard, le Tribunal de première instance a toutefois fait valoir que *«le Conseil n'a pas affirmé (et n'aurait d'ailleurs pu le faire) que la notion de stabilité a plus d'importance que la question de la concurrence»*<sup>12</sup>.
14. Il convient de noter que la justification avancée dans le 8e considérant du règlement 4056/86 n'était pas fondée sur l'expérience qu'aurait pu acquérir la Commission dans l'application de l'article 81, paragraphe 3, aux conférences maritimes<sup>13</sup>. Dans ce contexte, la principale question qui se pose dans le cadre de la révision consiste à savoir si, au regard des conditions cumulatives de l'article 81, paragraphe 3, la justification invoquée dans le règlement 4056/86 pour la fixation des prix et la régulation de l'offre par les conférences maritimes peut (encore) être réputée valable en l'état actuel du marché. Dans la négative, l'exemption par catégorie n'aurait plus de justification légale et devrait donc être abolie ou modifiée. Aux fins de cette appréciation, les parties ont été invitées à soumettre des éléments de preuve factuels.

15. Ainsi qu'on l'explique plus en détail en annexe, il ressort de la consultation que les quatre conditions cumulatives pouvant justifier l'exemption des accords de fixation des prix et de régulation de l'offre et du marché conclus par les conférences maritimes ne semblent plus remplies. Aucune donnée économique ne permet de conclure que les considérations en vertu desquelles l'exemption par catégorie avait été justifiée lors de son adoption en 1986 se vérifient toujours en l'état actuel du marché et au regard des quatre conditions cumulatives de l'article 81, paragraphe 3.

### **3. AUTRES FORMES DE COOPERATION ENTRE COMPAGNIES MARITIMES DE LIGNE**

#### **3.1. Introduction**

16. Les conférences ne sont pas l'unique forme d'organisation entre opérateurs de services de ligne. Ces services peuvent également être assurés dans le cadre de consortiums et d'alliances. Les activités des consortiums font l'objet d'une exemption par catégorie en vertu de l'article 81, paragraphe 3, du traité, aux conditions et sous réserve des obligations prévues dans le règlement (CE) n° 823/2000. Les transporteurs peuvent également décider de fusionner leurs activités, auquel cas celles-ci doivent être évaluées conformément aux règles (nationales ou communautaires) applicables en matière de contrôle des opérations de concentration.

#### **3.2. Les accords de discussion**

17. Parmi les formes de coopération possibles entre compagnies maritimes de ligne, autres que celles existant déjà sur les trafics à destination et en partance de l'UE, on pourrait notamment citer les accords dits de discussion. De tels accords existent, en particulier, sur les trafics avec les États-Unis et les trafics à destination et en partance de l'Australie<sup>14</sup>. Un accord de discussion est une sorte d'accord cadre permettant aux transporteurs qui sont membres d'une conférence et aux autres de coordonner souplement leur comportement concurrentiel sur le marché en ce qui concerne les taux de fret et d'autres conditions de service. Le champ d'application et le contenu sont variables. Les accords de discussion prévoient généralement l'échange d'informations commercialement sensibles entre concurrents et devraient donc respecter la jurisprudence constante de la Cour en matière d'échange d'informations. Mais il y a plus important encore: comme le montre la situation aux États-Unis, leur souplesse intrinsèque rend les accords de discussion attrayants pour les compagnies traditionnellement indépendantes. Étant ainsi susceptibles de supprimer toute exposition des conférences maritimes à une véritable concurrence externe, ils pourraient se révéler encore pires que ces dernières en termes de concurrence.
18. Cependant, d'autres formes de coopération entre compagnies maritimes de lignes peuvent être envisagées qui seraient compatibles avec le droit communautaire de la concurrence.

#### **3.3. La proposition de l'ELAA**

19. La European Liners Affairs Association (ELAA) a présenté à la Commission une proposition de nouvelle «structure réglementaire» pour les services de ligne à

destination et en partance de l'UE<sup>15</sup>, qui pourrait – selon elle – remplacer le règlement 4056/86<sup>16</sup>. La Commission a pris note de cette proposition, mais tient à souligner que ce n'est le fruit d'aucune négociation, ni d'aucun accord avec ses services. Ce document reflète simplement ce que l'ELAA estime être un cadre approprié pour la coopération commerciale entre compagnies maritimes de ligne. Fondamentalement, l'ELAA propose<sup>17</sup>:

