

Édition de langue française

Législation

Sommaire

I Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité

- * Règlement (CECA, CE, Euratom) n° 2190/97 du Conseil, du 30 octobre 1997, modifiant le règlement (CEE, Euratom, CECA) n° 260/68 portant fixation des conditions et de la procédure d'application de l'impôt établi au profit des Communautés européennes 1
- * Règlement (CECA, CE, Euratom) n° 2191/97 du Conseil, du 30 octobre 1997, modifiant le règlement (Euratom, CECA, CEE) n° 549/69 déterminant les catégories de fonctionnaires et agents des Communautés européennes auxquels s'appliquent les dispositions de l'article 12, de l'article 13, deuxième alinéa, et de l'article 14 du protocole sur les privilèges et immunités des Communautés 3
- * Règlement (CECA, CE, Euratom) n° 2192/97 du Conseil, du 30 octobre 1997, modifiant le statut des fonctionnaires des Communautés européennes 5
- * Règlement (CE) n° 2193/97 de la Commission, du 3 novembre 1997, concernant l'arrêt de la pêche du flétan du Groenland par les navires battant pavillon du Royaume-Uni 6
- * Règlement (CE) n° 2194/97 de la Commission, du 3 novembre 1997, concernant l'arrêt de la pêche de la sole commune par les navires battant pavillon de la Belgique 7
- * Règlement (CE) n° 2195/97 de la Commission, du 3 novembre 1997, concernant l'arrêt de la pêche du hareng par les navires battant pavillon de l'Allemagne 8
- Règlement (CE) n° 2196/97 de la Commission, du 4 novembre 1997, fixant, pour le mois d'octobre 1997, le taux de conversion agricole spécifique du montant du remboursement des frais de stockage dans le secteur du sucre..... 9
- Règlement (CE) n° 2197/97 de la Commission, du 4 novembre 1997, établissant des valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes 11

Règlement (CE) n° 2198/97 de la Commission, du 4 novembre 1997, modifiant les prix représentatifs et les droits additionnels à l'importation pour certains produits du secteur du sucre 13

Information sur la date d'entrée en vigueur de l'accord concernant les relations en matière de pêche entre la Communauté européenne et la république de Lituanie et du protocole fixant les conditions applicables aux associations temporaires d'entreprises et aux sociétés mixtes prévues par l'accord concernant les relations en matière de pêche entre la Communauté européenne et la république de Lituanie 15

II Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité

Conseil

97/743/CE, Euratom:

* Décision du Conseil, du 27 octobre 1997, portant nomination d'un membre du Comité économique et social 16

Commission

97/744/CE:

* Décision de la Commission, du 21 octobre 1997, en application de l'article 90 paragraphe 3 du traité CE relative aux dispositions de la législation portuaire italienne en matière de travail (¹) 17

97/745/CE:

* Décision de la Commission, du 21 octobre 1997, au titre de l'article 90 paragraphe 3 du traité CE relative aux tarifs de pilotage dans le port de Gênes (¹) 27

(¹) Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

RÈGLEMENT (CECA, CE, EURATOM) N° 2190/97 DU CONSEIL
du 30 octobre 1997

modifiant le règlement (CEE, EURATOM, CECA) n° 260/68 portant fixation des conditions et de la procédure d'application de l'impôt établi au profit des Communautés européennes

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant un Conseil unique et une Commission unique des Communautés européennes, et notamment son article 28 premier alinéa,

vu le protocole sur les privilèges et immunités des Communautés européennes, et notamment son article 13,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen⁽¹⁾,

vu l'avis de la Cour de justice⁽²⁾,

vu l'avis de la Cour des comptes⁽³⁾,

considérant qu'il importe de modifier le règlement (CEE, Euratom, CECA) n° 260/68⁽⁴⁾, afin de tenir compte des règlements suivants:

- règlement (Euratom, CECA, CEE) n° 2274/87 du Conseil, du 23 juillet 1987, instituant des mesures particulières de cessation des fonctions d'agents temporaires des Communautés européennes⁽⁵⁾,
- règlement (CEE) n° 1857/89 du Conseil, du 21 juin 1989, instituant des mesures particulières et temporaires de cessation définitive des fonctions de fonctionnaires des Communautés européennes⁽⁶⁾,
- règlement (CE, Euratom, CECA) n° 2688/95 du Conseil, du 17 novembre 1995, instituant, à l'occasion de l'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède, des mesures particulières de cessation définitive des fonctions de fonctionnaires des Communautés européennes⁽⁷⁾,
- règlement (CE, Euratom, CECA) n° 2689/95 du Conseil, du 17 novembre 1995, instituant, à l'occasion de l'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède, des mesures particulières de cessation des fonc-

tions d'agents temporaires des Communautés européennes⁽⁸⁾,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

À l'article 2 du règlement (CEE, Euratom, CECA) n° 260/68 les douzième, treizième, quatorzième et quinzième tirets suivants sont ajoutés:

- ← les bénéficiaires de l'indemnité prévue, en cas de cessation des fonctions, à l'article 4 du règlement (Euratom, CECA, CEE) n° 2274/87^(*),
- les bénéficiaires de l'indemnité prévue, en cas de cessation définitive des fonctions, à l'article 3 du règlement (CEE) n° 1857/89^(**),
- les bénéficiaires de l'indemnité prévue, en cas de cessation définitive des fonctions, à l'article 4 du règlement (CE, Euratom, CECA) n° 2688/95^(***),
- les bénéficiaires de l'indemnité prévue, en cas de cessation des fonctions, à l'article 4 du règlement (CE, Euratom, CECA) n° 2689/95^(****).

(*) JO L 209 du 31. 7. 1987, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CEE) n° 2168/89 (JO L 208 du 20. 7. 1989, p. 4).

(**) JO L 181 du 28. 6. 1989, p. 2.

(***) JO L 280 du 23. 11. 1995, p. 1.

(****) JO L 280 du 23. 11. 1995, p. 4.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Il est applicable, en ce qui concerne chacun des tirets ajoutés, à partir de la date respective d'entrée en vigueur de chaque règlement visé à l'article 1^{er}.

(8) JO L 280 du 23. 11. 1995, p. 4.

(1) JO C 85 du 17. 3. 1997, p. 175.

(2) Avis rendu le 11 novembre 1996.

(3) Avis rendu le 12 décembre 1996.

(4) JO L 56 du 4. 3. 1968, p. 8. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CECA, CE, Euratom) n° 3162/94 (JO L 335 du 23. 12. 1994, p. 5).

(5) JO L 209 du 31. 7. 1987, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CEE) n° 2168/89 (JO L 208 du 20. 7. 1989, p. 4).

(6) JO L 181 du 28. 6. 1989, p. 2.

(7) JO L 280 du 23. 11. 1995, p. 1.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Luxembourg, le 30 octobre 1997.

Par le Conseil

Le président

F. BODEN

RÈGLEMENT (CECA, CE, EURATOM) N° 2191/97 DU CONSEIL
du 30 octobre 1997

modifiant le règlement (Euratom, CECA, CEE) n° 549/69 déterminant les catégories de fonctionnaires et agents des Communautés européennes auxquels s'appliquent les dispositions de l'article 12, de l'article 13, deuxième alinéa, et de l'article 14 du protocole sur les privilèges et immunités des Communautés

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant un Conseil unique et une Commission unique des Communautés européennes, et notamment son article 28 premier alinéa,

vu le protocole sur les privilèges et immunités des Communautés européennes, et notamment ses articles 16 et 22,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen ⁽¹⁾,

vu l'avis de la Cour de justice ⁽²⁾,

vu l'avis de la Cour des comptes ⁽³⁾,

considérant qu'il importe de modifier le règlement (Euratom, CECA, CEE) n° 549/69 ⁽⁴⁾, afin de tenir compte des règlements suivants:

— règlement (Euratom, CECA, CEE) n° 2274/87 du Conseil, du 23 juillet 1987, instituant des mesures particulières de cessation des fonctions d'agents temporaires des Communautés européennes ⁽⁵⁾,

— règlement (CEE) n° 1857/89 du Conseil, du 21 juin 1989, instituant des mesures particulières et temporaires de cessation définitive des fonctions de fonctionnaires des Communautés européennes ⁽⁶⁾,

— règlement (CE, Euratom, CECA) n° 2688/95 du Conseil, du 17 novembre 1995, instituant, à l'occasion de l'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède, des mesures particulières de cessation définitive des fonctions de fonctionnaires des Communautés européennes ⁽⁷⁾,

— règlement (CE, Euratom, CECA) n° 2689/95 du Conseil, du 17 novembre 1995, instituant, à l'occasion

de l'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède, des mesures particulières de cessation des fonctions d'agents temporaires des Communautés européennes ⁽⁸⁾,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

À l'article 2 du règlement (Euratom, CECA, CEE) n° 549/69 les points suivants sont ajoutés:

- l) les bénéficiaires de l'indemnité prévue, en cas de cessation des fonctions, à l'article 4 du règlement (Euratom, CECA, CEE) n° 2274/87 ^(*),
- m) les bénéficiaires de l'indemnité prévue, en cas de cessation définitive des fonctions, à l'article 3 du règlement (CEE) n° 1857/89 ^(**),
- n) les bénéficiaires de l'indemnité prévue, en cas de cessation définitive des fonctions, à l'article 4 du règlement (CE, Euratom, CECA) n° 2688/95 ^(***),
- o) les bénéficiaires de l'indemnité prévue, en cas de cessation des fonctions, à l'article 4 du règlement (CE, Euratom, CECA) n° 2689/95 ^(****).

^(*) JO L 209 du 31. 7. 1987, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CEE) n° 2168/89 (JO L 208 du 20. 7. 1989, p. 4).

^(**) JO L 181 du 28. 6. 1989, p. 2.

^(***) JO L 280 du 23. 11. 1995, p. 1.

^(****) JO L 280 du 23. 11. 1995, p. 4.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Il est applicable, en ce qui concerne chacun des points ajoutés, à partir de la date respective d'entrée en vigueur de chaque règlement visé à l'article 1^{er}.

⁽⁸⁾ JO L 280 du 23. 11. 1995, p. 4.

⁽¹⁾ JO C 85 du 17. 3. 1997, p. 175.

⁽²⁾ Avis rendu le 11 novembre 1996.

⁽³⁾ Avis rendu le 12 décembre 1996.

⁽⁴⁾ JO L 74 du 27. 3. 1969, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CECA, CE, Euratom) n° 3163/94 (JO L 335 du 23. 12. 1994, p. 6).

⁽⁵⁾ JO L 209 du 31. 7. 1987, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CEE) n° 2168/89 (JO L 208 du 20. 7. 1989, p. 4).

⁽⁶⁾ JO L 181 du 28. 6. 1989, p. 2.

⁽⁷⁾ JO L 280 du 23. 11. 1995, p. 1.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Luxembourg, le 30 octobre 1997.

Par le Conseil

Le président

F. BODEN

RÈGLEMENT (CECA, CE, EURATOM) N° 2192/97 DU CONSEIL
du 30 octobre 1997
modifiant le statut des fonctionnaires des Communautés européennes

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant un Conseil unique et une Commission unique des Communautés européennes, et notamment son article 24,

vu la proposition de la Commission soumise après avis du comité du statut ⁽¹⁾,

vu l'avis du Parlement européen ⁽²⁾,

vu l'avis de la Cour de justice ⁽³⁾,

vu l'avis de la Cour des comptes ⁽⁴⁾,

considérant que le règlement (CEE, Euratom, CECA) n° 259/68 ⁽⁵⁾ fixe, à son annexe II article 1^{er}, la durée du mandat des membres titulaires et éventuellement des membres suppléants du comité du personnel;

considérant qu'il convient d'en modifier la durée, qui est actuellement fixée à un maximum de deux ans, en une durée de trois ans au maximum afin de permettre une modulation plus ample du mandat de la représentation du personnel;

considérant qu'il convient de ne pas modifier pour autant la durée minimale du mandat des membres titulaires et suppléants du comité du personnel,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

À l'annexe II section 1 article 1^{er} du statut, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Le comité du personnel est composé de membres titulaires et éventuellement de membres suppléants dont la durée du mandat est fixée à trois ans. Toutefois, l'institution peut décider de fixer une durée moins longue du mandat sans que celle-ci puisse être inférieure à un an. Tous les fonctionnaires de l'institution sont électeurs et éligibles.»

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Luxembourg, le 30 octobre 1997.

Par le Conseil

Le président

F. BODEN

⁽¹⁾ JO C 160 du 27. 5. 1997, p. 8.

⁽²⁾ JO C 286 du 22. 9. 1997, p. 30.

⁽³⁾ Avis rendu le 7 juillet 1997.

⁽⁴⁾ Avis rendu le 15 mai 1997.

⁽⁵⁾ JO L 56 du 4. 3. 1968, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (Euratom, CECA, CE) n° 2485/96 (JO L 338 du 28. 12. 1996, p. 1).

