COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 14 novembre 2002

relativa ad un procedimento a norma dell'articolo 81 del trattato CE e dell'articolo 53 dell'accordo SEE

(Caso COMP/37.396/D2 — TACA riveduto)

[notificata con il numero C(2002) 4349]

(Il testo in lingua inglese è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2003/68/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento n. 17 del Consiglio, del 6 febbraio 1962, primo regolamento d'applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato ([1]), modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1216/1999 del Consiglio ([2]), in particolare l'articolo 4, paragrafo 1,

visto il regolamento (CEE) n. 4056/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, che determina le modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato ai trasporti marittimi ([3]), quale modificato dall'atto di adesione di Austria, Finlandia e Svezia, in particolare l'articolo 12, paragrafo 4, secondo comma,

vista la sintesi della domanda di esenzione ([4]) pubblicata a norma dell'articolo 12, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 4056/86 e dell'articolo 12, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 1017/68 del Consiglio, del 19 luglio 1968, relativo all'applicazione di regole di concorrenza ai settori dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili ([5]), modificato dall'atto di adesione di Austria, Finlandia e Svezia,

vista la lettera della Commissione del 4 agosto 1999 con la quale informava le parti, ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 4056/86, dell'esistenza di seri dubbi quanto all'applicabilità dell'articolo 81, paragrafo 3, all'accordo notificato,

vista la sintesi dell'accordo notificato ([6]) pubblicata a norma dell'articolo 23, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 4056/86 e dell'articolo 19, paragrafo 3, del regolamento n. 17,

sentito il comitato consultivo in materia di intese e posizioni dominanti e il comitato consultivo in materia di intese e posizioni dominanti nel settore dei trasporti marittimi,

considerando quanto segue:

([1]) GU 13 del 21.2.1962, pag. 204/62.
([2]) GU L 148 del 15.6.1999, pag. 5.
([3]) GU L 378 del 31.12.1986, pag. 4.
([4]) GU C 125 del 6.5.1999, pag. 6.
([5]) GU L 175 del 23.7.1968, pag. 1.
([6]) GU C 335 del 29.11.2001, pag. 12.

1. **INTRODUZIONE**

1.1. **Contesto**

(1) Il 16 settembre 1998, la Commissione ha adottato la decisione 1999/243/CE [7] («la decisione TACA»), la quale ha stabilito che una serie di accordi stipulati nell'ambito del Trans-Atlantic Conference Agreement (TACA) violavano l'articolo 85, paragrafo 1, del trattato e non rientravano nel campo d'applicazione dell'esenzione per categoria di cui all'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 4056/86. Gli accordi in questione non erano neanche ammissibili a beneficiare di un'esenzione individuale a norma dell'articolo 85, paragrafo 3. Gli accordi oggetto della decisione comprendevano la tariffazione dei servizi di trasporto terrestre in territorio comunitario, la fissazione collettiva delle spese di brokeraggio e della remunerazione degli spedizionieri e la fissazione delle condizioni alle quali i membri della conferenza possono stipulare contratti di servizio con i caricatori.

(2) La Commissione ha ritenuto inoltre che i membri del TACA avessero abusato della loro posizione dominante collettiva, in violazione dell'articolo 86 del trattato, in quanto hanno alterato la struttura concorrenziale del mercato e hanno imposto restrizioni alla disponibilità e al contenuto dei contratti di servizio. Per tali abusi sono state inflitte ammende per complessivi 273 milioni di ECU.

(3) La richiesta di annullamento della decisione presentata dalle parti del TACA è ora dinanzi al Tribunale di primo grado delle Comunità europee [8].

1.2. **Cronologia**

(4) Il 29 gennaio 1999, i membri del TACA («le parti») hanno notificato l'accordo oggetto della presente decisione (in appresso «il TACA riveduto» o «l'accordo»).

(5) Il 6 maggio 1999, a norma dell'articolo 12, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 4056/86 e dell'articolo 12, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 1017/68, la Commissione ha pubblicato una sintesi della domanda di esenzione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* («la comunicazione a norma dell'articolo 12, paragrafo 2») invitando gli interessati a presentare le proprie osservazioni entro il termine di trenta giorni dalla data della pubblicazione della comunicazione.

(6) Il 4 giugno 1999, in risposta alla pubblicazione, lo European Shippers' Council (ESC) ha trasmesso le proprie osservazioni sotto forma di quella che sosteneva essere una denuncia formale ai sensi dell'articolo 10 del regolamento (CEE) n. 4056/86 [9]. Osservazioni sono state inviate anche dal Clecat (Comitato europeo di collegamento dei commissionari ed ausiliari dei trasporti del Mercato comune), dalla Fédération des Entreprises de Transport et Logistique France («TLF») [10], che rappresenta le imprese di logistica e di trasporto, e dalla Federation of Swedish Industries e dallo Swedish Shippers' Council. Il 15 luglio 1999, l'autorità di concorrenza svedese ha inviato una lettera nella quale sosteneva alcune delle argomentazioni dello Swedish Shippers' Council, con particolare riferimento alla riservatezza dei contratti di servizio individuali. Non sono pervenute osservazioni da parte di altri Stati membri.

(7) Il 7 luglio 1999, il direttore generale della direzione generale della Concorrenza ha inviato una lettera alle parti invitandole a modificare le disposizioni del loro accordo riguardanti lo scambio di informazioni statistiche. La lettera informava inoltre le parti che taluni tipi di accordi e di comportamenti relativi alla negoziazione di contratti di servizio che potrebbero determinare restrizioni sostanziali della concorrenza non potevano essere fatti rientrare nella notifica [11].

---

[7] Caso IV/35.134 — Trans-Atlantic Conference Agreement (GU L 95 del 9.4.1999, pag. 1).
[8] Cause riunite T-191/98, T-212/98, T-213/98 e T-214/98, Atlantic Container Line e altri/Commissione.
[9] Caso COMP/37.527/D2 — ESC/TACA riveduto.
[10] Le osservazioni della TLF sono state anche ritrasmesse a nome del Clecat con lettera del Clecat del 5 giugno.
[11] Si trattava di tutti gli accordi, le intese o le pratiche concordate tra le parti in base ai quali, nel concludere contratti di servizi individuali, esse si sarebbero attenute al modello standard, al contenuto e al prezzo dei contratti di servizio dell'accordo, o avrebbero utilizzato codici di comportamento volontari per i contratti di servizio in modo tale da poter determinare restrizioni sostanziali della concorrenza.

(8) Alla stessa data, il direttore generale ha informato l'ESC che, a prescindere dalle disposizioni dell'accordo concernenti lo scambio di informazioni statistiche, non vi erano motivi sufficienti per sollevare seri dubbi in merito all'applicabilità dell'articolo 81, paragrafo 3. La lettera informava inoltre l'ESC che non vi erano le condizioni per una denuncia ai sensi dell'articolo 10 del regolamento (CEE) n. 4056/86 nel contesto di una procedura di opposizione avviata con la pubblicazione di una comunicazione della Commissione a norma dell'articolo 12, paragrafo 2, di tale regolamento.

(9) Il 14 luglio 1999, l'ESC ha risposto alla lettera della Commissione del 7 luglio 1999, sostenendo tra l'altro che le sue osservazioni contro la regola del «non sottocosto» (cfr. considerando 27) dovevano essere considerate anche come una denuncia formale ai sensi dell'articolo 10 del regolamento (CEE) n. 1017/68.