- l'échange et la discussion, entre compagnies, de données agrégées sur l'utilisation des capacités et la taille du marché, par trafic et sur une base «région à région et zone à zone» (données vieilles d'un mois);
- l'échange, la discussion et l'évaluation de données agrégées sur les fluctuations des marchandises par trafic (données vieilles d'un mois);
- la discussion et l'évaluation de données agrégées sur l'offre et la demande par trafic/par marchandise (les prévisions d'évolution de la demande par trafic et par marchandise seraient publiées);
- la possibilité, pour les compagnies, de connaître leur part de marché par trafic, par région et par port (sur la base de données agrégées vieilles d'un mois);
- l'établissement (sur la base de données agrégées vieilles d'un trimestre) d'un indice des prix différencié par type d'équipement (par exemple, frigorifique ou pour vrac sec) et/ou par trafic, qui serait publié;
- le calcul du surfret et des frais accessoires sur la base de formules transparentes, qui seraient publiées (le détail en serait discuté avec les chargeurs).

### **3.4. Observations préliminaires sur la proposition de l'ELAA**

20. La Commission salue la volonté manifestée par les transporteurs de réfléchir à une organisation future des transports maritimes de ligne autre que l'actuel système de conférences. En fait, le secteur lui-même a laissé entendre qu'aujourd'hui, certains transporteurs ne sont plus autant intéressés par les activités exemptées au titre du règlement 4056/86 (notamment la fixation des prix et la régulation de l'offre et du marché) que par le «processus de discussion» qui va avec. Il va toutefois sans dire que toute proposition de nouveau cadre de coopération entre compagnies maritimes de ligne devra être soigneusement examinée au regard de sa compatibilité avec les règles européennes de concurrence.
21. La Commission est bien consciente que les transporteurs membres d'une conférence ont pris l'habitude d'exercer des activités qui, dans tout autre secteur économique, auraient normalement été proscrites en vertu des règles européennes de concurrence. Du fait de cette position privilégiée, certains auront peut-être du mal à s'adapter à une situation dans laquelle ils seront tenus de se conformer à ces règles comme les entreprises de n'importe quel autre secteur. Dans ces circonstances, on peut aussi comprendre que, dans une perspective commerciale, les transporteurs cherchent à obtenir une suppression progressive du régime actuel ou, au moins, un autre régime qui reste proche du régime actuel et tienne compte au mieux de leur situation particulière. Il convient cependant de rappeler que toute poursuite du traitement

particulier accordé, en vertu des règles européennes de concurrence, au secteur des transports maritimes de ligne par rapport à d'autres secteurs à haute intensité de capital et où les coûts fixes sont élevés et la demande fluctuante (comme les transports aériens), devrait être motivée de façon convaincante. En outre, il faudrait tenir compte de l'impact de tout autre régime envisagé sur *l'ensemble* du secteur des transports maritimes de ligne, c'est-à-dire considérer les intérêts non seulement des transporteurs membres d'une conférence, mais aussi ceux de leurs concurrents (opérateurs indépendants), de leurs clients (chargeurs) et du consommateur final. L'ELAA a fait valoir que sa proposition bénéficierait à l'ensemble du secteur, aux transporteurs aussi bien qu'à leurs clients. À cet égard, la Commission invite expressément toutes les parties intéressées, notamment les chargeurs (les associations comme l'ESC et les chargeurs indépendants), à en commenter les divers volets.

### **3.5. Conclusion**

22. Si l'exemption par catégorie actuellement applicable aux accords de fixation des prix et de régulation des capacités conclus par les conférences maritimes est abrogée, cette abrogation aura essentiellement pour effet de rendre les conférences maritimes sur les trafics à destination et en partance de l'UE, telles que définies dans le règlement 4056/86, incompatibles avec l'article 81 du traité<sup>18</sup>. La question est de savoir quel type d'instrument juridique de droit communautaire il serait nécessaire d'adopter fournissant des orientations sur l'applicabilité de l'article 81 aux autres formes de coopération entre opérateurs de services de ligne. Naturellement, l'opportunité d'un tel instrument juridique et la forme à lui donner dépendraient très fortement du contenu du cadre de coopération envisagé et, en particulier, de la question de savoir s'il implique des restrictions de la concurrence au sens de l'article 81, paragraphe 1, du traité et, dans l'affirmative, si les conditions d'une exemption au titre de l'article 81, paragraphe 3, peuvent être réputées remplies.
23. La Commission invite les tiers à lui soumettre leurs observations, d'une part, sur la nécessité d'un nouvel instrument juridique applicable à un éventuel nouveau cadre de coopération commerciale entre compagnies maritimes de ligne et, d'autre part, sur la forme que cet instrument pourrait revêtir.