RÈGLEMENT (CE) N° 2193/97 DE LA COMMISSION**du 3 novembre 1997****concernant l'arrêt de la pêche du flétan du Groenland par les navires battant pavillon du Royaume-Uni**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CEE) n° 2847/93 du Conseil, du 12 octobre 1993, instituant un régime de contrôle applicable à la politique commune de la pêche ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 686/97 ⁽²⁾, et notamment son article 21 paragraphe 3,

considérant que le règlement (CE) n° 395/97 du Conseil, du 20 décembre 1996, répartissant, pour l'année 1997, les quotas de captures de la Communauté dans les eaux du Groenland ⁽³⁾, prévoit des quotas de flétan du Groenland pour 1997;

considérant que, afin d'assurer le respect des dispositions relatives aux limitations quantitatives des captures d'un stock soumis à quota, il est nécessaire que la Commission fixe la date à laquelle les captures effectuées par les navires battant pavillon d'un État membre sont réputées avoir épuisé le quota attribué;

considérant que, selon les informations communiquées à la Commission, les captures de flétan du Groenland dans les eaux des divisions CIEM V, XIV (eaux du Groenland) par des navires battant pavillon du Royaume-Uni ou enregistrés au Royaume-Uni ont atteint le quota attribué pour

1997; que le Royaume-Uni a interdit la pêche de ce stock à partir du 17 octobre 1997; qu'il convient dès lors de retenir cette date,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les captures de flétan du Groenland dans les eaux des divisions CIEM V, XIV (eaux du Groenland) effectuées par les navires battant pavillon du Royaume-Uni ou enregistrés au Royaume-Uni sont réputées avoir épuisé le quota attribué au Royaume-Uni pour 1997.

La pêche du flétan du Groenland dans les eaux des divisions CIEM V, XIV (eaux du Groenland) effectuée par des navires battant pavillon du Royaume-Uni ou enregistrés au Royaume-Uni est interdite, ainsi que la conservation à bord, le transbordement et le débarquement de ce stock capturé par ces navires après la date d'application de ce règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Il est applicable à partir du 17 octobre 1997.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 3 novembre 1997.

Par la Commission

Emma BONINO

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 261 du 20. 10. 1993, p. 1.

⁽²⁾ JO L 102 du 19. 4. 1997, p. 1.

⁽³⁾ JO L 66 du 6. 3. 1997, p. 71.

RÈGLEMENT (CE) N° 2194/97 DE LA COMMISSION**du 3 novembre 1997****concernant l'arrêt de la pêche de la sole commune par les navires battant pavillon de la Belgique**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CEE) n° 2847/93 du Conseil, du 12 octobre 1993, instituant un régime de contrôle applicable à la politique commune de la pêche ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 686/97 ⁽²⁾, et notamment son article 21 paragraphe 3,

considérant que le règlement (CE) n° 390/97 du Conseil, du 20 décembre 1996, fixant, pour certains stocks et groupes de stocks de poissons, les totaux admissibles des captures pour 1997 et certaines conditions dans lesquelles ils peuvent être pêchés ⁽³⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1974/97 ⁽⁴⁾, prévoit des quotas de soles communes pour 1997;

considérant que, afin d'assurer le respect des dispositions relatives aux limitations quantitatives des captures d'un stock soumis à quota, il est nécessaire que la Commission fixe la date à laquelle les captures effectuées par les navires battant pavillon d'un État membre sont réputées avoir épuisé le quota attribué;

considérant que, selon les informations communiquées à la Commission, les captures de soles communes dans les eaux de la division CIEM VII e par des navires battant pavillon de la Belgique ou enregistrés en Belgique ont

atteint le quota attribué pour 1997; que la Belgique a interdit la pêche de ce stock à partir du 19 octobre 1997; qu'il convient dès lors de retenir cette date,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les captures de soles communes dans les eaux de la division CIEM VII e effectuées par les navires battant pavillon de la Belgique ou enregistrés en Belgique sont réputées avoir épuisé le quota attribué à la Belgique pour 1997.

La pêche de la sole commune dans les eaux de la division CIEM VII e effectuée par des navires battant pavillon de la Belgique ou enregistrés en Belgique est interdite, ainsi que la conservation à bord, le transbordement et le débarquement de ce stock capturé par ces navires après la date d'application de ce règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Il est applicable à partir du 19 octobre 1997.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 3 novembre 1997.

Par la Commission

Emma BONINO

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 261 du 20. 10. 1993, p. 1.

⁽²⁾ JO L 102 du 19. 4. 1997, p. 1.

⁽³⁾ JO L 66 du 6. 3. 1997, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 278 du 11. 10. 1997, p. 1.

RÈGLEMENT (CE) N° 2195/97 DE LA COMMISSION
du 3 novembre 1997
concernant l'arrêt de la pêche du hareng par les navires battant pavillon de
l'Allemagne

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CEE) n° 2847/93 du Conseil, du 12 octobre 1993, instituant un régime de contrôle applicable à la politique commune de la pêche ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 686/97 ⁽²⁾, et notamment son article 21 paragraphe 3,

considérant que le règlement (CE) n° 390/97 du Conseil, du 20 décembre 1996, fixant, pour certains stocks et groupes de stocks de poissons, les totaux admissibles des captures pour 1997 et certaines conditions dans lesquelles ils peuvent être pêchés ⁽³⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1974/97 ⁽⁴⁾, prévoit des quotas de hareng pour 1997;

considérant que, afin d'assurer le respect des dispositions relatives aux limitations quantitatives des captures d'un stock soumis à quota, il est nécessaire que la Commission fixe la date à laquelle les captures effectuées par les navires battant pavillon d'un État membre sont réputées avoir épuisé le quota attribué;

considérant que, selon les informations communiquées à la Commission, les captures de hareng dans les eaux des divisions CIEM V b (zone CE), VI a (au nord de 56° N), VI b par des navires battant pavillon de l'Allemagne ou enregistrés en Allemagne ont atteint le quota attribué pour 1997; que l'Allemagne a interdit la pêche de ce

stock à partir du 17 octobre 1997; qu'il convient dès lors de retenir cette date,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les captures de hareng dans les eaux des divisions CIEM V b (zone CE), VI a (au nord de 56° N), VI b effectuées par les navires battant pavillon de l'Allemagne ou enregistrés en Allemagne sont réputées avoir épuisé le quota attribué à l'Allemagne pour 1997.

La pêche du hareng dans les eaux des divisions CIEM V b (zone CE), VI a (au nord de 56° N), VI b effectuée par des navires battant pavillon de l'Allemagne ou enregistrés en Allemagne est interdite, ainsi que la conservation à bord, le transbordement et le débarquement de ce stock capturé par ces navires après la date d'application de ce règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Il est applicable à partir du 17 octobre 1997.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 3 novembre 1997.

Par la Commission

Emma BONINO

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 261 du 20. 10. 1993, p. 1.

⁽²⁾ JO L 102 du 19. 4. 1997, p. 1.

⁽³⁾ JO L 66 du 6. 3. 1997, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 278 du 11. 10. 1997, p. 1.

RÈGLEMENT (CE) N° 2196/97 DE LA COMMISSION**du 4 novembre 1997****fixant, pour le mois d'octobre 1997, le taux de conversion agricole spécifique du montant du remboursement des frais de stockage dans le secteur du sucre**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CEE) n° 1785/81 du Conseil, du 30 juin 1981, portant organisation commune des marchés dans le secteur du sucre ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1599/96 ⁽²⁾,

vu le règlement (CEE) n° 3813/92 du Conseil, du 28 décembre 1992, relatif à l'unité de compte et aux taux de conversion à appliquer dans le cadre de la politique agricole commune ⁽³⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 150/95 ⁽⁴⁾,

vu le règlement (CEE) n° 1713/93 de la Commission, du 30 juin 1993, établissant des modalités particulières pour l'application du taux de conversion agricole dans le secteur du sucre ⁽⁵⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 59/97 ⁽⁶⁾, et notamment son article 1^{er} paragraphe 3,

considérant que l'article 1^{er} paragraphe 2 du règlement (CEE) n° 1713/93 dispose que le montant du remboursement des frais de stockage visé à l'article 8 du règlement (CEE) n° 1785/81 est converti en monnaies nationales en utilisant un taux de conversion agricole spécifique égal à la moyenne, calculée *pro rata temporis*, des taux de

conversion agricoles applicables pendant le mois de stockage; que ce taux de conversion agricole spécifique doit être fixé chaque mois pour le mois précédent;

considérant que l'application de ces dispositions conduit à fixer, pour le mois d'octobre 1997, le taux de conversion agricole spécifique du montant du remboursement des frais de stockage dans les différentes monnaies nationales, comme indiqué à l'annexe du présent règlement,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le taux de conversion agricole spécifique à utiliser pour la conversion du montant du remboursement des frais de stockage visé à l'article 8 du règlement (CEE) n° 1785/81 dans chacune des monnaies nationales est fixé, pour le mois d'octobre 1997, comme indiqué en annexe.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 5 novembre 1997.

Il est applicable avec effet à partir du 1^{er} octobre 1997.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 4 novembre 1997.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 177 du 1. 7. 1981, p. 4.

⁽²⁾ JO L 206 du 16. 8. 1996, p. 43.

⁽³⁾ JO L 387 du 31. 12. 1992, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 22 du 31. 1. 1995, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 159 du 1. 7. 1993, p. 94.

⁽⁶⁾ JO L 14 du 17. 1. 1997, p. 25.

ANNEXE

du règlement de la Commission, du 4 novembre 1997, fixant, pour le mois d'octobre 1997, le taux de conversion agricole spécifique du montant du remboursement des frais de stockage dans le secteur du sucre

Taux de conversion agricole spécifique

1 écu =	40,9321	francs belges ou luxembourgeois
	7,54917	couronnes danoises
	1,98243	mark allemand
	312,011	drachmes grecques
	167,153	pesetas espagnoles
	6,68769	francs français
	0,759189	livre irlandaise
	1 973,93	liras italiennes
	2,23273	florins néerlandais
	13,9485	schillings autrichiens
	200,321	escudos portugais
	6,02811	marks finlandais
	8,72775	couronnes suédoises
	0,695735	livre sterling

RÈGLEMENT (CE) N° 2197/97 DE LA COMMISSION

du 4 novembre 1997

établissant des valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 3223/94 de la Commission, du 21 décembre 1994, portant modalités d'application du régime à l'importation des fruits et légumes⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2375/96⁽²⁾, et notamment son article 4 paragraphe 1,

vu le règlement (CEE) n° 3813/92 du Conseil, du 28 décembre 1992, relatif à l'unité de compte et aux taux de conversion à appliquer dans le cadre de la politique agricole commune⁽³⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 150/95⁽⁴⁾, et notamment son article 3 paragraphe 3,

considérant que le règlement (CE) n° 3223/94 prévoit, en application des résultats des négociations commerciales multilatérales du cycle d'Uruguay, les critères pour la fixation par la Commission des valeurs forfaitaires à l'im-

portation des pays tiers, pour les produits et les périodes qu'il précise dans son annexe;

considérant que, en application des critères susvisés, les valeurs forfaitaires à l'importation doivent être fixées aux niveaux repris à l'annexe du présent règlement,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les valeurs forfaitaires à l'importation visées à l'article 4 du règlement (CE) n° 3223/94 sont fixées comme indiqué dans le tableau figurant en annexe.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 5 novembre 1997.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 4 novembre 1997.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 337 du 24. 12. 1994, p. 66.

⁽²⁾ JO L 325 du 14. 12. 1996, p. 5.

⁽³⁾ JO L 387 du 31. 12. 1992, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 22 du 31. 1. 1995, p. 1.

ANNEXE

du règlement de la Commission, du 4 novembre 1997, établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes

(en écus par 100 kg)

Code NC	Code des pays tiers (1)	Valeur forfaitaire à l'importation
0702 00 45	064	57,0
	204	49,9
	999	53,5
0709 90 79	052	69,2
	999	69,2
0805 20 31	204	75,6
	999	75,6
0805 20 33, 0805 20 35, 0805 20 37, 0805 20 39	052	42,7
	999	42,7
0805 30 40	052	83,8
	388	53,7
	524	67,8
	528	48,0
	999	63,3
0806 10 50	052	100,4
	064	62,8
	400	231,4
	999	131,5
0808 10 92, 0808 10 94, 0808 10 98	060	41,6
	064	44,3
	388	88,0
	400	87,7
	404	87,9
	528	52,4
	999	67,0
0808 20 67	052	91,6
	064	78,2
	400	86,3
	999	85,4

(1) Nomenclature des pays fixée par le règlement (CE) n° 68/96 de la Commission (JO L 14 du 19. 1. 1996, p. 6). Le code «999» représente «autres origines».

RÈGLEMENT (CE) N° 2198/97 DE LA COMMISSION

du 4 novembre 1997

modifiant les prix représentatifs et les droits additionnels à l'importation pour certains produits du secteur du sucre

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CEE) n° 1785/81 du Conseil, du 30 juin 1981, portant organisation commune des marchés dans le secteur du sucre ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1599/96 ⁽²⁾,

vu le règlement (CE) n° 1423/95 de la Commission, du 23 juin 1995, établissant les modalités d'application pour l'importation des produits du secteur du sucre autres que les mélasses ⁽³⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1143/97 ⁽⁴⁾, et notamment son article 1^{er} paragraphe 2 deuxième alinéa et son article 3 paragraphe 1,

considérant que les montants des prix représentatifs et des droits additionnels applicables à l'importation de sucre blanc, de sucre brut et de certains sirops ont été fixés par le règlement (CE) n° 1222/97 de la Commission ⁽⁵⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2189/97 ⁽⁶⁾;

considérant que l'application des règles et modalités de fixation rappelées dans le règlement (CE) n° 1423/95 aux données dont la Commission a connaissance conduit à modifier lesdits montants actuellement en vigueur conformément à l'annexe du présent règlement,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les prix représentatifs et les droits additionnels applicables à l'importation des produits visés à l'article 1^{er} du règlement (CE) n° 1423/95 sont fixés comme indiqué en annexe.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 5 novembre 1997.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 4 novembre 1997.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 177 du 1. 7. 1981, p. 4.

⁽²⁾ JO L 206 du 16. 8. 1996, p. 43.

⁽³⁾ JO L 141 du 24. 6. 1995, p. 16.