(10) Il 13 e il 23 luglio 1999, le parti hanno informato la Commissione della loro intenzione di modificare le disposizioni menzionate nella lettera della Commissione del 7 luglio e che ciascuna di esse avrebbe trasmesso alla Commissione, ogni sei mesi, le informazioni relative alla sua attività nel settore dei contratti di servizio. La lettera non conteneva tuttavia informazioni specifiche sulle modalità o i tempi delle modifiche degli accordi volte ad eliminare le preoccupazioni individuate sotto il profilo della concorrenza.

(11) Il 4 agosto 1999, entro il termine di novanta giorni previsto dall'articolo 12, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 4056/86 ([12]), la Commissione ha inviato una lettera in cui informava le parti dell'esistenza di seri dubbi quanto all'applicabilità dell'articolo 85, paragrafo 3, del trattato. Conformemente all'articolo 12, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 4056/86, la Commissione era quindi autorizzata a continuare le sue indagini in relazione agli aspetti marittimi dell'accordo TACA riveduto. Poiché non erano stati sollevati seri dubbi in relazione all'aspetto dell'accordo TACA riveduto relativo al trasporto terrestre — sulla base del presupposto che fosse scindibile dagli aspetti in relazione ai quali la Commissione aveva sollevato seri dubbi — questo aspetto è stato considerato esentato per un periodo di tre anni a decorrere dal 6 maggio 1999.

(12) Con lettera del 6 agosto 1999, l'ESC è stato informato che la Commissione non aveva sollevato seri dubbi in merito agli aspetti relativi al trasporto terrestre dell'accordo TACA riveduto. Con lettera del 27 settembre 1999, l'ESC ha chiesto di essere informata delle ragioni di tale decisione.

(13) Il 12 ottobre 1999, il direttore generale della direzione generale della Concorrenza ha risposto all'ESC, sintetizzando le ragioni per le quali non erano stati sollevati seri dubbi in merito agli aspetti relativi al trasporto terrestre del TACA riveduto. Egli ha inoltre ribadito l'opinione della Commissione sulla qualificazione procedurale delle osservazioni presentate nell'ambito della procedura di opposizione (cfr. considerando 8).

(14) Successivamente, lo European Council of Transport Users (ECTU), del quale fa parte l'ESC, e talune altre associazioni hanno presentato al Tribunale di primo grado una richiesta di annullamento di un atto descritto come la decisione della Commissione comunicata con la lettera di cui sopra all'ESC il 6 agosto 1999 ([13]).

(15) Il 1º dicembre 2000, le parti hanno trasmesso una notificazione supplementare con la quale informavano la Commissione di aver modificato l'accordo TACA riveduto al fine di includere un potere specifico per procedere ad un ritiro temporaneo coordinato di capacità limitatamente al periodo Natale e Capodanno 2000-2001 ([14]).

([12]) A norma del regolamento (CEE) n. 4056/86 (principale regolamento sui trasporti marittimi), la Commissione dispone di novanta giorni a decorrere dalla data di pubblicazione del contenuto essenziale della domanda di esenzione per sollevare seri dubbi e continuare quindi l'esame del caso. Il regolamento sui trasporti terrestri, regolamento (CEE) n. 1017/68, contiene una disposizione quasi identica. Se la Commissione non interviene entro il termine di novanta giorni, un accordo è automaticamente esentato per un periodo di sei anni, nel caso dei trasporti marittimi, e di tre anni nel caso dei trasporti terrestri.

([13]) Causa T-224/99, ECTU e altri/Commissione.

([14]) La versione originale dell'accordo notificato prevedeva un potere generale sulla base del quale i membri potevano «regolamentare la capacità di carico offerta da ciascuno di essi» — cfr. la comunicazione a norma dell'articolo 12, paragrafo 2. Pur ritenendo che il programma di riduzione della capacità 2000-2001 rientrasse nell'ambito dell'esenzione per categoria a favore delle conferenze marittime di cui all'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 4056/86, le parti hanno tuttavia ritenuto prudente notificare il programma alla Commissione. Il potere generale di regolazione della capacità previsto nell'accordo è stato di conseguenza modificato su richiesta della Commissione (cfr. in appresso considerando 81 e seguenti).

(16) Il 29 novembre 2001, dopo un ulteriore scambio di corrispondenza con le parti, la Commissione ha pubblicato una comunicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* a norma dell'articolo 23, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 4056/86 e dell'articolo 19, paragrafo 3, del regolamento n. 17 («la comunicazione a norma dell'articolo 23, paragrafo 3»), con la quale annunciava la sua intenzione di concedere un'esenzione ai restanti aspetti del TACA riveduto. Si invitavano inoltre le parti interessate a trasmettere le proprie osservazioni entro trenta giorni dalla data della pubblicazione della comunicazione.

(17) Il 12 dicembre 2001, l'ESC ha chiesto alla Commissione di fornire ulteriori informazioni su determinate disposizioni del TACA riveduto e sulle ragioni che avevano indotto la Commissione a proporre la concessione di un'esenzione. A seguito di un ulteriore scambio di corrispondenza e di diverse riunioni, l'ESC ha inviato osservazioni l'8 marzo 2002. Ulteriori osservazioni sono state inviate il 24 aprile 2002.

(18) Con lettera del 3 maggio 2002, le parti hanno chiesto una proroga dell'esenzione per tutti gli aspetti del TACA riveduto rientranti nel campo d'applicazione del regolamento (CEE) n. 1017/68. Poiché tale richiesta sarà oggetto di un procedimento distinto, nel seguito della presente decisione la descrizione degli aspetti del TACA riveduto relativi al trasporto terrestre si limiterà a quanto necessario alla piena comprensione dell'accordo.

2. **LE PARTI**

(19) Dall'adozione della decisione TACA, sei compagnie marittime hanno abbandonato il TACA, riducendo inizialmente a otto le parti del TACA riveduto. Successivamente alla notificazione, AP Møller Maersk si è fusa con Sea-Land Service, portando a sette il numero delle parti:

1) Atlantic Container Line AB, con sede a Göteborg, Svezia;

2) Hapag-Lloyd Container Line GmbH, con sede ad Amburgo, Germania;

3) Mediterranean Shipping Company SA, con sede a Ginevra, Svizzera;

4) AP Møller-Maersk Sealand, con sede a Copenaghen, Danimarca;

5) Nippon Yusen Kaisha, con sede a Tokyo, Giappone;

6) Orient Overseas Container Line Ltd con sede a Wanchai, Hong Kong;

7) P&O Nedlloyd Limited, con sede a Londra, Regno Unito.

3. **L'ACCORDO**

3.1. **Oggetto e campo d'applicazione**

(20) Secondo quanto dichiarato, l'oggetto del TACA riveduto è di offrire alle parti la possibilità di collaborare, nei termini autorizzati dall'accordo stesso, per la prestazione di servizi marittimi di linea internazionali efficienti e regolari per il trasporto di merci sulle rotte comprese nell'ambito geografico del traffico, quale definito in appresso.

(21) L'accordo si applica alle rotte commerciali in direzione est e in direzione ovest tra: i) i porti di quarantotto Stati contigui degli Stati Uniti d'America e, tramite tali porti, altre località interne e costiere degli USA e ii) i porti europei la cui latitudine è compresa tra quella di Bayonne in Francia e quella di Capo Nord in Norvegia (esclusi i porti russi che non si affacciano sul Baltico, i porti del Mediterraneo ed i porti della Spagna e del Portogallo) e, fatta eccezione per i servizi di trasporto terrestre nell'ambito del SEE di cui più sotto (cfr. considerando 26), varie località europee servite tramite i suddetti porti europei non esclusi, ad esclusione delle località site in Spagna o in Portogallo. Tali rotte costituiscono «il traffico».