## **4. CABOTAGE ET SERVICES DE TRAMP**

24. Les services internationaux de tramp, tels que définis à l'article 1er, paragraphe 3, point a), du règlement 4056/86, et les services de transport maritime assurés exclusivement entre des ports d'un seul et même État membre (cabotage), comme prévu à l'article 1er, paragraphe 2, du règlement 4056/86, sont actuellement exclus des dispositions d'application des règles européennes de concurrence, conformément à l'article 32, points a) et b), du règlement (CE) n° 1/2003<sup>19,20</sup>.
25. Ainsi qu'on l'explique plus en détail en annexe, aucun argument crédible n'a été avancé pour justifier pourquoi ces services devraient bénéficier d'autres dispositions d'application que celles que le Conseil a retenues pour tous les autres secteurs de l'économie. Aucune explication n'a non plus été fournie quant aux conséquences négatives que le secteur pourrait légitimement craindre d'un changement procédural. Sur cette base, la Commission propose de faire entrer le cabotage et les services de



tramp dans le champ d'application des dispositions générales du règlement (CE) n° 1/2003. Cependant, aux fins d'aider le secteur des services de tramp à évaluer notamment leurs accords de pool, la Commission examinera la possibilité de clarifier la situation d'une manière qui reste à déterminer.

## **5. ENTENTES TECHNIQUES**

26. L'article 2 du règlement 4056/86 autorise les transporteurs maritimes à conclure des accords qui ont seulement pour objet et pour effet de mettre en œuvre des améliorations techniques ou une coopération technique. Ces accords ne relèvent pas de l'article 81, paragraphe 1, du traité. L'article 2 précité est illustré par certains exemples (normes ou types pour les navires et le matériel, coordination des horaires de transports sur des itinéraires successifs, etc.).
27. Comme l'annexe l'explique plus en détail, l'exception spécifiquement applicable aux ententes techniques revêt un caractère purement déclaratoire, ainsi que la Cour de justice européenne l'a confirmé. C'est pourquoi le présent document propose de l'abroger, comme le Conseil l'a fait plus tôt cette année dans le secteur des transports aériens.

## **6. CONFLIT DE DROIT**

28. L'article 9 du règlement 4056/86 prévoit une procédure qui devrait être mise en œuvre au cas où l'application du règlement entraînerait un conflit avec le droit d'un pays tiers. La Commission devrait alors consulter les autorités compétentes de ce pays tiers et, le cas échéant, demander au Conseil de l'autoriser à ouvrir des négociations. Si cette disposition a été incluse à l'origine dans le règlement 4056/86, c'est apparemment à cause de l'impression que, du fait des caractéristiques du transport maritime international, l'application du règlement pourrait conduire à des conflits avec les législations et réglementations de certains pays tiers et avoir des conséquences dommageables pour des intérêts commerciaux et maritimes importants de la Communauté (15<sup>e</sup> considérant du règlement 4056/86).
29. Comme l'annexe l'explique plus en détail, aucun conflit de droit n'a eu lieu dans le passé, et il est improbable qu'il s'en produise jamais, même si l'exemption par catégorie accordée aux conférences maritimes était totalement abrogée. Par conséquent, le maintien de la disposition y afférente ne semble pas justifié.

## **7. CONCLUSIONS**

30. Il découle des considérations qui précèdent que les réponses à apporter aux différentes questions posées sont les suivantes:
- (a) En l'état actuel du marché, l'exemption par catégorie dont bénéficient les accords de fixation des prix et de régulation de l'offre et du marché conclus par les conférences maritimes se justifie-t-elle encore au titre de l'article 81, paragraphe 3, du traité? Aucune donnée économique ne permet de conclure que les considérations en vertu desquelles

l'exemption par catégorie avait été justifiée lors de son adoption en 1986 se vérifient encore en l'état actuel du marché et au regard des quatre conditions cumulatives de l'article 81, paragraphe 3. Se fondant sur ce constat, la Commission envisage de proposer d'abroger l'exemption par catégorie actuellement accordée aux conférences maritimes.