⁽⁴⁾ JO L 165 du 24. 6. 1997, p. 11.

⁽⁵⁾ JO L 173 du 1. 7. 1997, p. 3.

⁽⁶⁾ JO L 299 du 4. 11. 1997, p. 19.

ANNEXE

du règlement de la Commission, du 4 novembre 1997, modifiant les prix représentatifs et les montants des droits additionnels applicables à l'importation du sucre blanc, du sucre brut et des produits du code NC 1702 90 99

(en écus)

Code NC	Montant du prix représentatif par 100 kg net du produit en cause	Montant du droit additionnel par 100 kg net du produit en cause
1701 11 10 ⁽¹⁾	25,60	3,61
1701 11 90 ⁽¹⁾	25,60	8,73
1701 12 10 ⁽¹⁾	25,60	3,47
1701 12 90 ⁽¹⁾	25,60	8,30
1701 91 00 ⁽²⁾	26,91	11,78
1701 99 10 ⁽²⁾	26,91	7,26
1701 99 90 ⁽²⁾	26,91	7,26
1702 90 99 ⁽³⁾	0,27	0,38

⁽¹⁾ Fixation pour la qualité type telle que définie à l'article 1^{er} du règlement (CEE) n° 431/68 du Conseil (JO L 89 du 10. 4. 1968, p. 3) modifié.

⁽²⁾ Fixation pour la qualité type telle que définie à l'article 1^{er} du règlement (CEE) n° 793/72 du Conseil (JO L 94 du 21. 4. 1972, p. 1).

⁽³⁾ Fixation par 1 % de teneur en saccharose.

Information sur la date d'entrée en vigueur de l'accord concernant les relations en matière de pêche entre la Communauté européenne et la république de Lituanie et du protocole fixant les conditions applicables aux associations temporaires d'entreprises et aux sociétés mixtes prévues par l'accord concernant les relations en matière de pêche entre la Communauté européenne et la république de Lituanie

Les procédures internes d'application par les deux parties de l'accord concernant les relations en matière de pêche entre la Communauté européenne et la république de Lituanie et du protocole fixant les conditions applicables aux associations temporaires d'entreprises et aux sociétés mixtes prévues par l'accord concernant les relations en matière de pêche entre la Communauté européenne et la république de Lituanie, signés à Bruxelles le 20 décembre 1996 ⁽¹⁾, ayant été accomplies, l'accord et le protocole sont en conséquence entrés en vigueur le 13 octobre 1997.

⁽¹⁾ JO L 332 du 20. 12. 1996, p. 6.

II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

CONSEIL

DÉCISION DU CONSEIL

du 27 octobre 1997

portant nomination d'un membre du Comité économique et social

(97/743/CE, Euratom)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 194,

vu le traité instituant la Communauté européenne de l'énergie atomique, et notamment son article 166,

vu la décision 94/660/CE, Euratom du Conseil, du 26 septembre 1994, portant nomination des membres du Comité économique et social pour la période du 21 septembre 1994 au 20 septembre 1998 ⁽¹⁾,

considérant qu'un siège de membre du Comité précité est devenu vacant à la suite de la démission de Monsieur Werner Löw, qui a été portée à la connaissance du Conseil en date du 14 mai 1997;

vu les candidatures présentées par le gouvernement allemand,

après avoir recueilli l'avis de la Commission des Communautés européennes,

DÉCIDE:

Article unique

Madame Renate Hornung-Draus est nommée membre du Comité économique et social en remplacement de Monsieur Werner Löw pour la durée du mandat de celui-ci restant à courir, soit jusqu'au 20 septembre 1998.

Fait à Luxembourg, le 27 octobre 1997.

Par le Conseil

Le président

R. GOEBBELS

⁽¹⁾ JO L 257 du 5. 10. 1994, p. 20.

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 21 octobre 1997

en application de l'article 90 paragraphe 3 du traité CE relative aux dispositions de la législation portuaire italienne en matière de travail

(Le texte en langue italienne est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(97/744/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 90 paragraphe 3,

après avoir donné aux autorités italiennes, à l'Associazione nazionale compagnie e imprese portuali (ANCIP), à la Compagnia unica fra i lavoratori delle merci varie del porto di Genova (CULMV), à l'AUSITRA — Federazione italiana imprese di servizi —, au Comitato nazionale degli utenti e degli Operatori portuali, à l'Associazione degli operatori dei magazzini e deposito merci e delle Imprese operanti nel settore della logistica (ASSOLOGISTICA) et à l'Associazione degli operatori terminalisti (ASSOTOP), l'occasion de faire connaître leur point de vue concernant les griefs formulés par la Commission au sujet de la législation portuaire italienne en matière de travail portuaire et d'opérations portuaires,

considérant ce qui suit:

1. LES FAITS

1.1. Antécédents procéduraux

- (1) Dans son arrêt du 10 décembre 1991 dans l'affaire C-179/90, *Merci convenzionali porto di Genova* (ci-après «l'arrêt port de Gênes»⁽¹⁾) en réponse à une question préjudicielle, la Cour de justice des Communautés européennes a dit pour droit que «l'article 90, en relation avec les articles 30, 48 et 86 du traité CEE, s'oppose à une réglementation d'un État membre qui confère à une entreprise établie

dans cet État le droit exclusif d'organiser les opérations portuaires et oblige celle-ci à recourir, pour l'exécution de ces opérations, à une compagnie portuaire composée exclusivement de travailleurs nationaux.»

- (2) À la suite de cet arrêt, et constatant que l'Italie n'avait pas modifié sa législation, la Commission a adressé au gouvernement italien, le 31 juillet 1992, une lettre de mise en demeure au titre de l'article 90 paragraphe 3 du traité, l'invitant à lui présenter les mesures qu'il entendait prendre à ce sujet.
- (3) À la suite de la lettre de la Commission, le gouvernement italien a successivement arrêté un décret-loi — renouvelé huit fois —, la loi de réforme portuaire n° 84 du 28 janvier 1994, puis un nouveau décret-loi qui modifie la loi en question — renouvelé une quinzaine de fois et, en dernier lieu, le 21 octobre 1996 — converti en loi, le 23 décembre 1996, par la loi n° 647.
- (4) Le 7 mai 1997, la Commission, constatant que la législation portuaire italienne telle qu'elle résulte de la loi n° 84/94 telle que modifiée par la loi n° 647/96 (ci-après «la loi n° 84/94») continuait à être incompatible avec le droit communautaire de la concurrence, a adressé au gouvernement italien une lettre de mise en demeure complémentaire. Le gouvernement italien a répondu par lettre du 7 juillet 1997.

1.2. La législation portuaire italienne avant la loi n° 84/94

- (5) La présente procédure concerne les opérations portuaires en Italie. Par «opérations portuaires», on entend les activités énumérées à l'article 16 para-

⁽¹⁾ Recueil 1991, p. I-5889.

graphe 1 de la loi n° 84/94: chargement, déchargement, embarquement, débarquement, stockage et manutention en tous genres des marchandises.

- (6) Au moment de l'arrêt port de Gênes, le marché des opérations portuaires, tel qu'il était réglementé par le *Codice della Navigazione*, se présentait sous la forme d'un système de double monopole:
- d'une part, le monopole sur l'organisation des opérations portuaires: une entreprise (en général contrôlée par le gestionnaire du port) recevait le droit exclusif d'effectuer des opérations portuaires même si plusieurs entreprises recevaient ce droit dans chaque port; cependant ce droit était chaque fois limité à un secteur spécifique du marché (marchandises diverses, conteneurs, produits frais, etc.), ce qui permet d'affirmer qu'il s'agissait bien d'un droit exclusif (sur le marché de référence); ces entreprises n'étaient cependant pas autorisées à faire exécuter ces opérations par leur propre personnel,
 - d'autre part, le monopole sur l'exécution des opérations portuaires: dans chaque port, une compagnie de dockers (ci-après «compagnie portuaire») recevait le droit exclusif de fournir (aux entreprises visées au premier tiret) la main-d'œuvre nécessaire à l'exécution des opérations portuaires en question,
 - par ailleurs, l'autoproduction (à savoir la possibilité pour un navire d'effectuer les opérations de chargement ou de déchargement avec son propre personnel de bord) était interdite.
- (7) Dans l'arrêt port de Gênes, la Cour s'est penchée plus précisément sur les opérations portuaires relatives au fret ordinaire dans le port de Gênes et à tout d'abord constaté que les entreprises en question bénéficiaient d'un monopole légal sur une partie substantielle du marché commun (respectivement sur les secteurs de l'organisation et de l'exécution des opérations portuaires).
- (8) La Cour a ensuite constaté que les deux entreprises investies, selon les modalités définies par la réglementation nationale en cause, de droits exclusifs étaient de ce fait amenées soit à exiger le paiement de services non demandés, soit à facturer des prix disproportionnés [infractions visées par l'article 86 point a)] soit à refuser de recourir à une technologie moderne [ce qui a pour effet de limiter le développement technique au sens de l'article 86 point b)], ce qui entraînait un accroissement du coût des opérations et un allongement des délais, soit encore à octroyer des réductions de prix à certains utilisateurs avec compensation concomitante de ces réductions par une augmentation des prix facturés à d'autres utilisateurs [ce qui va à l'encontre des dispositions de l'article 86 point c)].
- (9) La Cour a donc conclu que «dans ces conditions, il y a lieu de constater qu'un État membre crée une situation contraire à l'article 86 du traité lorsqu'il adopte une réglementation du type de celle en cause (...), réglementation qui est susceptible d'affecter le commerce entre États membres.»⁽¹⁾
- ### 1.3. La législation portuaire après la loi n° 84/94
- (10) La loi n° 84/94 a modifié le fonctionnement du marché en cause.
- Ces modifications n'ont satisfait qu'en partie les demandes formulées dans la lettre de mise en demeure du 31 juillet 1992 et ont introduit de nouvelles distorsions de concurrence incompatibles avec le traité.
- (11) Il convient d'analyser la loi n° 84/94 à la lumière des dispositions de la loi n° 1369 du 23 octobre 1960 (ci-après «la loi n° 1369/60»), laquelle interdit le recours à toute forme d'intermédiaire pour la fourniture de main-d'œuvre et réglemente l'utilisation de celle-ci pour les prestations fournies en sous-traitance.
- a) L'article 1^{er} de la loi n° 1369/60 dispose que «l'entrepreneur n'est pas autorisé à confier en sous-traitance (...) l'exécution de simples prestations de main-d'œuvre (...). En cas de non-respect, la loi prévoit des sanctions pénales à l'encontre tant de l'entrepreneur faisant appel à cette main-d'œuvre que de l'entreprise qui la fournit.
- b) En l'espèce, la loi en question a pour conséquence que les entreprises portuaires ne peuvent en principe pas disposer de main-d'œuvre temporaire pour faire face aux pics de la demande ni, lorsqu'elles sont confrontées à des périodes de creux, mettre à la disposition d'entreprises concurrentes leur main-d'œuvre excédentaire.
- c) En outre, la jurisprudence italienne semble avoir étendu cette interdiction visant la main-d'œuvre temporaire à la prestation de services en régime de sous-traitance, lorsque ces services sont caractérisés par un «haut contenu de main-d'œuvre». Ainsi, en ce qui concerne les ports, les tribunaux italiens considèrent que l'article 1^{er} de la loi n° 1369/60 interdit la sous-traitance (tant active que passive) des opérations de chargement, de déchargement et de manutention de marchandises (voir par exemple la question préjudicielle posée par la Pretura di La Spezia à la Cour de justice, affaire C-163/96, *Procedura penale c/ Silvano Raso*, en cours d'instruction). Cela a

(1) Arrêt mentionné ci-dessus, point 20 des motifs.

notamment pour conséquence que les terminalistes ne peuvent pas confier l'exécution de certaines opérations à haut contenu de main-d'œuvre en sous-traitance et que les entreprises portuaires ne peuvent pas fournir en sous-traitance des services à haut contenu de main-d'œuvre. Par contre, la sous-traitance des opérations à haut contenu de capital et à faible contenu de main-d'œuvre n'est pas visée par l'interdiction générale.