3.2. **Tariffe**

(22) Il TACA riveduto autorizza le parti a stabilire, rivedere, mantenere e annullare tariffe (incluse spese e sovrapprezzi) e condizioni, tranne che per quanto riguarda i servizi di trasporto terrestre nell'ambito del SEE. Le tariffe e condizioni concordate nel quadro del TACA riveduto sono denominate qui di seguito «la tariffa».

3.3. **Contratti di servizio**

(23) La decisione TACA ha concluso che i membri del TACA di allora avevano violato l'articolo 85 del trattato «in quanto hanno concordato le condizioni alle quali è possibile concludere contratti di servizio con i caricatori». Ciò riguardava sostanzialmente due tipi di restrizioni: i) i casi in cui l'accordo impediva ai membri del TACA di stipulare contratti di servizio individuali ('CSI') con i caricatori ovvero limitava la loro libertà di farlo, e ii) i casi in cui l'accordo limitava le condizioni che potevano essere inserite nei CSI.

(24) Il TACA riveduto non contiene simili restrizioni; non vi sono infatti restrizioni alla disponibilità dei CSI. Le disposizioni del TACA riveduto relative ai contratti di servizio possono essere sintetizzate come segue:

1) le parti sono autorizzate a negoziare ed a concludere contratti di servizio ([15]) con uno o più caricatori [contratti di servizio conferenziati, o contratti di servizio dell'accordo («CSA»)] relativi ai servizi tra porti all'interno del SEE e porti e località interne al di fuori del SEE. Tali contratti possono includere un prezzo per tutti i servizi, strettamente connessi all'attività di trasporto marittimo, prestati tra la nave ed i cancelli del porto ([16]). Detti contratti devono contenere alcune clausole essenziali tra le quali il volume o la quota minima, il nolo per il servizio di linea, la durata, gli impegni di servizio e i danni liquidati in caso di inadempimento, se del caso;

2) nessuna restrizione è imposta alle parti per quanto riguarda la loro libertà di negoziare e concludere CSI con qualsiasi caricatore, alle condizioni liberamente concordate tra le parti del contratto;

3) due o più parti (ma non l'insieme delle parti) sono libere di negoziare e concludere contratti di servizio multi-vettore («CSM») con qualsiasi caricatore per i servizi prestati tra porti all'interno del SEE e porti e località interne al di fuori del SEE ([17]), e di svolgere attività connesse a tali contratti, comprese, tra l'altro, discussioni e comunicazioni concernenti i CSM;

4) quando un caricatore chiede a uno o più dei vettori che sono parti contraenti di un CSM di fornire servizi relativi al trasporto terrestre all'interno del SEE, le condizioni del contratto sono negoziate in via bilaterale tra il caricatore e ciascuno dei vettori che hanno sottoscritto il CSM. Le condizioni sono registrate in un allegato riservato del CSM e non sono comunicate a nessun altro vettore che è parte del CSM stesso. Disposizioni simili si applicano in relazione alle richieste dei caricatori per servizi di trasporto terrestre all'interno del SEE nel quadro di un CSA;

5) i CSA e i CSM non possono includere vettori diversi dalle parti dell'accordo e non possono contenere strutture tariffarie differenziate in funzione del vettore, parte dell'accordo, che trasporterà effettivamente il carico;

([15]) Quali sono definiti nella sezione 3.21 dello US Shipping Act del 1984 e, dal 1º maggio 1999, nella sezione 3.19 dello US Ocean Shipping Reform Act del 1998.

([16]) Il TACA riveduto dispone quindi che un CSA può includere un prezzo per i servizi elencati qui di seguito: nolo marittimo; le spese per la movimentazione ai terminali («terminal handling charges» — «THC»), le spese di servizio per i container («container service charges» — «CSC») e le spese di servizio per carichi inferiori al container («less than container load service charges» — «LCLSC») al luogo di origine/destinazione; controstallie; spese per polizza di carico multipla; addizionali o tassi di maggiorazione o riduzione per porti secondari; coefficienti di aggiustamento per le variazioni dei cambi («currency adjustment factors» — «CAF») e del prezzo del carburante («fuel [bunker] adjustment factors» — «BAF»); sovrapprezzi per casi d'urgenza; addizionali dell'Organizzazione marittima internazionale («OMI»); sovrapprezzi per attrezzature speciali; addizionali per carichi sovradimensionati; addizionali per sistemazioni speciali; indennità per cambio di destinazione; indennità di stivaggio ottimale; spese di riscaldamento; addizionali portuali quali l'ispezione doganale al terminale in Canada. Un CSA non può includere un prezzo per qualsiasi altro servizio prestato all'interno del SEE né dare alcuna indicazione in merito alle condizioni di trasporto terrestre o altri servizi a terra concordati tra il caricatore e i singoli vettori.

([17]) I principi esposti per i CSA si applicano anche ai CSM.

6) nell'ambito dei CSA e dei CSM, il caricatore ha il diritto di scegliere quale o quali dei vettori partecipanti trasporterà un determinato carico ed in quali proporzioni, salvo che il caricatore concordi condizioni diverse;

7) le parti possono adottare un modello standard di CSA, al quale le parti di qualsiasi contratto di servizio possono concordare di derogare. Quelle che svolgono attività nel quadro di CSI e CSM possono fare riferimento al modello standard di CSA ed adottarlo, e possono fare riferimento alle tariffe e/o alle condizioni pubblicate per i CSA e adottarle;

8) tranne che in relazione alle parti che partecipano ad un CSM o quando il caricatore vi acconsente, le parti non hanno il diritto di rivelare informazioni in merito a quale modello, tariffe e/o condizioni tariffarie di CSA sono stati o meno inclusi in un CSI o in un CSM;

9) le parti sono autorizzate ad aderire a codici di comportamento volontari per i contratti di servizio che si riferiscano esclusivamente a questioni tecniche, non aventi carattere commerciale o alla comunicazione dell'esistenza, ma non delle condizioni, di un CSI con un caricatore qualora detto caricatore chieda successivamente di concludere un CSA o un CSM;

10) i CSI e i CSM preciseranno espressamente che, subordinatamente alla legge degli USA, le condizioni devono rimanere riservate, fatta eccezione per i casi seguenti: a) se il caricatore acconsente alla loro divulgazione; b) quando il caricatore chiede di sottoscrivere un CSA, nel qual caso ogni membro del TACA riveduto che sia parte contraente di un CSI e/o di un CSM con tale caricatore può rivelare l'esistenza, ma non le condizioni di tale contratto.

3.4. **Tariffe cumulative di trasporto intermodale — Regola del «non sottocosto»**

(25) La decisione TACA ha stabilito che i membri del TACA avevano violato l'articolo 85 del trattato in quanto hanno concordato la tariffazione dei servizi di trasporto terrestre forniti in territorio comunitario nel quadro di operazioni di trasporto multimodale.

(26) Nel TACA riveduto, le parti hanno abbandonato la fissazione delle tariffe per il trasporto terrestre, fatta salva la regola del «non sottocosto» di cui al considerando 27. Sulla base dell'accordo, le parti non sono autorizzate a discutere o concordare tra loro i prezzi da praticare per servizi di trasporto terrestre prestati, in tutto o in parte, all'interno del SEE a un caricatore in combinazione con altri servizi nell'ambito di una operazione di trasporto intermodale per il trasporto di carichi containerizzati nel traffico, o qualsiasi tariffa o altra condizione relativa ai servizi di trasporto terrestre all'interno del SEE.

(27) Le parti sono autorizzate a convenire che, quando prestano servizi di trasporto marittimo a norma della tariffa, nessuna di esse pratichi un prezzo inferiore al costo diretto sostenuto, in termini di esborso effettivo, per i servizi di trasporto terrestre prestati all'interno del SEE in combinazione con detti servizi di trasporto marittimo («regola del non sottocosto»). Ai fini della presente regola, il termine «costo» non include i costi di posizionamento o riposizionamento di attrezzature vuote e le spese generali e/o amministrative. Per la sorveglianza del rispetto di questa regola potrà essere designato un organo neutrale indipendente.