- (b) Dans la négative, la Commission envisage-t-elle de remplacer l'exemption par catégorie actuellement accordée aux conférences maritimes et applicable aux services de ligne sur les trafics à destination et en partance de l'UE par un instrument de nature juridique différente ? La Commission examinera les propositions formulées par l'industrie ainsi que toutes les parties intéressées, en vue de prendre position, au moyen d'un instrument juridiquement approprié, quant à des formes alternatives de coopération entre compagnies maritimes de lignes. ELAA a formulé des propositions concrètes à ce sujet. Avant de prendre position, la Commission invite toutes les parties intéressées à lui faire part de leurs commentaires, accompagnés le cas échéant d'autres propositions alternatives.
- (c) L'exclusion des services de tramp et du cabotage (services maritimes nationaux) des dispositions d'application des règles de concurrence contenues dans le règlement (CE) n° 1/2003 est-elle toujours justifiée? Aucun argument crédible n'a été avancé pour justifier pourquoi ces services devraient bénéficier d'autres dispositions d'application que celles que le Conseil a retenues pour tous les autres secteurs de l'économie. Aucune explication n'a non plus été fournie quant aux conséquences négatives que le secteur pourrait légitimement craindre d'un changement procédural. Sur cette base, la Commission envisage de proposer de faire entrer le cabotage et les services de tramp dans le champ d'application du règlement (CE) n° 1/2003. La Commission clarifiera la situation s'agissant de l'application des règles de concurrence aux services de tramp.
- (d) Existe-t-il une raison valable de maintenir l'exception spécifiquement applicable aux ententes purement techniques? La disposition sur les ententes techniques prévue à l'article 2 du règlement 4056/86 revêt un caractère purement déclaratoire, ainsi que la Cour l'a confirmé. La Commission envisage de proposer de l'abroger, comme le Conseil l'a fait plus tôt cette année dans le secteur des transports aériens.
- (e) Existe-t-il une raison valable de maintenir la disposition relative aux conflits de droit prévue dans le règlement 4056/86? Aucun conflit de droit n'a eu lieu dans le passé et le maintien de l'article 9 du règlement 4056/86 ne semble pas justifié. Cependant, avant d'arrêter sa position, la Commission souhaiterait inviter les parties intéressées, et notamment ses homologues internationaux, à lui soumettre leurs observations concernant l'éventuelle nécessité d'une disposition sur les conflits de droit.

## **8. PROPOSITION D'ACTION**

31. Au regard des conclusions qui précèdent, la Commission propose:

- D'envisager d'abroger les dispositions matérielles du règlement 4056/86 aujourd'hui en vigueur, en particulier l'exemption par catégorie accordée aux conférences maritimes et l'exception applicable aux ententes techniques;
- d'examiner quel type d'instrument juridique pourrait être nécessaire pour remplacer le règlement 4056/86 et de faire une proposition appropriée à cet égard, en prenant en considération la compétitivité des compagnies maritimes de lignes communautaires dans un contexte global.
- d'étudier soigneusement la proposition de l'ELAA exposée dans le présent document, à la lumière des observations présentées à ce sujet par les tiers intéressés, ainsi que toute autre proposition qui serait présentée par l'industrie ou les tiers intéressés;
- De proposer de modifier le règlement (CE) n° 1/2003, de manière à inclure le cabotage et les services de tramp dans son champ d'application;
- d'examiner attentivement la question de savoir si le maintien d'une disposition sur les conflits de droit est justifié;

## **9. INVITATION A PRESENTER DES OBSERVATIONS**

32. La Commission invite les États membres, toutes les autres institutions et les parties intéressées à lui soumettre leurs observations sur le présent Livre blanc dans les deux mois suivant sa publication, en écrivant:

**par la poste à l'adresse suivante:**

Direction générale de la concurrence  
Commission européenne  
Unité D2 (transports)  
Livre blanc sur la révision du régime applicable aux transports maritimes  
Rue Joseph II 70, 2/237  
1049 Bruxelles