- d) Le gouvernement italien a informé la Commission du fait que le Parlement italien avait approuvé, le 18 juin 1997, une nouvelle loi de libéralisation du travail intérimaire. Il s'agit de la loi n° 196 du 24 juin 1997 (ci-après «la loi n° 196/97»). Il ressort cependant aussi bien des informations à la disposition de la Commission que de la réponse communiquée par le gouvernement italien le 7 juillet 1997 qu'en l'état actuel des choses, cette nouvelle loi n'est pas applicable dans les ports. En effet:
- i) en premier lieu, la loi n° 196/97 n'abroge pas la loi n° 1369/60, mais instaure un régime dérogatoire en vertu duquel le ministère du travail octroie à certaines entreprises l'autorisation de fournir de la main-d'œuvre intérimaire. Or, la loi n° 84/94 instaure un régime spécifique de dérogation à la loi n° 1369/60 pour le secteur portuaire. Par conséquent, le régime de dérogation à la loi n° 1369/60 applicable aux ports devrait être celui que prévoit la loi n° 84/94, et non celui de la loi n° 196/97;
- ii) en deuxième lieu, à supposer même que la loi n° 196/97 soit théoriquement applicable aux ports, les contraintes objectives qu'elle définit en limitant fortement la portée en ce qui concerne le travail portuaire. Les entreprises portuaires ne semblent pas pouvoir bénéficier de l'autorisation au titre de la loi n° 196/97, du fait que seules les entreprises ayant pour objet exclusif la fourniture de main-d'œuvre sont éligibles [article 2 paragraphe 2 point a) de la loi n° 196/97]. Ensuite, les petites entreprises, dont le rôle est capital dans le fonctionnement d'un port, sont exclues du champ d'application de ladite loi [seules les entreprises fournissant des services de main-d'œuvre temporaire dans au moins quatre régions distinctes sont en effet concernées selon l'article 2 paragraphe 2 point b)]. Enfin, l'article 12 de la loi n° 196/97 interdit d'avoir recours à de la main-d'œuvre temporaire à deux reprises dans un intervalle inférieur à dix jours. L'application de cette réglementation dans un port empêcherait donc de faire face à deux pics de la demande survenant dans un laps de temps inférieur à dix jours.
- (12) Les principales caractéristiques du marché après la loi n° 84/94 peuvent se résumer comme suit.
- a) Du point de vue administratif, la nouvelle loi crée les autorités portuaires, qui succèdent aux gestionnaires des ports dans leur tâche d'autorité administrative. Contrairement aux gestionnaires, les Autorités portuaires ne sont autorisées ni directement ni indirectement à fournir des services d'opérations portuaires.
- b) L'autoproduction est autorisée (article 16 paragraphe 3), sous réserve d'un agrément délivré par l'autorité portuaire.
- c) Le marché des opérations portuaires pour le compte de tiers est ouvert à la concurrence, sous réserve d'un agrément délivré par l'autorité portuaire (article 16). L'autorité portuaire peut toutefois limiter le nombre d'entreprises agréées, pour tenir compte des caractéristiques du port et du trafic, tout en garantissant un degré maximal de concurrence. Contrairement à la situation qui prévalait jusqu'alors, les entreprises agréées au titre de l'article 16 peuvent recourir à leur propre personnel pour l'exécution physique des opérations portuaires (article 27, qui abroge l'article 110 quatrième alinéa du *Codice della navigazione*). Jusqu'au 31 décembre 1996, elles avaient néanmoins l'obligation d'embaucher en priorité les membres des anciennes compagnies portuaires.
- En vertu de l'article 18 de la loi n° 84/94, les autorités portuaires peuvent en outre octroyer des concessions de quais ou de portions de quai aux entreprises agréées au titre de l'article 16. En règle générale, une entreprise ayant reçu une partie du port en concession est un terminaliste. Les terminalistes peuvent recourir à leur propre personnel pour l'exécution physique des opérations portuaires (article 27, qui abroge l'article 110 quatrième alinéa du *Codice della navigazione*). Ici aussi, l'obligation d'embaucher en priorité les membres des anciennes compagnies portuaires a pris fin le 31 décembre 1996.
- Les anciennes compagnies portuaires sont dissoutes et transformées en entreprises qui effectuent — entre autres — des opérations portuaires (article 21). En principe, les anciennes compagnies exercent leurs activités en régime de concurrence. Cependant, la loi accorde à ces anciennes compagnies des avantages par rapport à leurs concurrents [voir point d)] ainsi que des aides.
- d) La loi prévoit en effet les dérogations suivantes à la loi n° 1369/60, en vertu de laquelle le travail intérimaire et la sous-traitance de tâches à haut contenu de main-d'œuvre sont interdits:

- i) d'une part, en ce qui concerne les prestations de services à haut contenu de main-d'œuvre fournies en régime de sous-traitance, l'article 17 paragraphe 3 de la loi n° 84/94 octroie aux anciennes compagnies portuaires le droit exclusif de déroger à l'interdiction générale, ce qui leur confère une position de monopole pour l'offre de ces services. La loi ne précise pas à partir de quand une opération portuaire est «à haut contenu de main-d'œuvre», et il est par conséquent difficile de délimiter ce monopole avec précision;
- ii) d'autre part, en ce qui concerne le travail intérimaire destiné à faire face à des pics de la demande, l'Autorité portuaire peut:
- soit favoriser la formation d'un consortium volontaire au sein duquel elle désignera elle-même une ou plusieurs entreprises autorisées à sous-traiter de la main-d'œuvre à leurs concurrents,
 - soit constituer une agence pour la fourniture (en régime de monopole) de main-d'œuvre temporaire aux entreprises portuaires; jusqu'à la constitution de cette agence, c'est l'ancienne compagnie portuaire qui est titulaire de ce monopole.

2. APPRÉCIATION DE LA LOI n° 84/94

- (13) La loi n° 84/94, bien qu'ayant modifié l'organisation du marché précédemment en vigueur, n'a pas donné suite de façon pleinement satisfaisante à la lettre de mise en demeure du 31 juillet 1992 et a créé de nouvelles situations incompatibles avec l'article 86 du traité. La loi n° 196/97 ne change en rien cette appréciation, pour les raisons exposées ci-dessous.
- (14) La présente appréciation ne porte pas sur la compatibilité avec le droit communautaire de la loi n° 1369/60.

2.1. Cadre juridique général

2.1.1. *Marchés de services pertinents*

- (15) Les modifications introduites par la loi n° 84/94 ont transformé l'organisation des marchés.

Les marchés de services à prendre en compte sont les suivants:

- a) le marché des opérations portuaires pour le compte de tiers (la liste des opérations portuaires figure à l'article 16 de la loi n° 84/94)

Étant donné que, dans les faits, toutes ces opérations sont complémentaires les unes par rapport aux autres et que chacune peut être fournie par un opérateur différent, il convient de considérer

que chaque opération donne naissance à un marché en soi. Néanmoins, dans un souci de simplification dans la présente procédure l'ensemble de ces services est assimilé à un seul marché;

- b) le marché de la mise à disposition de main-d'œuvre temporaire (article 17 paragraphes 2 et 3 de la loi n° 84/94)

Grâce à la réforme, les entreprises portuaires peuvent embaucher du personnel pour l'exécution des opérations portuaires. Toutefois, outre leur propre personnel, les entreprises portuaires doivent aussi recourir à une main-d'œuvre temporaire. En effet, elles n'ont pas un effectif suffisant pour faire face à la demande en période de pic (la fluctuation de la demande est inhérente à l'activité d'un port, qui est liée à l'arrivée des navires). Dès lors, lorsqu'une situation de pic se présente, les entreprises portuaires (y compris les terminalistes) doivent soit refuser du travail, soit faire appel à des ouvriers temporaires;

- c) le marché des prestations de services à haut contenu de main-d'œuvre fournies en régime de sous-traitance (article 17 paragraphe 3 de la loi n° 84/94)

Les entreprises portuaires qui offrent un service complet (terminalistes) peuvent soit effectuer toutes les tâches grâce à leurs propres moyens et personnel (éventuellement lié par contrat temporaire), soit sous-traiter certaines opérations. La décision de recourir ou non à la sous-traitance a une incidence considérable sur l'organisation du travail, les investissements en formation et en matériel, l'embauche, etc. Aussi les deux solutions (sous-traiter ou non certaines tâches) ne sont-elles pas parfaitement substituables pour une entreprise, du moins à court terme.

Il découle des considérations qui précèdent qu'il existe un marché spécifique des opérations portuaires fournies en sous-traitance (ou, plus exactement, un marché spécifique pour chaque opération fournie en sous-traitance). Le marché pertinent dans le cadre de la présente procédure est limité, quant à lui, aux opérations à haut contenu de main-d'œuvre.

- (16) Le gouvernement italien a objecté que la définition de ces deux derniers marchés serait trop «technique». À son avis, le marché de la mise à disposition de main-d'œuvre temporaire [point b)] et le marché des prestations de services à haut contenu de main-d'œuvre fournies en régime de sous-traitance [point c)] ne formeraient qu'un seul marché, à savoir celui des services portuaires. Il en veut pour preuve que la main-d'œuvre temporaire et les prestations de services à haut contenu de main-d'œuvre répondent à une même demande.

Main-d'œuvre temporaire et services à haut contenu de main-d'œuvre peuvent en effet, dans certaines circonstances, répondre à une même demande. Toutefois, ces deux activités ne sont pas suffisamment substituables pour qu'il soit possible de considérer qu'elles constituent un seul et même marché. Cette remarque est vraie du point de vue tant de la demande que de l'offre.

— En premier lieu, le recours à la main-d'œuvre temporaire est un achat de «moyens», tandis que le recours à un sous-traitant est un achat de «résultat». Il est par conséquent évident que ces deux solutions affectent différemment l'organisation de l'entreprise: le fait pour une entreprise de recourir à de la main-d'œuvre temporaire n'entraîne aucune modification au niveau de son organisation; l'entreprise en question dispose simplement d'un personnel supplémentaire pendant un période déterminée. Ce personnel fournit des prestations comme n'importe quel employé de l'entreprise, selon les procédures de cette dernière. En outre, l'entreprise en question continue d'assumer toute la responsabilité de l'organisation et de la gestion des opérations. Par contre, l'entreprise qui confie l'exécution de certaines tâches à un sous-traitant lui délègue une partie de ses responsabilités en matière d'organisation et de gestion. Le personnel en question exécute les tâches de chargement et de déchargement sous les ordres et selon les procédures (et le savoir-faire) de l'entreprise sous-traitante.

— En deuxième lieu, main-d'œuvre temporaire et sous-traitance de services répondent à une demande différente en termes de flexibilité.

La sous-traitance de services permet à l'entreprise qui y recourt de faire exécuter la totalité d'un service par un tiers. Le contrat de sous-traitance prend fin avec l'exécution de ce service. Les entreprises portuaires qui recourent au travail temporaire disposent par contre d'une main-d'œuvre supplémentaire durant un laps de temps déterminé. Cela signifie que l'entreprise fixe le nombre de dockers dont elle souhaite s'assurer les services (lequel peut être inférieur au nombre de dockers nécessaires à l'exécution d'une opération) ainsi que la période pendant laquelle elle a besoin de ce personnel (en règle générale, cette période ne correspondra pas au temps requis pour mener à bien une opération).

— En troisième lieu comme il découle du point 2, chacune des deux solutions répond à une typologie différente au niveau de la demande: en pratique, alors que n'importe quelle entreprise

portuaire autorisée à exercer des opérations portuaires au titre de l'article 16 de la loi n° 84/94 est susceptible de recourir à de la main-d'œuvre temporaire pour faire face à des pics de la demande, ce seront vraisemblablement les terminalistes qui seront les principaux demandeurs de prestations de services en sous-traitance. De même, alors que la demande de main-d'œuvre temporaire a pour objectif affiché de faire face à des pics de la demande, le recours à des services en sous-traitance peut également s'inscrire dans une logique industrielle de tertiarisation des activités, à laquelle la main-d'œuvre temporaire n'est pas en mesure de répondre.

— En quatrième lieu, les conditions d'accès à ces deux marchés (côté de l'offre) sont différentes.

La main-d'œuvre temporaire pourrait, en théorie, être fournie par n'importe quelle agence d'intérim, par exemple par l'agence prévue à l'article 17 paragraphe 1 point b). Par contre, la fourniture d'opérations portuaires en sous-traitance ne peut être le fait que d'une entreprise portuaire disposant du savoir-faire nécessaire et agréée pour exercer des opérations portuaires sur la base de l'article 16 de la loi n° 84/94.

Aussi convient-il d'analyser la législation en question sur la base de trois marchés distincts, quoique contigus.

2.1.2. *Partie substantielle du marché commun*

(17) La Cour a indiqué dans l'arrêt port de Gênes qu'eu égard au volume de trafic, ce port constituait une partie substantielle du marché commun.

(18) Dans sa lettre de mise en demeure du 31 juillet 1992, la Commission a étendu cette considération aux ports de Tarente, de Venise, de Livourne, de Naples et de Ravenne.

(19) La législation en question établit une organisation du marché identique dans tous les ports italiens, organisation qui se traduit par la présence de positions dominantes similaires dans tous les principaux ports italiens. Cette situation est susceptible de créer une distorsion de la concurrence sur tout le territoire italien.

(20) Or, la Cour a déclaré dans l'arrêt rendu le 5 octobre 1994 dans l'affaire C-323/93, Centre d'insémination de la Crespelle, que: «en établissant (...) une juxtaposition de monopoles territorialement limités, mais couvrant, dans leur ensemble, tout le territoire d'un État membre, ces dispositions nationales créent une position dominante au sens de l'article 86 du traité sur une partie substantielle du marché

commun»⁽¹⁾. Il convient donc de considérer que la législation italienne doit être appréciée non seulement au regard de son impact sur le port de Gênes ou sur les ports de Gênes, de Tarente, de Venise, de Livourne, de Naples et de Ravenne (ce qui représente déjà en soi une partie substantielle du marché commun), mais au regard de son incidence sur tous les ports italiens par lesquels transite du trafic intra-communautaire, comme le précise la lettre de mise en demeure complémentaire du 7 mai 1997.

- (21) Le gouvernement italien a contesté l'appréciation de la Commission concernant le volet «partie substantielle du marché commun». Son principal argument consiste à dire que les marchés de la main-d'œuvre temporaire et des opérations portuaires à haut contenu de main-d'œuvre exécutées en sous-traitance sont marignaux par rapport au marché des opérations portuaires.

Cet argument ne peut être retenu. Les marchés en cause sont les marchés de la mise à disposition de main-d'œuvre temporaire et de la prestation de services à haut contenu de main-d'œuvre en régime de sous-traitance. Il s'agit de deux marchés distincts et non substituables entre eux et par rapport au marché des opérations portuaires. Or, comme il est indiqué ci-dessus, la législation portuaire italienne établit, pour ces marchés, une organisation identique sur l'ensemble du territoire national.