(28) Di fatto, le parti non hanno introdotto tale regola.

3.5. **Accordi tecnici**

(29) Il TACA riveduto dispone che le parti possono volontariamente organizzarsi per conseguire miglioramenti tecnici attraverso una collaborazione che si esplichi nelle seguenti forme ([18]):

i) l'introduzione o l'applicazione uniforme di standard o tipologie per quanto riguarda le navi e gli altri mezzi di trasporto, le attrezzature, le forniture o gli impianti fissi;

([18]) La formulazione dei punti da i) a vi) segue quella dell'articolo 2, paragrafo 1, lettere da a) a f), del regolamento (CEE) n. 4056/86.

ii) lo scambio o la messa in comune, ai fini dell'esercizio di servizi di trasporto, di navi, spazi in navi o bande orarie come pure di altri mezzi di trasporto, di personale, di attrezzature o di impianti fissi;

iii) l'organizzazione e l'esecuzione di operazioni di trasporto marittimo successive o supplementari e l'introduzione o l'applicazione della messa in comune di risorse per l'esercizio di servizi di trasporto, e di tariffe e condizioni per dette operazioni;

iv) il coordinamento degli orari di trasporto per le rotte in coincidenza;

v) il raggruppamento di spedizioni singole; e

vi) l'introduzione o l'applicazione di regole uniformi concernenti la struttura delle tariffe di trasporto e le condizioni che ne disciplinano l'applicazione.

(30) Le parti hanno convenuto di cooperare solo per quanto riguarda le attività di cui al precedente punto ii). Il TACA riveduto stipula che, qualora le parti convengano di cooperare in merito a qualsiasi altro aspetto menzionato al considerando 29, l'accordo non sarà messo in atto (nella misura in cui detta cooperazione ricada nel divieto di cui all'articolo 81, paragrafo 1 del trattato) finché detta cooperazione non sarà stata notificata ai sensi del regolamento (CEE) n. 4056/86 o di qualsiasi altra normativa comunitaria applicabile.

3.6. **Esercizio di servizi di trasporto marittimo di linea**

(31) Le parti possono ([19]):

i) coordinare i loro orari di navigazione e le loro date di partenza o di scalo;

ii) determinare la frequenza delle partenze o degli scali rispettivi;

iii) coordinare o ripartire le partenze e gli scali rispettivi;

iv) regolamentare la capacità di carico offerta da ciascuno di essi ([20]); e

v) ripartire tra loro i carichi o le entrate.

3.7. **Consultazioni con i caricatori**

(32) Le parti possono concludere e applicare accordi di consultazione con gli utenti dei trasporti in merito alle tariffe, alle spese addebitate, alle condizioni e alla qualità dei servizi di trasporto marittimo di linea e negoziare con i caricatori e con gruppi di caricatori in merito a tariffe, spese, classificazioni, regole e regolamentazioni.

3.8. **Amministrazione**

(33) Le parti possono riunirsi o comunicare, discutere o agire in altro modo in merito a qualsiasi questione rientrante nel campo d'applicazione degli articoli 2 (accordi tecnici) e 3 (esenzione per categoria a favore delle conferenze marittime) del regolamento (CEE) n. 4056/86. Le parti sono inoltre autorizzate a negoziare e stipulare contratti di servizio dell'accordo. Due o più parti (ma non la totalità delle parti) possono negoziare e stipulare contratti di servizio multi-vettore. Le parti non possono discutere o scambiarsi informazioni riservate relative ai contratti di servizio individuali. Esse non possono neppure adottare codici di comportamento in relazione ai contratti di servizio individuali, ad eccezione dei codici di comportamento relativi a questioni puramente tecniche e non commerciali. Alle parti è inoltre vietata qualsiasi forma di fissazione collettiva delle tariffe relative al trasporto terrestre all'interno dello Spazio economico europeo.

(34) Viene istituito un segretariato per amministrare l'accordo.

([19]) La formulazione dei punti da i) a v) segue quella dell'articolo 3, lettere da a) a e), del regolamento (CEE) n. 4056/86.
([20]) Cfr. in appresso al considerando 81.

(35) I richiedenti possono designare un organo neutrale indipendente per controllare il rispetto degli obblighi assunti ai sensi dell'accordo, compresi gli obblighi derivanti da qualsiasi regola del tipo «non sottocosto». Secondo quanto dichiarato dalle parti, tale organo non è ancora stato designato.

4. **IL MERCATO**

(36) Il TACA riveduto si applica, tra l'altro, ai seguenti mercati dei servizi rilevanti ([21]):

a) per quanto riguarda i servizi di trasporto marittimo, il mercato dei servizi di linea containerizzati tra l'Europa del Nord e gli Stati Uniti d'America lungo le rotte che collegano i porti dell'Europa del Nord e quelli degli Stati Uniti e del Canada ([22]). Il mercato geografico di questi servizi è l'area di commercializzazione di detti servizi. Come rilevato dalla Commissione nella decisione TAA ([23]) e successivamente confermato nella decisione TACA ([24]), per quanto riguarda il mercato geografico europeo, l'area in questione è costituita dai bacini di utenza dei porti dell'Europa del Nord;

b) per quanto riguarda i servizi di trasporto terrestre, il mercato dei servizi di trasporto terrestre effettuati sul territorio comunitario che i caricatori acquistano, assieme ad altri servizi, nell'ambito di un'operazione di trasporto multimodale di merci containerizzate fra l'Europa del Nord e gli Stati Uniti d'America ([25]).

(37) Dei mercati di cui sopra, solo quello relativo al trasporto marittimo deve essere preso in considerazione nella presente decisione, poiché gli aspetti del TACA riveduto relativi al trasporto terrestre saranno trattati nel corso di un procedimento distinto.

(38) La precedente definizione del mercato del trasporto marittimo [cfr. considerando 36, lettera a)] è stata convalidata dal Tribunale di primo grado nella sua recente sentenza relativa alla causa TAA ([26]). Il Tribunale ha ribadito in particolare che il trasporto aereo non costituiva un'alternativa al trasporto marittimo in quanto i fatti dimostravano chiaramente che la domanda per il trasporto aereo, contrariamente a quella per il trasporto marittimo, riguardava quantitativi limitati di prodotti ad alto valore aggiunto. Il Tribunale ha inoltre confermato che la Commissione aveva giustamente considerato che i servizi di trasporto marittimo di linea di container costituiscono un mercato distinto da quello o quelli di altri servizi di trasporto marittimo.

(39) Per quanto riguarda la dimensione geografica del mercato rilevante del trasporto marittimo, il Tribunale ha sostenuto che gli elementi disponibili dimostravano che i servizi di linea in partenza dai porti del Mediterraneo costituivano solo limitatamente un'alternativa a quelli in partenza dai porti dell'Europa del Nord. A questo proposito andrebbe osservato che nella sua recente decisione relativa al caso Hutchison/RCPM/ECT ([27]), la Commissione ha ritenuto che gli elementi disponibili dimostravano che vi era solo una concorrenza marginale tra i porti dell'Europa del Nord e quelli del Mediterraneo ([28]). Nel caso in esame non sono emersi elementi che inducano a ritenere che questa conclusione non debba più essere considerata valida.

