

**Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a «Proposta de regulamento do Conselho que revoga o Regulamento (CEE) n.º 4056/86, que determina as regras de aplicação aos transportes marítimos dos artigos 85.º e 86.º do Tratado, e que altera o Regulamento (CE) n.º 1/2003 por forma a tornar o seu âmbito de aplicação extensível aos serviços internacionais de cabotagem e de tramp»**

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

(2006/C 309/10)

Em 10 de Fevereiro de 2006, o Conselho da União Europeia decidiu, nos termos do artigo 83.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre a proposta supramencionada.

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção Especializada de Transportes, Energia, Infra-estruturas e Sociedade da Informação que emitiu parecer em 30 de Maio de 2006, sendo relatora Anna Bredima-Savopoulou.

Na 428.ª reunião plenária de 5 e 6 de Julho de 2006 (sessão de 5 de Julho), o Comité Económico e Social Europeu adoptou, por 156 votos a favor, 1 voto contra e 7 abstenções, o seguinte parecer.

## 1. Conclusões e recomendações

1.1 O CESE subscreve a abordagem proposta para tornar o âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 1/2003<sup>(1)</sup> (aplicação das regras em matéria de concorrência) extensível aos serviços de cabotagem e de *tramp*. Regista com agrado as conversações em curso entre a Comissão e a indústria de transportes marítimos sobre a aplicação dos artigos 81.º e 82.º aos serviços de *tramp*. Não havendo reclamações nem jurisprudência no sector de *tramp*, será necessária mais informação sobre o seu funcionamento e os seus acordos. O CESE congratula-se, portanto, com a iniciativa da Comissão de promover um estudo sobre as características económicas e jurídicas do sector de *tramp*. Por razões de segurança jurídica, o CESE insta a Comissão a fornecer orientações (antes de suprimir a exclusão do âmbito de aplicação do Regulamento 1/2003) relativamente à auto-avaliação da compatibilidade com o direito da concorrência da UE das várias forma de acordos de cooperação no sector de *tramp*.

1.2 No que se refere ao **sector dos transportes marítimos regulares**, o CESE toma nota da proposta da Comissão de revogar a isenção por categoria a favor das conferências marítimas previstas nas regras de concorrência do Tratado CE, com base em que as quatro condições cumulativas do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado CE já não estão preenchidas. A Comissão entende que esta revogação resultará em custos de transporte mais baixos, preservando a fiabilidade dos serviços em todas as rotas, e no aumento da competitividade da indústria europeia. O CESE reserva a sua posição para a expressar no momento em que seja conhecido o efeito sustentável da revogação proposta.

1.3 O CESE recomenda à Comissão que atenda ao aspecto de segurança (perda de qualidade do transporte marítimo nas águas europeias) — para além dos factores de competitividade — quando revogar a isenção por categoria a favor das conferências marítimas.

1.4 O CESE recomenda que a Comissão tenha igualmente em consideração o aspecto dos recursos humanos (impacto no emprego dos marítimos europeus), para além dos factores meramente competitivos, quando revogar a isenção por categoria a favor das conferências marítimas.

1.5 O CESE regista a intenção da Comissão de publicar orientações apropriadas sobre a concorrência no sector dos transportes marítimos a fim de facilitar a transição para um regime totalmente concorrencial. A Comissão tenciona adoptar as orientações até ao final de 2007. Antes desta adopção, a Comissão publicará, em Setembro de 2006 — como medida transitória no âmbito da elaboração das orientações —, um documento de reflexão sobre os transportes marítimos regulares. O CESE insta a Comissão a elaborar as orientações em estreito contacto com as partes interessadas e a informar em conformidade as instituições europeias pertinentes.

1.6 A proposta da Comissão é resultado de um processo de reapreciação, iniciado em 2003, que envolveu todas as instituições da UE pertinentes e as partes interessadas. A Comissão encarregou consultores independentes de realizar três estudos com o objectivo de analisar as questões suscitadas pela revogação da isenção por categoria a favor das conferências, cujas conclusões estão publicadas no sítio Web da DG Concorrência.