Le fait que les marchés en cause soient relativement plus petits — du point de vue économique — que le marché — plus large — des opérations portuaires n'affecte en rien la circonstance qu'il s'agit d'une partie substantielle du marché commun. À titre d'exemple, la Cour a estimé dans l'arrêt rendu le 17 mai 1994, dans l'affaire C-18/93 Corsica Ferries/Corpo dei piloti del porto di Genova⁽²⁾ que le marché des services de pilotage dans le port de Gênes pouvait être considéré comme constituant une partie substantielle du marché commun, bien que le coût du pilotage ne représente qu'une partie marginale du coût d'exploitation des lignes de ferries.

2.1.3. Effets sur le commerce entre États membres

- (22) La législation en cause a notamment pour effet d'influencer le coût des opérations portuaires et ce, indépendamment de la nationalité du bénéficiaire du service.
- (23) Comme l'a indiqué la Cour dans l'arrêt port de Gênes, un coût supplémentaire en matière d'opérations de débarquement est «susceptible, de par son

effet sur les prix des marchandises, d'influer sur les importations»⁽³⁾ et, partant, d'affecter le commerce entre États membres.

2.2. Article 90 du traité

- (24) Les infractions et situations d'infraction aux règles de concurrence du traité décrites ci-après sont le fruit d'une mesure étatique (à savoir la loi n° 84/94), combinée aux dispositions de la loi n° 1369/60. En édictant la loi n° 84/94, l'Italie a enfreint les dispositions de l'article 90 paragraphe 1 du traité, en liaison avec son article 86.
- (25) L'article 90 paragraphe 1 du traité dispose que les États membres, en ce qui concerne les entreprises auxquelles ils accordent des droits spéciaux ou exclusifs, n'éditent ni ne maintiennent aucune mesure contraire aux règles du traité, notamment à celles qui sont prévues aux articles 6 et 85 à 94.
- (26) La ou les entreprises qui reçoivent l'autorisation de fournir de la main-d'œuvre temporaire ou d'effectuer des opérations portuaires à haut contenu de main-d'œuvre en dérogation à la loi n° 1369/60 sont des entreprises auxquelles l'État accorde des droits exclusifs ou spéciaux au sens de l'article 90 du traité.
- (27) L'autorité portuaire est un organisme public chargé des tâches d'autorité publique dans le port. En vertu de l'article 12 de la loi n° 84/94, elle est soumise à la tutelle du ministre des transports. Ses actes de nature administrative (y compris les actes relevant de l'article 17 de la loi n° 84/94) sont des mesures étatiques au sens de l'article 90 du traité.

2.3. L'article 90 en liaison avec l'article 86 du traité

2.3.1. Le consortium volontaire prévu à l'article 17 paragraphe 1 point a) de la loi n° 84/94

- (28) L'article 17 paragraphe 1 point a) de la loi n° 84/94 prévoit que l'autorité portuaire favorise la constitution d'un consortium volontaire ouvert à toutes les entreprises portuaires (articles 16, 18 et 21), dont l'objet exclusif est de permettre à ses membres de recourir à de la main-d'œuvre temporaire, en dérogation à l'interdiction générale prévue par la loi n° 1369/60. À cette fin, l'autorité portuaire autorise un ou plusieurs membres du consortium à fournir de la main-d'œuvre temporaire aux autres membres du consortium.
- (29) La loi laisse ainsi à l'autorité portuaire la faculté de n'autoriser qu'un nombre limité d'entreprises (une ou plus) à fournir de la main-d'œuvre aux autres entreprises.

⁽¹⁾ Recueil 1994, p. I-5077, point 17 des motifs.

⁽²⁾ Recueil 1994, p. I-1783, 1812.

⁽³⁾ Point 22 des motifs.

(30) Cette faculté que la loi laisse aux autorités portuaires peut conduire, lorsqu'elle est exercée, à des infractions à l'article 86 du traité. En effet, lorsque l'autorité portuaire n'autorise pas tous les membres du consortium à fournir de la main-d'œuvre temporaire aux autres entreprises, ladite faculté peut donner lieu à des abus au sens de l'article 86. Ces abus résultent du fait que la ou les entreprises autorisées à fournir de la main-d'œuvre temporaire sont susceptibles de profiter indûment des avantages précisés ci-après par rapport à leurs concurrents sur le marché des opérations portuaires.

- a) En premier lieu, la décision de l'autorité portuaire de n'autoriser qu'un nombre limité d'entreprises à fournir de la main-d'œuvre a pour effet de donner à celles qui sont choisies la possibilité de faire supporter une partie de leurs coûts de personnel à leurs concurrents, lorsque ceux-ci recourent à de la main-d'œuvre temporaire. Par contre, lorsqu'une entreprise non autorisée est confrontée à un creux de la demande, elle n'a pas la possibilité de faire travailler son personnel excédentaire dans d'autres entreprises.
- b) Ensuite, si l'autorité portuaire n'autorise qu'une seule entreprise à fournir de la main-d'œuvre aux autres entreprises, l'entreprise autorisée est placée dans une situation de conflit d'intérêt du fait qu'elle devient le fournisseur exclusif de ses concurrents.

En pratique, l'entreprise ainsi agréée détient un monopole et, partant, une position dominante selon l'article 86 du traité sur le marché de la main-d'œuvre temporaire. Elle aura la possibilité d'abuser de cette position, par exemple en facturant (à ses concurrents sur le marché des opérations portuaires) des prix excessifs pour la fourniture de la main-d'œuvre temporaire ou en mettant à la disposition de ses concurrents les ouvriers les moins efficaces.

- c) La situation de conflit d'intérêt décrite au point b) constitue un abus en soi. Il n'est pas nécessaire d'attendre que l'entreprise en question commette effectivement un abus de ce genre pour intervenir. Il suffit en effet que l'entreprise soit mise, de par la loi, dans une situation qui l'amène à commettre un abus dès lors qu'elle y trouve un intérêt⁽¹⁾.

Le gouvernement italien et l'ANCIP ont contesté ce point, estimant que le respect des règles de concurrence fera de toute façon l'objet d'une surveillance attentive de la part de l'autorité portuaire et, le cas échéant, de la Commission.

La Commission n'entend pas exprimer de doutes quant à la capacité de l'autorité portuaire à faire respecter la loi. C'est la loi elle-même qui est incompatible avec le traité.

Il existe en effet une jurisprudence sur ce sujet. Dans l'arrêt rendu le 13 décembre 1991 dans l'affaire C-18/88, GB-INNO BM⁽²⁾ par exemple, la Cour a établi que le conflit d'intérêt est un abus en soi. Dans cette affaire, la Cour a été amenée à se prononcer sur une réglementation conférant à l'opérateur de téléphonie dominant, qui commercialisait également des appareils téléphoniques, le droit d'agréer les appareils téléphoniques de ses concurrents. La Cour a indiqué qu'un système de concurrence tel que celui prévu par le traité ne peut être garanti que si l'égalité des chances entre les différents opérateurs économiques est assurée. Confier à une entreprise qui commercialise des appareils terminaux la tâche de formaliser des spécifications et d'agréer ces appareils revient à lui conférer le pouvoir de déterminer, à son gré, quels appareils sont susceptibles d'être raccordés au réseau public et lui octroyer ainsi un avantage évident sur ses concurrents. Dans ces conditions le maintien d'une concurrence effective exige que la formalisation des spécifications techniques (...) et l'agrément soient effectués par une entité indépendante (...).⁽³⁾

En réponse à l'argumentation de la RTT, la Cour a en outre indiqué⁽⁴⁾ que le fait que la RTT ne se soit pas effectivement livrée à des abus ne pouvait être invoqué pour justifier la réglementation en question.

- d) Quand bien même l'autorité portuaire autoriserait plusieurs entreprises à fournir de la main-d'œuvre temporaire, cela ne suffirait pas à empêcher qu'une entreprise se trouve en position dominante sur ce marché et puisse en abuser. En effet, selon les dispositions de l'article 17 paragraphe 1 point a) de la loi n° 84/94, figurera au moins au nombre des entreprises agréées par l'autorité l'ancienne compagnie portuaire, laquelle, compte tenu de sa taille, devrait très vraisemblablement détenir une part de marché prépondérante.

Effectivement, d'après la loi n° 84/94, seuls sont susceptibles d'être autorisés par l'autorité portuaire à fournir de la main-d'œuvre temporaire «les membres du consortium ayant le personnel adéquat et les ressources requises sur le plan professionnel pour l'exécution des opérations portuaires, compte tenu des capacités excédentaires consécutives au processus de rationali-

(1) Arrêt du 17 juillet 1997, affaire C-242/95, GT-Link AS/De Danske Statsbaner, non encore publié, points 33 et suivants des motifs.

(2) Recueil 1991, p. I-5941, point 25 des motifs.

(3) Points 25 et 26 des motifs.

(4) Points 23 et 24 des motifs.

sation et de transformation de la production résultant de la présente loi». En pratique, seules les anciennes compagnies portuaires répondent à ce critère.

Le gouvernement italien a indiqué dans sa réponse du 7 juillet qu'il entendait publier une circulaire ministérielle d'interprétation pour inviter les autorités portuaires à délivrer, si possible, l'autorisation de fournir de la main-d'œuvre temporaire à toutes les entreprises du consortium disposant de capacités excédentaires au niveau de leur effectif. Indépendamment de toute considération sur la portée juridique d'une telle circulaire par rapport à la loi à laquelle elle se rapporte, cette proposition du gouvernement italien ne répond pas de manière satisfaisante à la lettre de mise en demeure complémentaire de la Commission datée du 7 mai 1997, dans la mesure où, vu les circonstances factuelles exposées ci-dessus, seules les anciennes compagnies remplissent les critères fixés par la loi.

- e) Le gouvernement italien et l'ANCIP ont objecté que la loi n° 84/94 ne conduira pas nécessairement au conflit d'intérêt dans le chef de l'ancienne compagnie, du fait qu'en vertu de l'article 21 de ladite loi, celle-ci devra se scinder en deux entités distinctes: l'une sera chargée d'exécuter les opérations portuaires tandis que l'autre fournira la main-d'œuvre temporaire. Cet argument n'est pas satisfaisant.

En effet, il n'est pas exact d'affirmer que l'article 21 de la loi n° 84/94 impose la transformation des anciennes compagnies en deux entreprises distinctes. L'article en question dispose que les anciennes compagnies se transforment en une ou plusieurs sociétés, l'obligation ne portant dès lors que sur la condition minimale de la transformation en une société. Par ailleurs, d'après cet article, cette transformation devait intervenir au plus tard le 18 mars 1995, délai qui, selon les informations dont dispose la Commission, n'a pas été respecté ni contrôlé par les autorités italiennes.

En outre, la loi n° 84/94 n'impose pas la distinction des rôles (entreprise portuaire et fournisseur de main-d'œuvre temporaire aux entreprises portuaires). Bien au contraire, elle rend possible la confusion des rôles et, de ce fait, le conflit d'intérêt et l'abus de position dominante. D'après les informations dont dispose la Commission, une telle confusion se manifeste d'ailleurs d'ores et déjà dans le port de Gênes.

- f) Enfin, même une distinction des rôles ne saurait suffire si elle intervenait à l'intérieur du même

groupe. Il faudrait que les deux sociétés aux rôles distincts soient entièrement indépendantes.

g) Cette situation amène la Commission à constater que la loi n° 84/94 a pour effet de rétablir les anciennes compagnies dans leur position dominante, alors que dans l'arrêt port de Gênes, la Cour a déclaré qu'une telle situation donnait lieu à des abus et que rien n'indique que, dans la nouvelle situation, de tels abus cesseront.

- (31) Dans de telles circonstances, la ou les entreprises autorisées à fournir de la main-d'œuvre temporaire seraient amenées à commettre des infractions à l'article 86 du traité.
- (32) En l'espèce, le comportement des entreprises en question est le résultat des mesures étatiques. Il en découle que l'article 17 paragraphe 1 point a) de la loi n° 84/94, qui prévoit que l'autorité portuaire favorise la constitution volontaire d'entreprises ayant pour seul objectif de permettre la mise à disposition de main-d'œuvre temporaire par une ou plusieurs entreprises autorisées à cette fin par l'Autorité portuaire aux autres entreprises constitue une infraction à l'article 90 paragraphe 1 en liaison avec l'article 86 du traité.

2.3.2. *L'agence prévue à l'article 17 paragraphe 1 point b) de la loi n° 84/94*

- (33) L'article 17 paragraphe 1 point b) dispose que si le consortium volontaire n'est pas créé, l'autorité portuaire peut constituer une agence pour la fourniture de la main-d'œuvre temporaire, en condition de monopole. Cependant, la loi ne précise ni les modalités de création ni le mode de fonctionnement de cette agence, qui devront être définis par un décret ministériel. Aussi des questions susceptibles d'avoir des répercussions sur l'appréciation de la Commission quant à la licéité de cette agence au regard du droit communautaire pourraient-elles se poser.

- (34) La Commission analysera la situation du marché après la promulgation éventuelle du décret en question et se réserve le droit d'intervenir le cas échéant.

2.3.3. *La période transitoire prévue à l'article 17 paragraphe 2 de la loi n° 84/94*

- (35) L'article 17 paragraphe 2 dispose que, jusqu'à la création du consortium ou de l'agence, l'ancienne compagnie fournit, en régime de monopole, la main-d'œuvre temporaire aux autres entreprises portuaires.