(40) Il TACA riveduto autorizza inoltre i suoi membri a concordare le tariffe e le spese relative ai servizi prestati tra la nave ed i cancelli del porto [cfr. sopra al considerando 24, punto 1)]. A questo proposito, va fatta una distinzione tra i servizi del TACA riveduto per i quali esistono un'offerta ed una domanda specifiche, distinte da quelle del trasporto marittimo o terrestre, ed i servizi per i quali non esistono un'offerta ed una domanda specifiche. I primi, a differenza dei secondi, costituiscono un mercato o mercati distinti ([29]).

([21]) TACA riveduto, articoli 2 («Oggetto dell'accordo»), 4 («Portata geografica dell'accordo») e 5 («Panoramica sui poteri dell'accordo»).
([22]) Cfr. decisione TACA, considerando 84.
([23]) Decisione 94/980/CE della Commissione relativa al caso IV/34.446 — Trans-Atlantic Agreement (GU L 376 del 31.12.1994, pag. 1), ai considerando 67 e 68.
([24]) Considerando da 76 a 83.
([25]) Decisione TACA, considerando 91.
([26]) Sentenza nella causa T-395/94 Atlantic Container Line e altri/Commissione, Raccolta 2002, pag. II-875, ai considerando da 164 a 193.
([27]) Decisione della Commissione, del 3 luglio 2001, relativa al caso n. COMP/JV.55 — Hutchison/RCPM/ECT, disponibile all'indirizzo http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases/decisions/jv55_en.pdf http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases/decisions/jv55_en.pdf. Cfr. considerando 37 e seguenti.
([28]) Punti 41 e 46.
([29]) Cfr. in proposito la sentenza nella causa T-86/95, Compagnie Générale Maritime e altri/Commissione («FEFC»), Raccolta 2002, pag. II-1011, punti 128 e 129.

(41) I servizi del TACA riveduto per i quali non esistono di norma un'offerta ed una domanda specifiche sono quei servizi che sono inscindibili dai servizi di trasporto marittimo o terrestre nel senso che ad un prestatore di servizi terzo (ad esempio un operatore di terminali di container) indipendente dall'operatore di trasporto marittimo o terrestre, sarebbe fisicamente o economicamente impossibile prestare tali servizi separatamente e direttamente agli utenti dei trasporti.

(42) Gli altri servizi del TACA riveduto — i servizi per i quali vi sono un'offerta ed una domanda specifiche — consistono nei servizi di movimentazione del carico nel porto prestati agli utenti dei trasporti ed in relazione ai quali i membri del TACA riveduto sono in concorrenza, effettiva o potenziale, non solo tra loro e con altre compagnie non partecipanti al TACA, ma anche con prestatori di servizi terzi.

(43) Nel caso in esame, il mercato rilevante per i servizi di movimentazione del carico è di conseguenza quello della prestazione di tali servizi nei porti dell'Europa del Nord che servono le rotte marittime del TACA riveduto.

5. **LA STRUTTURA DEI MERCATI**

(44) Rispetto al periodo cui si riferiscono gli accertamenti delle violazioni dell'articolo 86 nella decisione TACA (parte del 1994, 1995 e 1996), le condizioni concorrenziali sulle rotte transatlantiche hanno registrato cambiamenti sostanziali. La tabella 1 riporta l'andamento delle quote di mercato nel periodo 1994-2001.

Tabella 1

Quote di mercato delle compagnie marittime di trasporto container nel traffico transatlantico settentrionale diretto e attraverso la «Canadian Gateway», dal 1994 al 2001 (primo trimestre) ([30])

(in %)

Vettore	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 (primo trimestre)
Parti TACA/parti TACA riveduto (dal 1999 in poi)	60,65	61,55	59,83	58,3	59,5	49	48,5	47,7
Altri	39,35	38,45	40,17	41,7	40,5	51	51,5	52,3
Totale	100	100	100	100	100	100	100	100

(45) Il quadro precedente, di un costante declino della quota di mercato della conferenza TACA, è confermato dalle conclusioni della Commissione marittima federale («Federal Maritime Commission» — FMC) americana contenute nella relazione finale sull'impatto della legge americana US Ocean Shipping Reform Act del 1998 ([31]). La FMC stima che la quota di mercato della conferenza TACA è scesa da un massimo di circa l'80 % nel 1992 (quando il TACA è stato costituito per la prima volta) a circa il 50 % nel 2001. I membri del TACA riveduto si trovano pertanto ad affrontare una concorrenza esterna molto più significativa rispetto al periodo considerato dalla decisione TACA.

(46) L'avvento di contratti di servizio individuali riservati implica inoltre una concorrenza interna notevolmente superiore rispetto all'epoca della decisione TACA. Le parti del TACA hanno infatti dichiarato alla FMC che la tariffa della conferenza si applica solo per il 10 % circa delle merci trasportate dai membri. Inoltre, alla fine del 1999, le parti del TACA trasportavano l'80 % delle merci sulla base di contratti di servizio non conferenziati. Infine, il numero di contratti di servizio conferenziati (cosiddetti «contratti di servizio dell'accordo» o CSA) è sceso da trenta nel 1999 a soli tre contratti nel 2000 ([32]).

([30]) *Fonti:* Decisione TACA; parti del TACA riveduto (sulla base delle PIERS Global Container Reports).
([31]) The Impact of the Ocean Shipping Reform Act of 1998, Federal Maritime Commission, settembre 2001.
([32]) Ibidem, pag. 12.

(47) Le conclusioni dell'FMC sono in linea con le informazioni contenute nelle relazioni semestrali trasmesse alla Commissione dalle singole parti ([33]). Tali relazioni confermano inoltre che le parti trasportano la stragrande maggioranza delle merci sulla base di contratti di servizio individuali. Questa informazione mostra chiaramente che per il traffico del TACA riveduto il contratto di servizio individuale è diventato la norma e che ciascun membro della conferenza deve quindi affrontare ora una notevole concorrenza da parte degli altri membri del TACA.

(48) Le conclusioni di cui sopra relative al mercato del trasporto marittimo sono valide anche per il mercato dei servizi di movimentazione del carico. Anche in questo caso i membri del TACA riveduto si trovano ad affrontare la concorrenza esterna di vettori indipendenti operanti nel traffico transatlantico. Essi devono inoltre affrontare la concorrenza potenziale di operatori indipendenti del settore della movimentazione del carico. A livello interno, le parti si trovano a fronteggiare un'intensa concorrenza reciproca in relazione alle condizioni (incluso il prezzo) dei contratti di servizio individuali (CSI) e dei contratti di servizio multi-vettore (CSM) da porto a porto e da porta a porta.

(49) In conclusione, gli elementi disponibili inducono a ritenere che i membri del TACA sono ora esposti ad un grado di concorrenza, sia esterna che interna, mai raggiunto in precedenza.

6. **OSSERVAZIONI DEI TERZI**

6.1. **Osservazioni in risposta alla comunicazione a norma dell'articolo 12, paragrafo 2**

(50) Sono pervenute osservazioni da parte dei terzi menzionati al precedente considerando 6. Molte di queste osservazioni riguardavano gli aspetti del TACA riveduto relativi al trasporto terrestre e non è necessario soffermarvisi ulteriormente in questa sede. Altre osservazioni — prevalentemente contrarie all'esenzione — sembrano non riflettere più la posizione dei terzi in questione ([34]). Numerose osservazioni inviate in risposta alla comunicazione a norma dell'articolo 12, paragrafo 2, tuttavia, sono ancora rilevanti per la valutazione volta a stabilire se le disposizioni dell'accordo siano ammissibili ad un'esenzione per categoria o individuale e saranno pertanto trattate di seguito nelle sezioni 9 e 10.