1.7 O CESE tomou igualmente nota do facto de a proposta da Comissão de revogar a isenção por categoria a favor das conferências marítimas se basear unicamente no artigo 83.º do Tratado (regras de concorrência), se bem que a base jurídica do Regulamento 4056/86 seja o artigo 83.º (regras de concorrência) em articulação com o n.º 2 do artigo 80.º (política de transportes) do Tratado CE. O CESE gostaria de receber informação do Serviço Jurídico do Parlamento Europeu sobre a questão de saber se as considerações no plano dos transportes se subordinam às considerações no plano da concorrência e se aquele serviço mantém o ponto de vista do seu anterior parecer sobre a dupla base jurídica<sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Regulamento (CE) n.º 1/2003 relativo à execução das regras de concorrência estabelecidas nos artigos 81.º e 82.º do Tratado (JO L 1 de 4.1.2003, p.1); parecer do CESE: JO C 155/2001, p. 73.

<sup>(2)</sup> A6-0314/2005 de 01/12/2005.

1.8 Antecipando possíveis conflitos de leis resultantes de instrumentos jurídicos de outras jurisdições, o CESE insta a Comissão a criar uma disposição nas orientações para a resolução desses problemas. Tal disposição minimizará as fricções e conduzirá a soluções mutuamente aceitáveis ao nível internacional.

1.9 O CESE toma nota de que a Comissão reconhece que o direito da concorrência não é aplicado da mesma maneira em todas as jurisdições e que há divergências. A Comissão também reconhece a crescente importância da cooperação internacional entre autoridades responsáveis pela aplicação do direito da concorrência.

1.10 O CESE congratula-se com o facto de a Comissão prosseguir uma política bifacetada que consiste, por um lado, em reforçar a cooperação bilateral com os principais parceiros comerciais da Comunidade Europeia e, por outro lado, em analisar os meios de desenvolver a cooperação multilateral no domínio da concorrência. O CESE exorta, portanto, a Comissão, a intensificar esforços para assegurar que esta cooperação e este diálogo contribuam para identificar potenciais problemas resultantes da revogação do Regulamento 4056/86 na UE e para resolver esses problemas de forma construtiva, respeitando as especificidades de outros sistemas jurídicos. Na verdade, é vital para o comércio internacional a coerência, entre os diferentes países, do tratamento dado aos serviços de transportes regulares.

1.11 O CESE insta a Comissão a ter em conta, na elaboração das orientações sobre a concorrência no sector marítimo, os resultados do diálogo e da cooperação entre si e os seus principais parceiros comerciais.

1.12 O CESE regista a referência feita, na exposição de motivos da proposta da Comissão, aos elementos a seguir enunciados, e defende que estes devem ser tidos em conta na elaboração das orientações sobre concorrência no sector marítimo:

- Reconhece-se que os serviços de transporte marítimo desempenham um papel fundamental no desenvolvimento da economia da UE, sendo 90 % do seu comércio externo e 43 % do seu comércio intracomunitário transportado por via marítima.
- A actual tendência para a contentorização alterou profundamente os transportes marítimos regulares desde a adopção do Regulamento 4056/86. Esta resultou num aumento do número e da dimensão dos navios de contentores totalmente celulares e à preponderância das redes de transporte globais, o que contribuiu para a popularidade de novos acordos operacionais e para a diminuição da importância das conferências marítimas.
- O sistema de conferências — que funcionou durante 150 anos — ainda é objecto de acordos multilaterais e bilaterais, de que são signatários Estados-Membros da UE e a Comunidade. O CESE toma nota de que a Comissão reconhece que, em consequência destes acordos, a data de revogação do n.º 3, alíneas b) e c), do artigo 1.º, e dos artigos 3.º a 8.º e 26.º do Regulamento 4056/86 deve ser prorrogada por um período de dois anos, a fim de permitir a denúncia ou a revisão destes acordos com países terceiros.

1.13 O CESE considera que a Comissão deve ter igualmente em conta, ao revogar o Regulamento 4056/86, os interesses das pequenas e médias empresas. Estas empresas constituem a coluna dorsal da economia da UE e desempenham um importante papel no contexto da Estratégia de Lisboa revista. Os mercados devem permanecer abertos à concorrência actual e potencial, incluindo por parte de pequenos e médios operadores de transportes marítimos.