- (36) L'ancienne compagnie, qui est présente sur le marché des opérations portuaires, devient ainsi le fournisseur exclusif de ses concurrents et est incitée à abuser de sa position dominante au sens de l'article 86 du traité. Un raisonnement analogue à celui de la section 2.3.1 s'applique.
- (37) Dans l'arrêt port de Gênes, la Cour a encore affirmé que «Le simple fait de créer une position dominante, par l'octroi de droits exclusifs, au sens de l'article 90 paragraphe 1 du traité, n'est pas en tant que tel incompatible avec l'article 86. La Cour a cependant eu l'occasion de constater, à cet égard, qu'un État membre enfreint les interdictions contenues à ces dispositions lorsque l'entreprise en cause est amenée, par le simple exercice des droits exclusifs qui lui ont été conférés, à exploiter sa position dominante de façon abusive (...) ou lorsque ces droits sont susceptibles de créer une situation dans laquelle cette entreprise est amenée à commettre de tels abus.»⁽¹⁾
- (38) Tel est le cas en l'espèce. La disposition prévoyant que les anciennes compagnies fournissent la main-d'œuvre temporaire en régime d'exclusivité durant la période transitoire est une mesure étatique contraire à l'article 90 paragraphe 1, en liaison avec l'article 86, du fait qu'elle met l'ancienne compagnie en mesure de profiter indûment des avantages décrits au point 30.

2.3.4. *Le marché des prestations en sous-traitance (article 17 paragraphe 3 de la loi n° 84/94)*

- (39) L'article 17 paragraphe 3 dispose que les prestations fournies en régime de sous-traitance par les anciennes compagnies portuaires, y compris celles à haut contenu de main-d'œuvre, échappent à l'interdiction prévue par l'article 1^{er} de la loi n° 1369/60. En pratique, cela signifie que l'ancienne compagnie occupe, du fait des droits exclusifs que lui octroie la loi 84/94, en liaison avec la loi 1369/60, une position de monopole sur le marché des prestations de services à haut contenu de main-d'œuvre fournies en régime de sous-traitance.
- (40) L'application de l'article 17 paragraphe 3 de la loi n° 84/94 aboutit à une situation qui viole l'article 86 du traité.
- (41) En effet, en suivant le même raisonnement que dans la section 2.3.3 pour le marché de la main-d'œuvre temporaire, on peut conclure que l'ancienne compagnie est mise en condition d'abuser de sa position dominante sur le marché de la sous-traitance des opérations portuaires. L'ancienne compagnie non seulement jouit d'un monopole sur le marché des prestations à haut contenu de main-d'œuvre fournies en sous-traitance, mais elle est également présente sur le marché plus large des opérations portuaires. Elle est donc le fournisseur

exclusif de ses concurrents et, partant, est susceptible d'abuser de sa position dominante, comme il a été indiqué *mutatis mutandis* à la section 2.3.1.

- (42) Le même raisonnement que dans la section 2.3.3 nous amène à conclure que la règle énoncée à l'article 17 paragraphe 3 de la loi n° 84/94, qui prévoit que les prestations à haut contenu de main-d'œuvre fournies en sous-traitance par l'ancienne compagnie portuaire ne sont pas frappées par l'interdiction prévue à l'article 1^{er} de la loi n° 1369/60, est une mesure étatique contraire à l'article 90 paragraphe 1 en liaison avec l'article 86.
- (43) Selon l'ANCIP, la Commission commettrait une erreur d'interprétation. Ainsi, l'article 17 paragraphe 3 de la loi n° 84/94 n'aurait pas pour effet de conférer à l'ancienne compagnie portuaire un monopole sur le marché des prestations de services à haut contenu de main-d'œuvre fournis en régime de sous-traitance, mais uniquement un monopole sur celui de la fourniture de main-d'œuvre temporaire. Sans pour autant partager l'avis de l'ANCIP, il doit être constaté qu'une mesure étatique ayant la portée signalée par l'ANCIP serait également une mesure étatique contraire à l'article 90 paragraphe 1 en liaison avec l'article 86, conformément aux conclusions des sections 2.3.1 et 2.3.3.
- (44) Dans sa réponse du 7 juillet 1997, le gouvernement italien a informé la Commission qu'il lui paraissait opportun d'abroger l'article 17 paragraphe 3 de la loi n° 84/94. Le gouvernement italien n'a cependant pas indiqué dans quel délai il entendait procéder à cette abrogation, ni ce qu'il comptait faire pour définir le concept de «haut contenu de main-d'œuvre». La portée d'une telle modification législative devra être appréciée au moment où elle sera éventuellement adoptée.

2.4. Article 90 paragraphe 2

- (45) Les autorités italiennes n'ont pas invoqué l'exception prévue à l'article 90 paragraphe 2 du traité pour justifier l'autorisation donnée à une ou plusieurs entreprises de déroger à l'article 1^{er} de la loi n° 1369/60, l'autorisation accordée à la seule ancienne compagnie de déroger à l'article 1^{er} de la loi n° 1369/60 durant la période transitoire et l'exemption d'interdiction à l'ancienne compagnie de fournir en sous-traitance des tâches à haut contenu de main-d'œuvre.
- (46) En outre, il faut rappeler que la Cour a indiqué dans l'arrêt port de Gênes qu'«il ne ressort ni des pièces du dossier (...) ni des observations déposées devant la Cour que les opérations portuaires revêtent un intérêt économique général qui présente des caractères spécifiques par rapport à celui que revêtent d'autres activités de la vie économique.»⁽²⁾

⁽¹⁾ Points 16 et 17 des motifs.

⁽²⁾ Point 27 des motifs.

- (47) Enfin, à supposer même que la mise à disposition de main-d'œuvre temporaire pour l'exécution des opérations portuaires ou l'exécution des opérations portuaires en sous-traitance constitue une activité ayant la nature d'un service public, en l'espèce, l'application des règles de concurrence ne ferait pas obstacle à une mission particulière de service public qui serait confiée à une compagnie portuaire.
- (48) L'exception prévue par l'article 90 paragraphe 2 n'est donc pas applicable.

CONCLUSION

Il ressort de ce qui précède que les mesures étatiques visées dans les sections 2.3.1, 2.3.3 et 2.3.4 constituent des infractions à l'article 90 paragraphe 1 en liaison avec l'article 86 du traité,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Sont incompatibles avec l'article 90 paragraphe 1, en liaison avec l'article 86, les dispositions suivantes contenues dans la loi italienne n° 84/94, telle que modifiée en dernier lieu par la loi n° 647/96 (ci-après «la loi n° 84/94»):

- a) la disposition qui prévoit que les autorités portuaires favorisent la constitution d'un consortium volontaire ouvert à toutes les entreprises autorisées à exercer des activités portuaires, dont l'objet exclusif est de faciliter la gestion de phases caractérisées par des fluctuations imprévisibles de la demande de main-d'œuvre, et autorisent à cette fin un ou plusieurs membres du consortium, pour autant qu'ils aient le personnel adéquat et les ressources requises sur le plan professionnel pour l'exécution des opérations portuaires et présentent des

capacités excédentaires en raison du processus de rationalisation et de transformation résultant de la loi n° 84/94, à fournir des prestations de main-d'œuvre aux autres membres du consortium [article 17 paragraphe 1 point a)];

- b) la disposition qui prévoit que, jusqu'à la création du consortium ou de l'agence devant être constitués pour organiser la mise à disposition de main-d'œuvre temporaire à l'intérieur de chaque port italien, les entreprises prévues à l'article 21 point b) de la même loi n° 84/94, à savoir les anciennes compagnies portuaires, fournissent en régime de monopole la main-d'œuvre temporaire aux autres entreprises portuaires (article 17 paragraphe 2);
- c) la disposition qui prévoit que les anciennes compagnies fournissent, en position de monopole, les prestations en régime de sous-traitance, y compris celles à haut contenu de main-d'œuvre, aux autres entreprises portuaires (article 17 paragraphe 3).

Article 2

L'Italie est tenue de mettre fin aux infractions décrites à l'article 1^{er} et d'informer la Commission, dans un délai de deux mois à compter de la notification de la présente décision, des mesures qu'elle aura prises à cet effet.

Article 3

La République italienne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 21 octobre 1997.

Par la Commission

Karel VAN MIERT

Membre de la Commission

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 21 octobre 1997

au titre de l'article 90 paragraphe 3 du traité CE relative aux tarifs de pilotage dans le port de Gênes

(Le texte en langue italienne est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(97/745/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 90 paragraphe 3,

vu la plainte de la compagnie Tourship, du 21 juin 1994, contre le système de rabais sur les tarifs de pilotage dans le port de Gênes, retirée le 8 juillet 1997,

après avoir donné aux autorités italiennes, à la *Corpo dei piloti del porto di Genova* (ci-après «la corporation des pilotes»), à Tirrenia, Viamare di Navigazione, Navarma et Tourship l'occasion de faire connaître leur point de vue concernant les griefs formulés par la Commission au sujet du système de rabais sur les tarifs de pilotage dans le port de Gênes,

considérant ce qui suit:

LES FAITS

La présente procédure concerne le système de rabais sur les tarifs de pilotage dans le port de Gênes.

La mesure étatique en cause

- (1) À la suite de plusieurs questions préjudicielles posées par le tribunal de Gênes dans le cadre d'un litige entre Corsica Ferries et la corporation des pilotes, la Cour de justice des Communautés européennes a rendu un arrêt le 17 mai 1994 dans l'affaire C-18/93, Corsica Ferries⁽¹⁾, relatif au tarif de pilotage dans le port de Gênes. La Cour a considéré que «les articles 90 paragraphe 1 et 86 du traité interdisent à une autorité nationale, en approuvant les tarifs arrêtés par une entreprise investie du droit exclusif d'offrir des services de pilotage obligatoire dans une partie substantielle du marché commun, d'amener celle-ci à appliquer des tarifs différents aux entreprises de transport maritime, selon que

ces dernières effectuent des transports entre États membres ou entre des ports situés sur le territoire national, dans la mesure où le commerce entre États membres est affecté.»

Le 26 mai 1994, Tourship (ex-Corsica Ferries) a demandé à la corporation des pilotes du port de Gênes à bénéficier des réductions accordées aux navires effectuant du cabotage en application de l'arrêt susmentionné. Le 1^{er} juin 1994, la corporation des pilotes a fait part à Tourship, de l'obligation qui lui est faite d'appliquer les tarifs publiés par le ministère de la marine marchande. Le ministère de la marine marchande n'ayant pas publié de nouveaux tarifs à cette date, la corporation des pilotes avait été contrainte d'appliquer les tarifs mis en cause par la Cour.

Le 21 juin 1994, Tourship a déposé plainte auprès de la Commission à l'encontre du système de réductions sur les tarifs de pilotage dans le port de Gênes, système qui a fait l'objet de l'arrêt précité.

Le 5 octobre 1994, un nouveau tarif a été publié par la circulaire n° 5203904. Conformément à l'article 91 du code de la navigation, les tarifs de pilotage sont approuvés par le ministre de la marine marchande après avis des associations syndicales intéressées. Ces tarifs sont rendus exécutoires dans chaque port par décret de l'autorité maritime compétente. Dans le port de Gênes, le décret 17/94 du 12 octobre 1994 de l'autorité maritime a rendu exécutoire ladite circulaire.

L'article 1^{er} du décret en question fixe le tarif de base calculé en fonction du tonnage de jauge brute du navire.

L'article 4 fixe les majorations tarifaires pour les services fournis hors des heures et des jours de travail normaux, majorations allant de 40 à 50 % du tarif de base.

L'article 10 prévoit le système de rabais suivant sur les tarifs de pilotage:

(¹) Recueil 1994, p. I-1783.

- une réduction de 65 % du tarif de base de pilotage est consentie aux compagnies maritimes effectuant au moyen de navires passagers au moins trois escales journalières, avec un itinéraire, des horaires et fréquences réguliers,
- une réduction de 50 % du tarif de base de pilotage est consentie aux compagnies maritimes effectuant au moyen de navires passagers au moins quatre escales par semaine, avec un itinéraire, des horaires et fréquences réguliers,
- les compagnies maritimes, qui effectuent dans le trimestre calendrier le nombre d'escales suivant bénéficient du tarif calculé selon le schéma suivant:

- de 1 à 3 escales: 100 % du tarif de base,
- de 4 à 10 escales: 95 % du tarif de base,
- de 11 à 20 escales: 85 % du tarif de base,
- plus de 20 escales: 80 % du tarif de base.

Une escale comprend au sens de la circulaire une entrée et une sortie du port.

Le 4 septembre 1996, un nouveau tarif a été publié par la circulaire n° 5203359. Dans le port de Gênes, le décret 19/96 du 9 septembre 1996 de l'autorité maritime a rendu exécutoire ladite circulaire.

L'article 1^{er} du décret en question fixe le tarif de base calculé en fonction du tonnage de jauge brute du navire. Il y a trois typologies de tarifs de base selon qu'il s'agit de navires pétroliers avec ou sans ballast séparé ou d'autres types de navires. Le paragraphe 2 de l'article 1^{er} établit les tarifs pour les navires jusqu'à 2000 tjb qui ont recours au pilotage par radio et pour les navires admis au pilotage par radio à la sortie du port «Porto Vecchio» au sens du décret ministériel du 2 septembre 1996⁽¹⁾.

L'article 5 fixe les majorations tarifaires pour les services fournis hors des heures et des jours de travail normaux, majorations allant de 40 à 100 % du tarif de base.

L'article 10 prévoit le système suivant de rabais sur les tarifs de pilotage:

- une réduction de 65 % du tarif de base de pilotage est consentie aux compagnies maritimes effectuant au moyen de navires passagers au moins quatre escales hebdomadaires, avec un itinéraire, des horaires et fréquences réguliers,
- Les compagnies maritimes, qui effectuent dans le trimestre calendrier le nombre d'escales suivant, bénéficient du tarif calculé selon le schéma suivant:

- de 1 à 3 escales: 100 % du tarif de base,
- de 4 à 10 escales: 95 % du tarif de base,
- de 11 à 20 escales: 85 % du tarif de base,
- plus de 20 escales: 80 % du tarif de base.