6.2. **Osservazioni in risposta alla comunicazione a norma dell'articolo 23, paragrafo 3**

(51) Sono pervenute osservazioni da parte del Clecat e dell'ESC. Il Clecat non solleva ora obiezioni sostanziali all'esenzione del TACA riveduto. Sollecita tuttavia la Commissione ad istituire «un meccanismo di controllo adeguato e rigoroso» per assicurare il rispetto dell'impegno assunto dalle parti di non aumentare le tariffe nell'ambito di programmi di regolazione della capacità e di non creare artificialmente un'alta stagione.

(52) La Commissione è fiduciosa sul fatto che le disposizioni adottate sono sufficienti ad assicurare il rispetto dell'impegno delle parti per una regolazione della capacità. Tali disposizioni sono descritte più dettagliatamente in appresso al considerando 81.

(53) Le osservazioni dell'ESC in merito alla comunicazione a norma dell'articolo 23, paragrafo 3, possono essere sintetizzate come segue:

1) è necessario che la Commissione valuti il TACA riveduto in un contesto giuridico ed economico costituito in particolare dalla relazione finale dell'OCSE sulla politica di concorrenza in relazione alle compagnie marittime (OECD Final report on liner shipping competition policy) ([35]), dalle sentenze del Tribunale di primo grado nelle cause TAA e FEFC e dall'intenzione della Commissione di esaminare l'esenzione per categoria a favore delle conferenze marittime alla luce della relazione dell'OCSE e di altri sviluppi;

([33]) Le relazioni semestrali individuali contengono informazioni sul numero di contratti dei quali la compagnia marittima è parte, ripartiti tra contratti di servizio individuali (CSI), contratti di servizio multi-vettore (CSM), contratti di servizio dell'accordo (CSA) e tariffa, nonché informazioni sul numero di TEU (abbreviazione standard del settore per «20-foot equivalent unit» — si riferisce alle dimensioni dei container) e sulla percentuale di TEU complessive trasportate dalla compagnia nell'ambito di ciascuno di questi contratti.

([34]) Il Clecat ad esempio non si oppone più all'esenzione, mentre né la TLF, né la Federation of Swedish Industries hanno inviato osservazioni in merito alla comunicazione del 29 novembre 2001.

([35]) Disponibile sul sito dell'OCSE all'indirizzo: http://www.oecd.org/EN/home/0,,EN-home-25-nodirectorate-no-no–25,00.html.

2) non è necessario che la Commissione adotti una decisione di esenzione individuale in quanto la notificazione è stata effettuata solo a scopo preventivo, dato che le parti ritengono che tutte le disposizioni del TACA riveduto rientrano nel campo d'applicazione dell'esenzione per categoria a favore delle conferenze marittime. La Commissione non dovrebbe pertanto sprecare le sue scarse risorse nell'esame della richiesta delle parti;

3) la Commissione dovrebbe prendere maggiormente in considerazione la pertinenza della sentenza TAA per la valutazione delle disposizioni dell'accordo relative alla regolazione della capacità;

4) le disposizioni del TACA riveduto sullo scambio di informazioni possono conferire alla conferenza nel suo complesso accesso alle condizioni dei contratti di servizio riservati stipulati tra singoli membri della conferenza e singoli caricatori.

(54) Né la relazione dell'OCSE, né il fatto che la Commissione ha avviato un riesame del regolamento (CEE) n. 4056/86 hanno un'incidenza diretta sulla questione di cui trattasi. In entrambi i casi si tratta di una possibile *riforma* della normativa esistente in materia di concorrenza, mentre l'oggetto della presente decisione è l'*applicazione* di tale normativa ad un caso specifico. Non è neppure necessario che la presente decisione preveda esplicitamente la possibilità che la normativa applicabile venga sostanzialmente modificata prima della scadenza di un'esenzione individuale del TACA riveduto, poiché eventuali modifiche sarebbero comunque accompagnate da disposizioni transitorie adeguate.

(55) Per quanto riguarda l'affermazione secondo la quale non è necessario che la Commissione adotti una decisione di esenzione individuale, è sufficiente osservare che le parti hanno espressamente richiesto alla Commissione di adottare una decisione ([36]) e che la Commissione è quindi tenuta ad adottare una decisione formale ([37]).

(56) L'eventuale pertinenza della sentenza TAA ai fini della valutazione delle disposizioni dell'accordo relative alla regolazione della capacità è esaminata in appresso ai considerando 85 e 86. Le osservazioni dell'ESC sullo scambio di informazioni sono esaminate in appresso ai considerando 70 e 71.

7. **REGOLAMENTI APPLICABILI**

(57) L'esistenza di specifici regolamenti settoriali del Consiglio relativi all'applicazione degli articoli 81 e 82 del trattato ai servizi di trasporto fa sì che le attività delle parti del TACA riveduto possono rientrare nel campo d'applicazione di tre regolamenti diversi: il regolamento (CEE) n. 4056/86, il regolamento (CEE) n. 1017/68 e il regolamento n. 17.

(58) Il regolamento (CEE) n. 4056/86 si applica ai servizi di trasporto marittimo internazionale ([38]). Nella sua sentenza FEFC, il Tribunale di primo grado ha concluso che il campo d'applicazione del regolamento era limitato:

> «al solo trasporto marittimo propriamente detto, ossia al trasporto via mare, da porto a porto, e non riguarda i servizi di pre-instradamento o post-instradamento terrestre di merci forniti congiuntamente ad altri servizi nell'ambito di un'operazione di trasporto multimodale.» (punto 88).

(59) Le seguenti disposizioni dell'accordo rientrano pertanto chiaramente nel campo d'applicazione del regolamento (CEE) n. 4056/86:

1) le disposizioni relative ai servizi di trasporto marittimo di linea; e

2) le parti pertinenti delle disposizioni relative alla tariffa ed ai contratti di servizio, vale a dire le parti riguardanti il trasporto marittimo.

(60) È altrettanto chiaro che gli aspetti dell'accordo relativi al trasporto terrestre non rientrano nel campo d'applicazione del regolamento (CEE) n. 4056/86 ([39]). In particolare, le disposizioni dell'accordo relative alla regola del «non sottocosto» rientrano nel campo d'applicazione del regolamento (CEE) n. 1017/68.

([36]) Richiesta confermata con lettera del 20 marzo 2002.
([37]) Articolo 12, paragrafo 4, del regolamento (CEE) n. 4056/86.
([38]) Articolo 1.
([39]) Cfr. ad esempio il punto 108 della sentenza FEFC.

(61) Le disposizioni dell'accordo notificato che non rientrano nel campo d'applicazione né del regolamento (CEE) n. 4056/86, né del regolamento (CEE) n. 1017/68 sono disciplinate dal regolamento n. 17. Le disposizioni relative alla movimentazione del carico all'interno del porto nell'ambito della tariffa o dei contratti di servizio rientrano almeno in parte nel campo d'applicazione del regolamento n. 17 ([40]). Ciò vale in particolare per i servizi di movimentazione del carico per i quali esistono un'offerta ed una domanda specifiche, distinte da quelle per il trasporto marittimo o terrestre (cfr. considerando 42).

8. **ARTICOLO 81, PARAGRAFO 1, DEL TRATTATO (E ARTICOLO 53, PARAGRAFO 1, DELL'ACCORDO SEE)**

8.1. **Accordo tra imprese**

(62) Le parti svolgono un'attività commerciale consistente nella prestazione di servizi di trasporto marittimo e servizi collegati. Si tratta pertanto di imprese ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato e dell'articolo 53, paragrafo 1, dell'accordo SEE. Il TACA riveduto è un accordo formale tra tali imprese.