1.14 O CESE entende que, embora a consolidação possa ter efeitos positivos para a indústria da UE (ganhos de eficiência, economias de escala, redução de custos), é necessária prudência para evitar que a mesma consolidação — que pode seguir-se à revogação do Regulamento 4056/86 — resulte numa diminuição do número de operadores nos mercados relevantes, ou seja, em menos concorrência.

1.15 No contexto do novo regime, O CESE convida as duas partes interessadas ao nível europeu — transportadores e carregadores — a iniciarem conversações sobre questões de interesse mútuo.

## 2. Introdução

### 2.1 Tendências actuais e legislação em vigor

2.1.1 Os serviços de transporte marítimo são fundamentais para o desenvolvimento da economia da UE, sendo 90 % do seu comércio externo e 43 % do seu comércio intracomunitário transportado por via marítima. O transporte marítimo é uma actividade internacional e globalizada desde a antiguidade. Presta, basicamente, dois tipos de serviços: o transporte regular e o *tramp*, que funcionam, respectivamente, como os autocarros e os táxis dos mares. A frota de bandeira da UE corresponde a 25 % da frota mundial e os armadores da UE controlam mais de 40 % da frota mundial. Outros 40 % da frota mundial pertencem a países do Pacífico. Os transportes marítimos da UE e os seus clientes (fretadores e carregadores) operam num ambiente altamente competitivo nos mercados europeus e ultramarinos.

2.1.2 O Regulamento 4056/86 estabelece as regras de aplicação, aos serviços regulares de transportes marítimos de e para os portos da Comunidade, das disposições em matéria de concorrência (artigos 81.º e 82.º do Tratado). Todavia, os serviços de *tramp* estão excluídos do âmbito de aplicação do Regulamento 4056/86. Inicialmente, o regulamento tinha duas funções. Continha disposições processuais para a aplicação das regras de concorrência da CE ao sector dos transportes marítimos. Esta função tornou-se redundante a partir de 1 de Maio de 2004, quando os serviços regulares de transportes passaram a estar sujeitos às regras gerais de aplicação do Regulamento 1/2003. Este regulamento, no entanto, não se aplica aos serviços internacionais de *tramp* e cabotagem. Em segundo lugar, o Regulamento 4056/86 estabelece determinadas disposições específicas relativas à concorrência no sector marítimo e, nomeadamente, uma isenção por categoria a favor das conferências marítimas, que lhes permite, em determinadas condições, fixar preços e regular capacidades.

## 2.2 O sector dos transportes marítimos regulares

2.2.1 O mercado dos transportes marítimos regulares evoluiu consideravelmente desde a adopção do Regulamento (CEE) n.º 4056/86. A contínua tendência no sentido de uma maior utilização dos contentores levou a um aumento do número e dimensão dos navios de contentores totalmente celulares e à preponderância das redes de transporte globais, numa resposta à evolução dos modelos de comércio a nível mundial. O aumento da importância de novos acordos operacionais foi acompanhado de uma diminuição da importância das conferências e a um aumento considerável das companhias independentes. Noutras partes do mundo, como os EUA, a introdução do Ocean Shipping Reform Act (OSRA), de 1999, alterou as regras que permitiam às conferências que serviam o mercado americano estabelecer contratos de serviços confidenciais. Presentemente, as redes de transporte mundiais operam principalmente nas rotas Leste-Oeste e nas rotas Norte-Sul, enquanto os pequenos e médios transportadores operam sobretudo nas rotas Norte-Sul e nos serviços europeus de cabotagem.

2.2.2 O Código de Conduta das Conferências Marítimas da CNUCED destinava-se inicialmente a regular o sistema das conferências marítimas em operações entre países desenvolvidos e países em desenvolvimento<sup>(3)</sup>. Treze Estados-Membros da UE e a Noruega ratificaram, aprovaram ou aderiram ao Código de Conduta e Malta assinou-o mas não o ratificou<sup>(4)</sup>. É referido em vários acordos entre a UE e países terceiros e no acervo comunitário (Regulamentos 954/79, 4055/86, 4056/86 e 4058/86). Apesar da sua redundância para o transporte marítimo regular, em termos jurídicos, o Código da CNUCED continua a existir.