**par courrier électronique à l'adresse suivante:**

COMP-D2-REVIEW4056@cec.eu.int

**Pièce jointe:** document de référence

- 
- <sup>1</sup> Règlement (CEE) n° 4056/86 du Conseil, du 22 décembre 1986, déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 [nouveaux articles 81 et 82] du traité aux transports maritimes, JO L 378 du 31.12.1986, p. 24, modifié par le règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil, du 16 décembre 2002 (JO L 1 du 4.1.2003, p. 1).
- <sup>2</sup> Règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil, du 16 décembre 2002 (JO L 1 du 4.1.2003, p. 1).
- <sup>3</sup> SN 100/1/100.
- <sup>4</sup> Rapport du secrétariat de l'OCDE d'avril 2002: «Politique de la concurrence dans le transport maritime de lignes régulières», pp. 80 à 88, disponible sur: <http://www.oecd.org/dataoecd/50/43/18114169.pdf>.
- <sup>5</sup> Comité consultatif ad hoc du 25 mars 2002.
- <sup>6</sup> Voir l'affaire T-86/95, *Compagnie générale maritime*, Rec. 2002, p. II-1011, points 254, 393 et 484.
- <sup>7</sup> On considère généralement que les restrictions caractérisées sont des restrictions de la concurrence par objet qui relèvent de l'article 81, paragraphe 1, du traité et ne remplissent pas les conditions d'exemption énoncées à son article 81, paragraphe 3.
- <sup>8</sup> Voir les décisions TAA, EATA et TACA révisé du 14 novembre 2002 (JO L 26 du 31.1.2003, p. 53) et le communiqué de presse de la Commission IP/02/1677 du 14.11.2002.
- <sup>9</sup> Voir les décisions TAA, FEFC, TACA et TACA révisé du 14 novembre 2002 (JO L 26 du 31.1.2003, p. 53) et le communiqué de presse de la Commission IP/02/1677 du 14.11.2002.
- <sup>10</sup> Voir les affaires jointes T-191/98 et T-212/98 à T-214/98, *TACA*, Rec. 2003 non encore publié, point 568.
- <sup>11</sup> Voir à cet effet les implications de l'affaire T-17/93, *Matra*, Rec. 1994, p. II-595, point 139, et de l'affaire 26/76, *Metro*, Rec. 1977, p. 1875, point 43.
- <sup>12</sup> Affaire T-395/94, *TAA*, Rec. 2002, p. II-00875, point 261.
- <sup>13</sup> À titre de comparaison, voir notamment le règlement (CE) n° 823/2000 sur les consortiums (JO L 100 du 20.4.2000, p. 24), le règlement (CE) n° 1400/2002 sur les véhicules automobiles (JO L 203 du 1.8.2002, p. 30) et le règlement (CE) n° 2790/1999 sur les accords verticaux (JO L 336 du 29.12.1999, p. 21), dans lesquels la Commission fait explicitement référence à l'expérience qu'elle a acquise dans les secteurs concernés et qui lui a permis de déterminer les catégories d'accords pouvant être considérées comme remplissant normalement les conditions énoncées à l'article 81, paragraphe 3.
- <sup>14</sup> Pour une description plus approfondie de la situation dans ces pays, voir l'annexe du présent document.
- <sup>15</sup> Dans sa proposition, l'ELAA définit les services de transport maritime de ligne comme «le transport de marchandises effectué de manière régulière sur une route ou des routes particulières entre des ports et selon des horaires et des dates de voyage annoncés au préalable et disponible même sur une base occasionnelle à tout usager de transport moyennant paiement, ainsi que les activités connexes» (à titre de comparaison, voir l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 823/2000).
- <sup>16</sup> La proposition finale de l'ELAA, du 6 août 2004, est disponible (en anglais uniquement) sur: [http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/maritime/elaa\\_proposal/elaa\\_proposal\\_6\\_august\\_2004\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/maritime/elaa_proposal/elaa_proposal_6_august_2004_en.pdf).
- <sup>17</sup> Pour une description plus détaillée, voir l'annexe.

- 
- <sup>18</sup> Au moins toute conférence maritime au sens d'un groupe d'au moins deux transporteurs exploitants de navires assurant des services de ligne auxquels sont appliqués des taux de fret uniformes ou communs (voir, à titre de comparaison, la définition contenue à l'article 1er, paragraphe 3, point b), du règlement 4056/86).
- <sup>19</sup> Le 1er mai 2004, le règlement (CE) n° 1/2003 a remplacé les dispositions procédurales du règlement 4056/86. Depuis cette date, l'exclusion du cabotage et des services de tramp du champ d'application du règlement 4056/86 a, en fait, perdu toute signification concrète.
- <sup>20</sup> Pour éviter toute confusion, il convient de rappeler que les règles matérielles de concurrence (les articles 81 et 82 du traité) s'appliquent aussi à ces services. L'exclusion est limitée à leurs *dispositions d'application* (en d'autres termes, le règlement (CE) n° 1/2003 ne s'applique pas au tramp, ni au cabotage).