8.2. **Restrizione della concorrenza**

(63) Le seguenti disposizioni dell'accordo restringono, o minacciano di restringere, sensibilmente la concorrenza ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato:

1) l'accordo tra le parti in base al quale esse concordano i prezzi e le condizioni che costituiscono la tariffa;

2) l'esercizio di servizi di trasporto marittimo di linea;

3) le disposizioni relative ai contratti di servizio dell'accordo (CSA) ed ai contratti di servizio multivettore (CSM) ([41]).

8.2.1. *Contratti di servizio individuali (CSI)*

(64) Il TACA riveduto non contiene restrizioni relative alle condizioni alle quali le parti possono stipulare CSI con i caricatori. L'ESC e la Federation of Swedish Industry hanno in precedenza sostenuto che in particolare tre aspetti del TACA riveduto restringerebbero *in pratica* la libera disponibilità dei CSI.

8.2.1.1. Effetti dei contratti di servizio dell'accordo

(65) I due gruppi di caricatori temevano che la possibilità di stipulare CSA e CSM offerta alle compagnie marittime si sarebbe tradotta in restrizioni della libertà delle compagnie di negoziare e stipulare CSI.

(66) Le singole compagnie marittime partecipanti al TACA stanno stipulando CSI e non vi sono indicazioni che inducano a ritenere che l'aver autorizzato i CSA e i CSM stia riducendo la disponibilità dei CSI. Al contrario, dalle ultime relazioni trasmesse alla Commissione dalle parti (singolarmente) risulta che la stragrande maggioranza dei carichi continuano ad essere trasportati nell'ambito di CSI, mentre i CSA ed i CSM rappresentano solo una percentuale molto modesta. La posizione del contratto di servizio individuale quale forma privilegiata di accordo tra vettore e caricatore resta dunque impregiudicata.

(67) La disposizione in base alla quale le compagnie che offrono CSI e CSM possono fare riferimento al modello standard di CSA non fa altro che ribadire quanto in pratica è probabilmente un ovvio punto di partenza per molte di queste trattative. Eventuali accordi, intese o pratiche concordate tra le parti in base ai quali nel negoziare un CSI le parti seguiranno, in tutto o in parte, il modello standard, il contenuto o il prezzo di un CSA non potrebbero tuttavia beneficiare di alcuna esenzione. Qualsiasi accordo di questo tipo potrebbe inoltre costituire per la Commissione una ragione per revocare l'esenzione, in conformità con l'articolo 13, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 4056/86.

([40]) Decisione 2000/627/CE della Commissione relativa al caso IV/34.018 — Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (FETTCSA) (GU L 268 del 20.10.2000, pag. 1), considerando 128.
([41]) Cfr. decisione TACA, considerando da 454 e 462.

8.2.1.2. «Codici di comportamento volontari per i contratti di servizio»

(68) L'ESC ha sostenuto che i codici di comportamento volontari pubblicati dal Transpacific Stabilization Agreement (TSA) e argomentazioni avanzate dalle parti negli Stati Uniti dimostravano che eventuali codici di comportamento volontari avrebbero probabilmente riguardato questioni commerciali, inclusi i prezzi di contratti individuali riservati, in violazione dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato.

(69) La natura dei codici di comportamento e degli «accordi di discussione», permessi (ma non imposti) dalla normativa statunitense non è direttamente rilevante ai fini dell'applicazione di un'esenzione a norma delle regole di concorrenza comunitarie. Le parti hanno notificato un accordo in base al quale esse possono concordare codici di comportamento volontari (sebbene in pratica non lo abbiano fatto) che si riferiscano esclusivamente a «questioni tecniche, non commerciali». Si può ritenere che codici di comportamento relativi a tali questioni non diano adito a preoccupazioni sotto il profilo della concorrenza. Il tipo di raccomandazioni dettagliate contenute nei codici di comportamento del TSA non possono legittimamente essere definite come «tecniche» o «non commerciali». Se le parti dovessero concordare «codici di comportamento volontari per i contratti di servizio» atti a restringere la concorrenza in misura sostanziale (ad esempio riproducendo quelli adottati dal TSA) un simile accordo non rientrerebbe entro i limiti dell'attività descritta nella notifica. Qualsiasi accordo di questo tipo potrebbe inoltre costituire per la Commissione una ragione per revocare l'esenzione.

8.2.1.3. Scambio di informazioni

(70) L'ESC ha sostenuto che le parti si scambierebbero informazioni entro i limiti permessi dalla normativa americana e che ciò includerebbe la possibilità di discutere le condizioni dei contratti di servizio individuali, compreso concordare congiuntamente gli aumenti delle tariffe generali raccomandati applicabili ai CSI, come fatto dalle compagnie marittime operanti nel traffico transpacifico con il TSA. Si tratta tuttavia di uno scenario basato su quello che le compagnie marittime possono fare in base alla legislazione statunitense e che hanno fatto per il traffico transpacifico; tale scenario non è però in linea con quanto notificato dalle parti. Aumenti raccomandati delle tariffe concordati congiuntamente non potrebbero beneficiare di un'esenzione.

(71) Contrariamente a quanto sostenuto dall'ESC, è opportuno che la tariffa sia fissata con riferimento ai prezzi prevalenti sul mercato, inclusi i prezzi dei contratti di servizio. Ciò che conta è garantire in tali circostanze che vi sia un grado sufficiente di aggregazione per proteggere la riservatezza delle informazioni relative ai contratti di servizio individuali e multi-vettore. A seguito delle modifiche apportate dalle parti agli accordi proposti in materia di scambio di informazioni ([42]), né il segretariato del TACA, né le parti avranno accesso alle informazioni non aggregate, specifiche per vettore, relative ai carichi trasportati sulla base di CSI e CSM. Le parti si scambieranno le informazioni relative a tali carichi solo sulla base di dati aggregati per l'intera conferenza.

(72) Si conclude che le disposizioni del TACA riveduto relative ai contratti di servizio individuali non determinano una sensibile restrizione della concorrenza.

8.3. **Effetti sugli scambi tra gli Stati membri**

(73) Nella sua sentenza TAA, il Tribunale di primo grado ha confermato che gli scambi intracomunitari possono essere pregiudicati in maniera sensibile da una restrizione della concorrenza tra membri di una conferenza marittima internazionale ([43]). Tale conclusione, che riguarda il predecessore del TACA, è direttamente pertinente ai fini del caso in esame.

([42]) Le parti hanno tra l'altro incaricato un terzo indipendente della raccolta, dell'aggregazione e della diffusione di dati sensibili dal punto di vista commerciale e hanno adottato una risoluzione che definisce le categorie di informazioni che possono o meno essere scambiate.

([43]) Cfr. considerando 71 e 74. Cfr. anche sentenza del Tribunale di primo grado dell'8 ottobre 1996 nelle cause riunite T-24/93, T-25/93, T-26/93 e T-28/93 Compagnie Maritime Belge e altri/Commissione, Raccolta 1996, pag. II-1201, punti 202 e 203.

(74) Come già il TAA, il TACA riveduto raggruppa compagnie marittime stabilite in diversi Stati membri ed operanti, tra l'altro, nella prestazione di servizi di trasporto marittimo di linea tra porti dell'Europa del Nord e porti degli Stati Uniti e del Canada. L'eliminazione o la riduzione della concorrenza sui prezzi o i servizi tra le parti potrebbe pertanto determinare una distorsione dei flussi commerciali attraverso i porti nordeuropei e tra questi e i rispettivi bacini di utenza. Inoltre, poiché il servizio di trasporto marittimo costituisce solitamente solo un anello in una catena di approvvigionamento che comprende tra l'altro i servizi di movimentazione del carico e il trasporto terrestre, una restrizione della concorrenza che interessi l'anello del trasporto marittimo avrebbe inevitabilmente ripercussioni collaterali su tutte le altre attività e sugli scambi anche al di fuori dell'immediato retroterra del porto. Ciò sarebbe tanto più probabile quando, come nel caso in esame, l'accordo stesso dispone la fissazione di una tariffa comune per i servizi di movimentazione del carico.