2.2.3 Os utilizadores dos serviços de transporte (carregadores e transitários) põem sistematicamente em causa o sistema de conferências, que consideram não proporcionar serviços eficientes e fiáveis adequados às suas necessidades. O ESC<sup>(5)</sup>, em especial, considera que a revogação da isenção por categoria a favor das conferências irá permitir melhores parcerias entre clientes e prestadores de serviços, proporcionando soluções logísticas favoráveis à competitividade internacional das empresas da UE. Do mesmo modo, os consumidores beneficiariam de preços ligeiramente inferiores, graças à redução das taxas aplicadas aos produtos importados pela UE. Os armadores, pelo contrário, têm sido da opinião de que as conferências marítimas contribuíram para a estabilidade do serviço e de que o sistema de conferências lhes tem permitido — tanto no plano global como no regional — enfrentar as condições de instabilidade (por motivos sazonais ou geográficos, ou devido às condições climáticas) da maior parte das rotas. Entretanto, os transportadores globais (membros da ELAA<sup>(6)</sup>) e o ESC iniciaram um diálogo com a Comissão, assistindo-a no desenvolvimento de um sistema alternativo que esteja em conformidade com as regras de concorrência da CE.

<sup>(3)</sup> Para mais informação sobre o Código de Conduta das Conferências Marítimas da CNUCED e sobre o Regulamento 954/79, ver o parecer do CESE, JO C 157, 28/06/2005, p. 130.

<sup>(4)</sup> Ver o documento sobre a situação dos tratados multilaterais publicado pelo Secretariado da CNUCED em <http://www.unctad.org/en/docs/tbinf192.en.pdf> (página 4.)

<sup>(5)</sup> ESC= European Shippers' Council (Conselho Europeu de Carregadores).

<sup>(6)</sup> ELAA= European Liner Affairs Association

2.2.4 Em 2003, a Comissão lançou um processo de análise do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 para determinar a possibilidade de assegurar serviços marítimos regulares fiáveis através de meios menos restritivos do que a fixação horizontal de preços e a regulação das capacidades. Para este efeito, a Comissão publicou um documento de consulta em Março de 2003 e organizou uma audição pública com as partes interessadas em Dezembro do mesmo ano. Além disso, a Comissão publicou um documento para discussão em Junho de 2004 e um Livro Branco em Outubro, a que se seguiram extensas consultas com as partes interessadas. O Parlamento Europeu<sup>(7)</sup> e o CESE<sup>(8)</sup> emitiram os seus pareceres sobre o Livro Branco em 1 de Dezembro de 2005 e 16 de Dezembro de 2004, respectivamente, tendo ambos concordado em que a revisão era uma opção preferível à revogação. Em Dezembro de 2005, a Comissão apresentou uma proposta de regulamento que revoga o Regulamento 4056/86.

## 2.3 O sector dos serviços não regulares de transporte marítimo (tramp)

2.3.1 Embora quase 80 % do transporte de mercadorias a granel, secas ou líquidas, seja operado a nível mundial por serviços de *tramp*, para a maioria este sector é praticamente desconhecido. As principais características do transporte marítimo não regular são: mercados competitivos a nível mundial, modelo de concorrência quase perfeita, procura volátil e imprevisível, grande número de pequenas empresas, modelos comerciais globais, facilidade de entrada e saída, forte rentabilidade, sensibilidade à evolução dos mercados e às necessidades dos carregadores. Em geral, o mercado do transporte marítimo não regular é muito fragmentado e satisfaz as necessidades de carregadores e fretadores sem prejudicar as normas de concorrência internacionais ou europeias. A ausência de reclamações relativas a este sector é mais uma prova da sua elevada competitividade e das suas características satisfatórias. Em virtude do exposto, o Regulamento (CEE) n.º 4056/86 exclui os serviços não regulares de transporte marítimo do seu âmbito de aplicação. Os artigos 81.º e 82.º do Tratado CE aplicam-se directamente a este sector. Além disso, os serviços internacionais de *tramp* (e de cabotagem) estão excluídos do âmbito de aplicação do Regulamento 1/2003 (execução das regras de concorrência).