Les entreprises et les services concernés

- (2) La corporation des pilotes du port de Gênes est l'organisation professionnelle regroupant les vingt et un pilotes exerçant dans le port de Gênes. Elle exerce, par le truchement de ses membres, une activité économique à savoir la prestation de service de pilotage. Elle a été investie par les pouvoirs publics du droit exclusif d'effectuer les services de pilotage obligatoire dans le port de Gênes.
- (3) Tourship Italia (ex-Corsica Ferries) est une compagnie maritime de droit italien opérant des liaisons régulières entre Gênes et la Corse au moyen de deux ferries. Depuis le mois de juin 1997, Tourship opère également une liaison à grande vitesse. Tourship a obtenu la concession d'un quai à l'intérieur du port de Gênes.

- (4) Tirrenia di Navigazione est une entreprise contrôlée à 99 % par la Societa finanziaria marittima Finmare, elle-même contrôlée par IRI (holding public). Elle exploite principalement des services de ferries et de transport de marchandises à destination de la Sicile et de la Sardaigne.

Viamare di Navigazione (absorbé le 18 décembre 1996 par Italia di Navigazione) est une entreprise contrôlée à 99 % par la Societa finanziaria marittima Finmare, elle-même contrôlée par IRI (holding public). Italia di Navigazione opère au moyen de six navires porte-conteneurs.

Navarma est une entreprise spécialisée dans le transport de passagers et de véhicules au moyen de ferries à destination de l'île d'Elbe, de la Corse et de la Sardaigne.

- (5) Le service de pilotage, dans les ports maritimes italiens, est un service portuaire soumis à l'autorité du commandant du port. Ce service est régi par le code de la navigation (articles 86 à 100) et le règlement d'exécution de ce code (articles 98 à 137). Normalement facultatif, le service de pilotage peut être rendu obligatoire, dans un port, par décret du président de la République. Dans la quasi-totalité des ports italiens, le service de pilotage est devenu obligatoire. Dans le port de Gênes, le décret du ministre des transports et de la navigation du 30 décembre 1992 a rendu le pilotage obligatoire. Le caractère obligatoire de ce service a été réaffirmé dans le décret ministériel du 2 septembre 1996.

Le décret du ministre du transport et de la navigation a prévu la possibilité d'un recours, sous certaines conditions, aux services de pilotage par radio au départ de la partie du port Porto Vecchio.

⁽¹⁾ Pour une description de ce décret, se reporter au considérant 5.

Conformément à l'article 86 du code de la navigation, une corporation de pilotes, dotée de la personnalité juridique, est instituée par décret du président de la République dans les ports et autres voies d'accès ou de passage des navires où la nécessité d'un service de pilotage a été reconnue.

Dans un port donné, entre la corporation des pilotes et le commandant du navire, représentant l'armateur, s'établit un contrat de prestations de services à titre onéreux en vertu duquel un pilote, associé de la corporation, assiste le commandant du navire dans les manœuvres nécessaires pour entrer, sortir ou circuler dans le port ainsi que pour les opérations nécessaires pour l'accostage et le départ du quai. L'armateur s'adresse à la corporation qui désigne un pilote qui fournira le service.

APPRÉCIATION JURIDIQUE

Article 90 paragraphe 1

- (6) L'article 90 paragraphe 1 prévoit que les États membres ont l'obligation de ne pas édicter ni de maintenir en faveur d'entreprises publiques ou entreprises auxquelles ils accordent des droits spéciaux ou exclusifs aucune mesure contraire aux règles du traité.

La Cour a déclaré dans l'arrêt précité que la corporation des pilotes du port de Gênes est une entreprise investie par les pouvoirs publics du droit exclusif d'effectuer les services de pilotage obligatoire dans le port de Gênes. Elle a, en outre, indiqué que l'approbation des tarifs de pilotage par l'État membre constituait une mesure étatique au sens de l'article 90 paragraphe 1.

Le 2 septembre 1996, le ministre des transports et de la navigation a adopté un décret qui a confirmé le caractère obligatoire du service de pilotage. La circulaire n° 5203359 du ministre des transports et de la navigation approuve les tarifs de ce service dans les ports italiens. Cette circulaire a été rendue exécutoire par le décret 19/96 du 9 septembre 1996 de la direction maritime de Gênes pour le port de Gênes. Cette approbation des tarifs de pilotage constitue donc une mesure étatique au sens de l'article 90 paragraphe 1 du traité comme affirmé dans l'arrêt de la Cour de justice dans l'affaire *Corsica Ferries*.

Article 86

Le marché en cause

- (7) Le marché en cause est celui des services de pilotage dans le port de Gênes (*Corsica Ferries*)⁽¹⁾.

Par ailleurs, les liaisons maritimes intracommunautaires constituent un marché voisin mais distinct qui est affecté par les effets d'un comportement de la corporation des pilotes sur le marché des services de pilotage.

La position dominante

- (8) Selon la jurisprudence de la Cour de justice, une entreprise qui bénéficie d'un monopole légal dans une partie substantielle du marché commun peut être considérée comme occupant une position dominante au sens de l'article 86 du traité (arrêt *Höfner*, du 23 avril 1991, dans l'affaire C-41/90⁽²⁾, arrêt *ERT*, du 18 juin 1991, dans l'affaire C-260/89⁽³⁾ et arrêt *Port de Gênes*, du 10 décembre 1991, dans l'affaire C-179/90⁽⁴⁾).

La corporation des pilotes du port de Gênes est une entreprise au sens de l'article 90 paragraphe 1 du traité qui détient du fait du droit exclusif octroyé par l'article 96 du code de la navigation une position dominante sur le marché des services de pilotage dans le port de Gênes.

La partie substantielle du marché commun

- (9) Compte tenu, notamment, du volume du trafic dans ce port et de l'importance que revêt ce dernier au regard de l'ensemble des activités d'importation et d'exportation maritimes dans l'État membre concerné, ce marché peut être considéré comme constituant une partie substantielle du marché commun (arrêt de la Cour *Port de Gênes*).

L'abus de position dominante

- (10) Le système de rabais sur les tarifs de pilotage mis en place par la circulaire n° 5203359 du ministre des transports et de la navigation du 4 septembre 1996 a pour effet d'appliquer à l'égard des différentes compagnies maritimes des conditions inégales à des prestations équivalentes, concernant les manœuvres à l'entrée, à l'intérieur ou à la sortie du port en leur infligeant de ce fait un désavantage dans la concurrence.

a) Les conditions inégales

- (11) Le système de rabais en question repose sur le nombre d'escales hebdomadaires. Le tableau suivant dresse un historique des bénéficiaires de ces rabais.

⁽²⁾ Recueil 1991, p. I-1979.

⁽³⁾ Recueil 1991, p. I-2925.

⁽⁴⁾ Recueil 1991, p. I-5889.

⁽¹⁾ Recueil 1994, p. I-1783, point 41 des motifs.

Compagnie	Réduction actuelle	Réduction jusqu'au 15. 9. 1996	Réduction moyenne jusqu'au 5. 10. 1994	(Pavillon)
Tirrenia	65 %	65 %	65 %	(italien)
Tourship ⁽¹⁾	65 %	50 %	0%	(Panaméen)
Navarma	65 %	50 %	44 %	(italien)
Viamare di Navigazione ⁽²⁾	65 %	50 %	65 %	(italien)
Autres compagnies régulières	de 5 à 20 %	de 5 à 20 %	selon pavillon	

⁽¹⁾ Uniquement de juillet à septembre.

⁽²⁾ Maintenant Italia di Navigazione.

La comparaison de ces différents tarifs fait apparaître une certaine constance en ce qui concerne les bénéficiaires des rabais. Tirrenia obtient, quel que soit le tarif considéré, un rabais de 65 %.

b) Les prestations équivalentes

- (12) Pour l'entrée, la sortie ou les manœuvres à l'intérieur du port de Gênes, le service de pilotage est identique pour un type de navire donné (taille, jauge ou tonnage). Le fait que le navire appartienne à une compagnie maritime plutôt qu'à une autre n'a pas d'influence sur la prestation du service de pilotage.

À cet égard, les autorités italiennes dans leur réponse à la lettre de mise en demeure ont indiqué que la dimension du navire, le type de produit transporté et l'utilisation de remorqueurs sont des facteurs importants qui rendent les prestations de pilotage différentes d'un navire à un autre. Mais, le nombre d'escales dans le port est l'élément déterminant pour la prestation du service qui est très réduite dans le cas d'un commandant qui manœuvre fréquemment dans le port concerné.

La Commission est d'avis que les facteurs mentionnés par les autorités italiennes influent sur la prestation du service de pilotage. C'est d'ailleurs pour cette raison que le tarif prend en compte certains de ces éléments notamment le poids du navire et la distinction entre pétrolier ou autres navires. L'utilisation ou non de remorqueurs peut également influencer sur la prestation du service de pilotage mais force est de constater que les rabais incriminés ne sont pas fonction de cet élément. En ce qui concerne l'argument de la prestation réduite, ce point est abordé en détail au considérant 19.

c) Effet sur la concurrence

- (13) Sur une liaison comme Gênes-Bastia où Tourship, Moby Lines (Navarma) et Tirrenia entre autres sont en concurrence, ces compagnies bénéficient d'un rabais important sur leurs frais de pilotage pour une prestation équivalente de la part de la corporation des pilotes infligeant de ce fait un désavantage dans la concurrence à toute autre compagnie active ou désirant entrer sur cette ligne.
- (14) Les autorités italiennes ont justifié l'instauration d'un tel système par des économies d'échelle qui seraient réalisées en premier lieu en matière de planification et d'affectation des pilotes et en second lieu par une prestation plus réduite de pilotage dans le cas des ferries.

Économies d'échelle liées à la planification

Selon les autorités italiennes, des économies d'échelle importantes seraient réalisées en matière de planification. Les navires de ligne déposent de façon anticipée leurs horaires pour un trimestre auprès de la corporation des pilotes. La corporation est donc en mesure d'évaluer le nombre de prestations nécessaires, le nombre de pilotes minimal par tranche horaire et les horaires auxquels ils travailleront. Ces prévisions permettent une allocation optimale des pilotes en diminuant au maximum les temps d'inactivité. Les navires non réguliers, qui, par nature, n'ont pas d'horaires préfixés, obligent la corporation des pilotes à avoir un nombre supérieur de pilotes ou à instaurer un système de garde.

Les pilotes ont deux activités principales: coordination/organisation des navires et pilotage à bord ou par radio. Pour un navire non régulier, la première fonction occupe 65 % du temps des pilotes alors que pour un navire qui effectue trois escales journalières le temps consacré à ces fonctions serait quasi nul.

Les autorités italiennes dans leurs deux dernières réponses aux demandes de renseignements de la Commission (lettres du 6 novembre 1995 et du 22 février 1996) ont proposé deux méthodes de calcul pour démontrer l'existence d'économies d'échelle, méthodes qui sont étudiées ci-après.

Première méthode: lettre du 6 novembre 1995

- (15) Depuis 1973, le chiffre d'affaires annuel d'une station de pilotage, qui détermine le revenu des pilotes, est défini selon la formule suivante:

$$F = C + n/32 \times Q_b \times N \times 12$$

où

F est le chiffre d'affaires annuel d'une station de pilotage,

C est le coût du service (frais généraux, administratifs, réparations, etc.),

n est le nombre d'heures effectuées par semaine et par pilote,

32 est le nombre d'heures légal par semaine et par pilote,

Q_b est le quota de base

$$Q_b = E_b \times (100 + K_t)/100$$

où

E_b correspond à un revenu minimal garanti par l'État aux pilotes exerçant leur autorité dans les ports italiens

K_t mesure les spécificités⁽¹⁾ de chaque port

N est le nombre de pilotes

Le chiffre d'affaires (F) est l'addition des différents coûts engendrés pour la prestation des services de pilotages (frais généraux, réparations et main d'œuvre).

Selon les autorités italiennes, le coût du service (C) serait réduit si l'on ne considérait que le trafic régulier qui demande une planification plus réduite:

Réductions de coût obtenues en ne conservant que le trafic régulier

	Coût trafic total actuel	Coût trafic régulier	Remarques
Frais généraux	424	117	passage de 3 à 1 station
Administration	269	67	mécanisation de 4 à 1 employé
Divers	341	170	
Communication	329	72	diminution des communications
Moyens nautiques			
Personnel	1 274	398	diminution des effectifs
Réparation, consommation	668	334	diminution des réparations
Total	3 306	1 158	soit une réduction de 65 %

Le coefficient (K), qui mesure les spécificités du port, serait en diminution de 12 % puisque le port ne nécessiterait plus un service 24h/24 ni un service en rade.

Le nombre (n) d'heures effectuées par semaine et par pilote serait en diminution de 12 % puisque seul le port commercial demeurerait en activité.

Le chiffre (F) d'affaires annuel s'établirait à 4 005 millions de liras italiennes (ITL) au lieu de 7 954 millions de ITL soit une réduction de 50 %.

Ces 50 % seraient répartis selon le schéma suivant:

- 80 % du trafic bénéficiant de 65 % de réduction,
- 20 % du trafic bénéficiant de 15 % de réduction.