## 2.4 Proposta da Comissão

2.4.1 Tendo em conta as alterações da estrutura do mercado e da indústria desde 1986, a Comissão Europeia concluiu que as quatro condições cumulativas estabelecidas no n.º 3 do artigo 81.º do Tratado CE para a concessão de uma isenção por categoria a favor das conferências marítimas já não estão preenchidas. Por este motivo a Comissão propôs a revogação do Regulamento 4056/86 na sua totalidade e, nomeadamente, da isenção por categoria a favor das conferências marítimas (artigos 3.º a 8.º, 13.º e 26.º). Certas disposições redundantes serão igualmente revogadas, em conformidade com a política global da Comunidade Europeia de redução e simplificação da legislação comunitária (artigos 2.º e 9.º). A Comissão entende que esta revogação terá como resultado reduzir os custos de transporte, preservando a fiabilidade dos serviços em todas as rotas, para melhorar a competitividade da indústria europeia.

<sup>(7)</sup> A6-0314/2005 de 01/12/2005.

<sup>(8)</sup> Parecer do CESE : JO C 157, de 28/06/2005, p. 130.

2.4.2 Antes de revogar a isenção por categoria a favor das conferências marítimas, a Comissão tenciona publicar orientações sobre a concorrência no sector dos transportes marítimos, a fim de facilitar a transição para um regime totalmente concorrencial. A Comissão tenciona adoptar estas orientações até ao final de 2007. Antes desta adopção, a Comissão publicará, em Setembro de 2006 — como medida transitória no âmbito da elaboração das orientações —, um documento de reflexão sobre os transportes marítimos regulares

2.4.3 A proposta da Comissão de revogação do Regulamento 4056/86 contém igualmente uma proposta de alteração do Regulamento 1/2003 de forma a incluir os serviços de cabotagem e os serviços de *tramp* no âmbito de aplicação deste Regulamento.

### 3. Observações na generalidade

3.1 O CESE considera que a questão em apreço merece uma abordagem equilibrada, que tenha em conta os seguintes factores: os benefícios da concorrência para a competitividade da indústria da UE, as alterações do comércio mundial e os seus efeitos na prestação de serviços de transporte, as implicações do transporte internacional para os principais parceiros comerciais da UE e para os países em desenvolvimento, os pontos de vista dos transportadores e transitários globais e os pontos de vista dos pequenos e médios transportadores e transitários.

#### 3.2 Serviços de cabotagem e de *tramp*

3.2.1 Os serviços de *tramp* operam num mercado global em condições de perfeita concorrência. Esta característica única do sector de *tramp*, reconhecida por profissionais e académicos, foi igualmente reconhecida pela UE no Regulamento 4056/86. O CESE reconhece a necessidade de incluir este sector no âmbito de aplicação das regras de concorrência previstas no Regulamento 1/2003 e, por isso, subscreve a abordagem proposta. O CESE congratula-se com a iniciativa da Comissão de promover um estudo sobre as características económicas e jurídicas do sector de *tramp*. Por razões de segurança jurídica, o CESE insta a Comissão a fornecer orientações (antes de eliminar a exclusão do âmbito de aplicação do Regulamento 1/2003) relativas à auto-avaliação da compatibilidade com o direito da concorrência da UE das várias formas de acordo de cooperação no sector de *tramp*. O facto de não haver reclamações nem jurisprudência no sector de *tramp* constitui uma prova do seu funcionamento em perfeitas condições de concorrência. Para estabelecer referências jurídicas para a sua auto-avaliação em função das regras de concorrência da CE, será necessária mais informação sobre o funcionamento e os acordos. O CESE aprecia o diálogo entre a Comissão e o sector dos transportes marítimos sobre a aplicação dos artigos 81.º e 82.º aos serviços de *tramp*.

3.2.2 Quanto à cabotagem marítima, o CESE concorda com a solução proposta, ou seja, a inclusão da cabotagem no âmbito de aplicação do Regulamento 1/2003. A grande maioria dos acordos existentes neste sector não afecta o comércio intracomunitário nem provoca restrições da concorrência.

3.2.3 À luz do exposto, o CESE aprova a abordagem da Comissão para o tratamento futuro dos serviços de cabotagem e de *tramp*.

#### 3.3 Sector dos transportes marítimos regulares

3.3.1 No que se refere ao sector dos transportes marítimos regulares, o CESE regista a proposta da Comissão de revogar a isenção por categoria a favor das conferências marítimas, por já não se encontrarem preenchidas as quatro condições cumulativas do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado. A Comissão entende que esta revogação resultará em custos de transporte mais baixos, preservando a fiabilidade dos serviços em todas as rotas e melhorando a competitividade da indústria europeia. O CESE reserva a sua posição para a expressar no momento em que seja conhecido o efeito sustentável da revogação proposta.

3.3.2 O CESE toma nota da intenção da Comissão de publicar orientações adequadas sobre a concorrência no sector dos transportes marítimos, a fim de facilitar a transição para um regime plenamente concorrencial. O CESE insta a Comissão a elaborar as orientações em estreito contacto com as partes interessadas e a informar em conformidade as instituições europeias pertinentes.

3.3.3 A proposta da Comissão é resultado de um processo de reapreciação, iniciado em 2003, que envolveu todas as instituições da UE pertinentes e as partes interessadas. A Comissão encarregou consultores independentes de realizar três estudos com o objectivo de analisar as questões suscitadas pela revogação da isenção por categoria a favor das conferências, cujas conclusões estão publicadas no sítio Web da DG Concorrência

3.3.4 O CESE toma igualmente nota do facto de a proposta da Comissão de revogar a isenção por categoria a favor das conferências marítimas se basear unicamente no artigo 83.º do Tratado (regras de concorrência), se bem que a base jurídica do Regulamento 4056/86 seja o artigo 83.º (regras de concorrência) em articulação com o n.º 2 do artigo 80.º (política de transportes) do Tratado CE.

3.3.5 O CESE toma nota de que a Comissão reconhece que o direito da concorrência não é aplicado da mesma maneira em todas as jurisdições do mundo e que existem divergências. A Comissão também reconhece a crescente importância da cooperação internacional entre autoridades responsáveis pela aplicação do direito da concorrência.

3.3.6 O CESE congratula-se com o facto de a Comissão prosseguir uma política bifacetada que consiste, por um lado, em reforçar a cooperação bilateral com os principais parceiros comerciais da Comunidade Europeia e, por outro lado, em analisar os meios de desenvolver a cooperação multilateral no domínio da concorrência. O CESE exorta, portanto, a Comissão, a intensificar esforços para assegurar que esta cooperação e este diálogo contribuam para identificar potenciais problemas resultantes da revogação do Regulamento 4056/86 na UE e para resolver esses problemas de forma construtiva, respeitando as especificidades de outros sistemas jurídicos. Na verdade, é vital para o comércio internacional a coerência, entre os diferentes países, do tratamento dado aos serviços de transportes regulares.

3.3.7 O CESE insta a Comissão a ter em conta, na elaboração das orientações sobre a concorrência no sector marítimo, os resultados do diálogo e da cooperação entre si e os seus principais parceiros comerciais.

3.3.8 O CESE regista a referência feita, na exposição de motivos da proposta da Comissão, aos elementos a seguir enunciados, e mantém que estes devem ser tidos em conta na elaboração das orientações sobre concorrência no sector marítimo:

- Reconhece-se que os serviços de transporte marítimo desempenham um papel fundamental no desenvolvimento da economia da UE, sendo 90 % do seu comércio externo e 43 % do seu comércio intracomunitário transportado por via marítima.
- A actual tendência para a contentorização alterou profundamente os transportes marítimos regulares desde a adopção do Regulamento 4056/86. Esta resultou num aumento do número e da dimensão dos navios de contentores totalmente celulares e à preponderância das redes de transporte globais, o que contribuiu para a popularidade de novos acordos operacionais e para a diminuição da importância das conferências marítimas.
- O sistema de conferências — que funcionou durante 150 anos — ainda é objecto de acordos multilaterais e bilaterais, de que são signatários Estados-Membros da UE e a Comunidade. O CESE toma nota de que a Comissão reconhece que, em consequência destes acordos, a data de revogação do n.º 3, alíneas b) e c) do artigo 1.º, e dos artigos 3.º a 8.º e 26.º do Regulamento 4056/86 deve ser prorrogada por um período de dois anos, a fim de permitir a denúncia ou a revisão destes acordos com países terceiros.

3.3.9 O CESE recomenda que a Comissão tenha igualmente em consideração o elemento humano (impacto no emprego dos marítimos europeus), para além dos factores meramente competitivos, quando revogar a isenção por categoria a favor das conferências marítimas. O CESE solicita à Comissão que avalie a amplitude deste impacto, especialmente através de consulta ao Comité de Diálogo Social Sectorial sobre Transporte Marítimo.

3.3.10 O CESE recomenda à Comissão que atenda ao aspecto de segurança (perda de qualidade do transporte marítimo nas águas europeias) — para além dos factores de competitividade — quando revogar a isenção por categoria a favor das conferências marítimas.

3.3.11 O CESE considera que a Comissão deve ter igualmente em conta, ao revogar o Regulamento 4056/86, os interesses das pequenas e médias empresas. Estas empresas constituem a coluna dorsal da economia da UE e desempenham um

importante papel no contexto da Estratégia de Lisboa revista. Os mercados devem permanecer abertos à concorrência actual e potencial, incluindo por parte de pequenos e médios operadores de transportes marítimos.

3.3.12 O CESE mantém que, embora a consolidação possa ter efeitos positivos para a indústria da UE (ganhos de eficiência, economias de escala, redução de custos), é necessária prudência para evitar que a mesma consolidação — que pode seguir-se à revogação do Regulamento 4056/86 — resulte numa diminuição do número de operadores nos mercados relevantes, ou seja, em menos concorrência.

3.3.13 No contexto do novo regime, o CESE convida as duas partes interessadas ao nível europeu — transportadores e carregadores — a iniciarem conversações sobre questões de interesse mútuo.

#### 4. Observações na especialidade

##### 4.1 Base jurídica

4.1.1 O CESE assinala que o Regulamento 4056/86 tem uma dupla base jurídica (n.º 2 do artigo 80.º e artigos 81.º, 82.º e 83.º, relativos às políticas de transporte e à concorrência, respectivamente), enquanto que a proposta mantém apenas uma (artigos 81.º-82.º). O CESE nota igualmente que a base jurídica única é defendida pelo Serviço Jurídico do Conselho. O CESE gostaria de receber informação do Serviço Jurídico do Parlamento Europeu sobre a questão de saber se as considerações no plano dos transportes se subordinam às considerações no plano da concorrência e se aquele serviço mantém o ponto de vista do seu anterior parecer sobre a dupla base jurídica (Dezembro de 2005).

##### 4.2 Conflito de leis

4.2.1 A Comissão propõe a supressão do artigo 9.º do Regulamento 4056/86, por considerar que uma revogação da isenção por categoria a favor das conferências marítimas não suscitará o risco de possíveis conflitos de leis internacionais. A Comissão argumenta que tal conflito de leis só poderá ocorrer se uma jurisdição proibir algo que outra jurisdição exige. A Comissão não tem conhecimento da existência de qualquer sistema jurídico que imponha uma tal obrigação aos operadores de serviços regulares.

4.2.2 Antecipando possíveis conflitos de leis resultantes de instrumentos jurídicos de outras jurisdições, o CESE insta a Comissão a criar uma disposição nas orientações para a resolução desses problemas. Tal disposição minimizará as fricções e conduzirá a soluções mutuamente aceitáveis ao nível internacional.

Bruxelas, 5 de Julho de 2006.

A Presidente  
do Comité Económico e Social Europeu  
Anne-Marie SIGMUND