- (16) L'hypothèse de départ du calcul élaboré par les autorités italiennes est erronée. En effet, pour isoler les réductions de coût dues à la nature du trafic (régulier/non régulier), le calcul doit s'effectuer au

⁽¹⁾ Les coefficients K se réfèrent à la disponibilité horaire des pilotes, à la charge de travail, au tonnage des navires pilotés, à la proportion de travail de nuit, aux conditions météorologiques, à l'absence ou à la non-adéquation d'autres services portuaires.

niveau du trafic constant dans le port et non pas simplement en supprimant le trafic non régulier actuel. C'est pourquoi, les réductions reprises ci-dessus s'expliquent en grande partie par un moindre trafic et non pas par la modification du type de transport (régulier/non régulier). Seuls les coûts relatifs à l'administration et aux communications seraient susceptibles d'engendrer des économies d'échelle lors de la comparaison trafic régulier/non régulier. Ces économies seraient au maximum de l'ordre de 14 % (réduction des coûts d'administration et de communication/total des coûts) et non pas de 65 %. L'économie totale, en reprenant la formule ci-dessus, s'établirait donc entre 15 et 20 %.

Il est intéressant de noter que le calcul compare trafic régulier de passagers et trafic non régulier et non pas trafic engendré par un certain nombre d'escales hebdomadaires et autres. Par conséquent, si le taux de 50 % calculé ci-dessus se justifiait par les économies d'échelle définies par les autorités italiennes, la réduction correspondante devrait s'appliquer au trafic régulier de passagers dans son ensemble.

L'effet d'activité hors et pendant les pics est déjà partiellement pris en compte dans les majorations dues pour des services effectués hors des heures et jours normaux de travail (article 5 du décret).

Deuxième méthode: l'amortissement des coûts fixes. Étude de l'université «Tor vergata» (lettre du 22 février 1996)

- (17) Le but de cette étude présentée par les autorités italiennes est de démontrer que le coût de la prestation de services de pilotage pour Tirrenia est bien moindre que celui engendré par la prestation de services de pilotage pour quatre autres compagnies régulières. À cet effet, l'étude compare le coût moyen de la prestation d'une part pour Tirrenia et d'autre part pour les quatre autres compagnies. La différence entre ces deux coûts moyens de prestation représenterait les économies d'échelle réalisées. Le coût moyen de la prestation journalière s'établit pour Tirrenia et pour les quatre compagnies régulières [GNV, Navarma, Compagnie tunisienne de navigation et Tourship (ex-Corsica Ferries)] comme suit:

Hypothèses:

Tirrenia et les quatre compagnies ci-dessus représentent 28,62 % des prestations des pilotes.

Le quota de base mensuel (revenu minimal garanti) généré par le trafic de ces cinq compagnies représente donc 28,62 % du revenu de chaque pilote ($Q_b \times 28,62 \%$).

Tirrenia a une moyenne de treize escales par jour, les quatre autres compagnies mentionnées ci-dessus prises ensemble ayant neuf escales par jour en moyenne.

Les autres compagnies régulières desservant le port de Gênes (environ vingt-cinq) ne sont pas reprises dans l'échantillon.

Le coût de la prestation journalière (CU) pour la corporation pour les cinq compagnies données (28,62 % de l'activité de la corporation) est fonction du revenu journalier de l'ensemble des vingt et un pilotes. ($Q_b \times 21/30$) soit la formule:

$$CU = Q_b \times 28,62 \% \times 21/30$$

Le coût moyen de la prestation journalière pour Tirrenia est donc le coût de la prestation journalière pour la corporation divisé par le nombre d'escales journalières (CU/13).

Le coût moyen de la prestation journalière pour le groupe des quatre compagnies s'établit donc à CU/9, neuf étant le nombre d'escales journalières.

L'écart serait donc l'économie d'échelle réalisée.

- (18) De nouveau, le raisonnement est erroné. En effet, d'une part, ce raisonnement signifierait qu'à chaque instant les vingt et un pilotes travaillent uniquement pour Tirrenia. D'autre part, le coût de la prestation est à apprécier par prestation et non pas par groupe de prestation journalière. Ce raisonnement serait fondé si la corporation n'effectuait qu'une prestation pour les treize escales contre une pour neuf escales. Il n'y a aucune raison de considérer qu'une prestation pour un navire de Tirrenia est différente d'une prestation pour un navire de Tourship. Par ailleurs, si la logique retenue dans cette étude était poussée à l'extrême, le coût moyen unitaire calculé de toutes les compagnies sauf Tirrenia serait très inférieur à celui de Tirrenia. Tirrenia serait, par conséquent, la seule à ne pas bénéficier de réductions.

L'étude porte ensuite sur la distribution journalière, mensuelle ou annuelle des escales dans le port de Gênes. Selon l'auteur de l'étude, Tirrenia serait plus régulière que les autres compagnies à la fois au cours de la journée et au cours de l'année. Les réductions seraient donc une prime à la régularité.

Le pilotage étant un service obligatoire, cette approche ne peut être retenue. En effet, on peut concevoir qu'il y ait une tarification heures de pointe/heures creuses ou basse saison/haute saison pour faire face aux problèmes d'allocation des pilotes pendant les périodes de pointe. Cependant, il n'est pas possible de considérer, comme le fait cette étude, que le trafic de Tirrenia est le trafic «normal» et que toutes les autres compagnies engendrent du trafic de pointe. De nouveau, comme dans l'explication précédente, une distinction trafic régulier/non régulier pourrait se justifier pour des raisons d'économies d'échelle liées à la planification.

Prestation réduite

- (19) Les autorités italiennes estiment qu'une compagnie maritime effectuant quatre escales par semaine requiert un service de pilotage réduit.

Selon l'étude *EU maritime pilotage* effectuée par RH&H Consult à la demande de la Commission, tous les États membres, à l'exception de l'Italie, accordent soit un certificat d'exemption de pilotage (agrément *ad personam* du capitaine) après un certain nombre d'escales dans un port donné, soit une exemption de pilotage pour les navires réguliers de transbordement. Le nombre d'escales demandé pour le certificat d'exemption de pilotage s'échelonne entre six et trente-six selon les États membres et les ports. Ces États membres considèrent donc qu'un capitaine effectuant entre six et trente-six escales par an ne nécessite plus de pilote. On peut donc en tirer la conclusion que les capitaines effectuant ce nombre d'escales requièrent effectivement dans un État membre, qui a rendu le pilotage obligatoire, un service réduit voire nul. À Gênes, il faut quatre escales par semaine (deux cent huit par an) par compagnie pour bénéficier de réductions substantielles. Les réductions sont comptabilisées par compagnie et non pas par capitaine. Un nouveau capitaine d'une compagnie qui possède de nombreux navires donnera droit à une réduction alors que la prestation des pilotes sera complète. Étant donné le nombre de navires des compagnies en cause, les seuils donnant droit à réduction sont sensiblement plus élevés que dans les autres États membres sans qu'il ait été démontré que l'entrée ou la sortie du port de Gênes soit d'une difficulté particulière.

Le 2 septembre 1996, le décret du ministre du transport et de la navigation a prévu que les ferries supérieurs à 15 000 tonnes de jauge brut en service de ligne, avec itinéraires et horaires fixes et

fréquences régulières, puissent utiliser les services de pilotage par radio uniquement au départ de la partie du port Porto Vecchio et s'ils ne font pas appel aux services des remorqueurs lorsque le capitaine maîtrise la langue italienne et a effectué à bord du même type de navires dix approches avec un pilote à bord (entrée et sorties du port). Cette possibilité n'est cependant pas offerte à l'entrée du port ou à la sortie des quais autres que Porto Vecchio.

- (20) Les différentes études présentées par les autorités italiennes ne montrent pas qu'il existe des économies d'échelle dans la prestation de services de pilotage pour les quatre compagnies bénéficiaires du rabais de 65 % par rapport aux autres compagnies opérant à partir du port de Gênes. Les études montrent, cependant, que le coût de la prestation de services de pilotage pour les compagnies régulières est moins élevé que cette même prestation pour les compagnies non régulières. Cependant, l'économie réalisée pour la prestation de services de pilotage pour l'ensemble des compagnies régulières est loin de représenter 65 % du coût de la prestation. Elle représenterait selon l'étude du 6 novembre 1995 au maximum 20 %. Cette économie devrait donc être équitablement répartie entre toutes les compagnies régulières et non pas uniquement entre les quatre bénéficiaires précités.

Le système actuel, par conséquent, a pour effet d'appliquer à l'égard des différentes compagnies maritimes des conditions inégales à des prestations équivalentes concernant les manœuvres à l'entrée, à l'intérieur ou à la sortie du port en leur infligeant de ce fait un désavantage dans la concurrence.

- (21) Dans leur réponse à la lettre de mise en demeure, les autorités italiennes ont indiqué qu'un opérateur économique même en situation de monopole doit avoir la possibilité de mettre en place une politique incitative pour ses clients les plus importants et de pratiquer ainsi une politique de *marketing* portuaire.

Selon la jurisprudence de la Cour⁽¹⁾, des comportements commerciaux considérés comme normaux peuvent constituer des abus au sens de l'article 86 du traité s'ils sont le fait d'une entreprise en position dominante.

Une différence de traitement de la part d'une entreprise en position dominante entre ses différents clients doit être justifiée par des raisons objectives.

Le port de Gênes, compte tenu de sa position géographique et du réseau de communications qui y est lié, dispose pour une très grande partie de son trafic d'un monopole naturel, notamment en ce qui

(1) Arrêt du Tribunal de première instance du 1^{er} avril 1993, BPB Industries et British Gypsum/Commission, T-65/89, Recueil 1993, p. II-389, point 69 des motifs.

concerne le trafic de passagers. Il est le passage obligé pour une compagnie maritime désireuse d'exploiter des liaisons vers les îles de la Méditerranée (Corse, Sicile, Sardaigne).

Les compagnies maritimes n'ont pas d'alternative. Il y a très peu de risque que les compagnies maritimes modifient leurs liaisons maritimes et, par conséquent, changent de port pour répondre à une offre plus intéressante en matière de pilotage d'un port concurrent. Les pilotes ne peuvent, en l'absence de raisons objectives, favoriser certaines compagnies maritimes au détriment d'autres.

L'existence d'économies d'échelle et la protection des fonds marins peuvent, par exemple, être considérées comme des raisons objectives.

Comme expliqué ci-dessus, ces économies d'échelle sont faibles dans le présent cas d'espèce et n'atteignent pas les 65 % de réductions accordées à certaines compagnies maritimes.

Au demeurant, ces réductions ne sont pas assises sur un critère portant sur la protection des fonds marins.

Pour les raisons exposées ci-dessus, le fait pour une entreprise, placée dans la situation de la corporation des pilotes, d'appliquer à l'égard de partenaires commerciaux des conditions inégales à des prestations équivalentes en leur infligeant de ce fait un désavantage dans la concurrence constitue un abus de position dominante au sens de l'article 86 deuxième alinéa point c) du traité.

Dès lors que, dans le présent cas d'espèce, un État membre a approuvé un tel système par voie réglementaire, c'est-à-dire en approuvant formellement les tarifs en cause par voie d'une circulaire, une telle mesure étatique constitue une violation de l'article 90 en liaison avec l'article 86 deuxième alinéa point c) du traité.

La Cour, dans le cadre des anciens tarifs de pilotage dans le port de Gênes, a considéré qu'un État membre enfreint les dispositions des articles 90 et 86 du traité, en approuvant les tarifs arrêtés par l'entreprise lorsqu'il amène celle-ci à exploiter sa position dominante de façon abusive en procédant à l'application aux partenaires commerciaux de conditions inégales pour des prestations équivalentes, au sens de l'article 86 deuxième alinéa point c) du traité (arrêt *Corsica Ferries*).

Effet sur le commerce entre les États membres

- (22) Le système de rabais, tel qu'il est appliqué, grève le prix du transport des transporteurs ne pouvant bénéficier de ce système. En effet, les charges

portuaires sont un poste de dépenses important dans les charges d'exploitation d'une compagnie maritime.

Dans son arrêt *Corsica Ferries* ⁽¹⁾, la Cour a reconnu que des pratiques discriminatoires appliquées à des prestations identiques dudit service «sont susceptibles d'affecter le commerce entre États membres en ce qu'elles touchent des entreprises effectuant des transports entre deux États membres.»

Article 90 paragraphe 2

- (23) Bien que les autorités italiennes aient indiqué que le service de pilotage avait une forte composante de service public, elles n'ont pas invoqué l'exception prévue à l'article 90 paragraphe 2 du traité pour justifier l'instauration et le maintien du système de rabais. En outre, en l'espèce, l'application des règles de concurrence ne fait pas obstacle à la mission particulière confiée à la corporation des pilotes qui est celle du contrôle et de la sécurité du trafic à l'intérieur du port et de la préservation des fonds marins.

L'exception prévue par l'article 90 paragraphe 2 n'est donc pas d'application.

Conclusion

Compte tenu de ce qui précède, la Commission considère que la mesure étatique visée au considérant 1 constitue une infraction à l'article 90 paragraphe 1 du traité en liaison avec l'article 86,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Le système de rabais sur les tarifs de pilotage dans le port de Gênes instauré en dernier lieu par la circulaire n° 5203359 du ministère des transports et de la navigation du 4 septembre 1996 constitue une mesure incompatible avec l'article 90 paragraphe 1 du traité en liaison avec l'article 86 dudit traité.

Article 2

Le gouvernement italien est tenu de mettre fin à l'infraction décrite à l'article 1^{er} et d'informer la Commission, dans un délai de deux mois à compter de la notification de la présente décision, des mesures prises à cet effet.

⁽¹⁾ Recueil 1994, p. I-1783, point 44 des motifs.

Article 3

La République italienne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 21 octobre 1997.

Par la Commission

Karel VAN MIERT

Membre de la Commission