(75) Un accordo volto a fissare i prezzi o a limitare l'offerta rappresenta una grave distorsione della concorrenza. Tenuto conto della quote di mercato delle parti del TACA riveduto, questa restrizione può determinare effetti significativi sugli scambi tra gli Stati membri.

9. ESENZIONE PER CATEGORIA: ARTICOLO 3 DEL REGOLAMENTO (CEE) N. 4056/86

9.1. Campo d'applicazione dell'esenzione per categoria

(76) L'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 4056/86 accorda un'esenzione dal divieto di cui all'attuale articolo 81, paragrafo 1, del trattato ai membri di una conferenza marittima per quanto riguarda la fissazione di tassi di nolo uniformi o comuni e ogni altra condizione concordata in relazione alla prestazione di servizi di trasporto marittimo di linea. Esso accorda inoltre un'esenzione ad un numero limitato di altre attività qualora una o più di tali attività siano esercitate dai membri di una conferenza marittima in aggiunta alla fissazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto per i servizi di trasporto marittimo. Tra le ragioni per la concessione dell'esenzione figurano i vantaggi per i caricatori illustrati nei considerando del regolamento (CEE) n. 4056/86 [44] ed in particolare l'effetto stabilizzatore delle conferenze, che assicurano ai caricatori servizi affidabili.

(77) Nella sentenza TAA, il Tribunale di primo grado ha ricordato che le disposizioni di carattere derogatorio all'articolo 81, paragrafo 1, del trattato non possono essere interpretate estensivamente e che tale conclusione si impone a fortiori per le disposizioni di esenzione per categoria del regolamento (CEE) n. 4056/86:

> «… in considerazione della sua durata illimitata e del carattere eccezionale delle restrizioni della concorrenza autorizzate (accordo orizzontale sulla fissazione di prezzi). Ne consegue che l'esenzione per categoria prevista all'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 4056/86 non può essere oggetto di un'interpretazione estensiva ed evolutiva tale da renderla applicabile a tutti gli accordi che le compagnie marittime ritengano utile, o necessario, adottare per adeguarsi alla situazione del mercato» [45].

(78) Di conseguenza, l'esenzione per categoria deve essere interpretata come applicabile solo alle disposizioni di un accordo di una conferenza relative all'esercizio di servizi di trasporto marittimo di linea e alla fissazione di una tariffa per tali servizi.

9.2. Applicazione dell'esenzione per categoria al TACA riveduto

(79) L'ESC ha sostenuto che la Commissione non può applicare l'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 4056/86 e non può concedere un'esenzione individuale, poiché la causa principale della stabilità commerciale relativa ai traffici del TACA è rappresentata, a detta delle stesse compagnie marittime, dai contratti riservati.

---

[44] «[Considerando che è opportuno prevedere un'esenzione per categoria a favore delle conferenze marittime; che infatti queste conferenze esercitano un ruolo stabilizzatore atto a garantire servizi affidabili ai caricatori; che esse contribuiscono in genere ad assicurare un'offerta di servizi di trasporto marittimo regolari, sufficienti ed efficaci …» (ottavo considerando del regolamento (CEE) n. 4056/86).

[45] Punto 94 della sentenza — sottolineatura aggiunta.

(80) L'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 4056/86 esenta determinati comportamenti dei vettori indipendentemente dal fatto che siano associati ad altri comportamenti, fatta salva la possibilità di un intervento della Commissione a norma dell'articolo 7. Pertanto, la tariffa di una conferenza marittima esentata in virtù dell'articolo 3 non cessa di beneficiare dell'esenzione per il semplice fatto che i membri della conferenza stipulano anche contratti di servizio.

9.3. **Regolazione della capacità**

(81) L'articolo 5, paragrafo 3, punto iv), del TACA riveduto, quale inizialmente notificato, autorizzava le parti a cooperare con l'obiettivo della «… regolazione della capacità di trasporto offerta da ciascuno dei membri». La formulazione di questa disposizione rifletteva quella dell'articolo 3, lettera d) del regolamento (CEE) n. 4056/86. In risposta alle preoccupazioni della Commissione, tale formulazione è stata modificata come segue:

> «… **fatta salva la presentazione alla Commissione europea e alla FMC delle relazioni e delle previsioni secondo quanto concordato rispettivamente tra le parti e la Commissione europea e tra le parti e la FMC**, la regolazione della capacità di trasporto offerta da ciascuno dei membri (quale può essere autorizzata ancor più pienamente dall'allegato B), **fermo restando che le parti non devono aumentare le tariffe nell'ambito di programmi di regolazione della capacità per nessun traffico interessato da simili programmi, né creare artificialmente un'alta stagione**» (grassetto aggiunto).

(82) Come convenuto tra le parti e la Commissione, le relazioni e le previsioni da presentare a quest'ultima ([46]) comprenderanno:

1) una relazione preventiva, presentata prima dell'attuazione di qualsiasi programma relativo alla capacità, da cui risultino le previsioni settimanali dei carichi trasportati dalle parti e la capacità settimanale totale disponibile per il programma nel suo complesso;

2) una relazione settimanale, presentata per ciascuna settimana in cui il programma proposto sarà operativo, che riporti le stesse informazioni della relazione preventiva e da cui risultino eventuali revisioni delle proiezioni per la settimana considerata;

3) una relazione settimanale, presentata per ciascuna settimana in cui il programma proposto sarà operativo, che riporti i dati relativi agli slot inutilizzati per ciascuna nave ed i carichi lasciati in attesa e/o trasferiti su un'altra nave durante la settimana precedente; e

4) una relazione a posteriori, presentata dopo la conclusione del programma, da cui risultino i dati settimanali complessivi relativi ai carichi effettivamente trasportati dalle parti e la capacità settimanale totale effettiva.

(83) Le parti presenteranno inoltre una relazione relativa al periodo di 18 mesi precedente il programma, quale periodo di riferimento per la valutazione della regolazione della capacità.

(84) Fatto salvo il continuo rispetto da parte delle parti delle condizioni di cui all'articolo 5, paragrafo 3, punto iv), le disposizioni in materia di regolazione della capacità del TACA riveduto rientrano nel campo d'applicazione dell'esenzione per categoria a favore delle conferenze marittime. Tale conclusione è in linea con la posizione adottata dalla Commissione nelle decisioni TAA ([47]) e EATA ([48]).

([46]) Le relazioni in questione sono già state presentate per quanto riguarda il programma di regolazione di capacità del TACA riveduto per il periodo di Natale e Capodanno 2001-2002.
([47]) Punti da 359 a 370.
([48]) Decisione 1999/485/CE della Commissione relativa al caso IV/34.250 — Europe Asia Trades Agreement (GU L 193 del 26.7.1999, pag. 23), considerando 177 e seguenti.

(85) Per quanto riguarda il suggerimento dell'ESC, secondo il quale a questo proposito la Commissione dovrebbe prendere maggiormente in considerazione la sentenza TAA, detta sentenza non si pronuncia sulla questione se il programma di gestione delle capacità del TAA sarebbe rientrato nell'esenzione per categoria a favore delle conferenze marittime qualora il TAA fosse stato una conferenza. Il Tribunale ha comunque convalidato la conclusione della Commissione secondo la quale il TAA — incluse le disposizioni relative alla gestione delle capacità — offriva ai suoi membri la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei servizi in causa, e non poteva pertanto essere ammissibile ad un'esenzione individuale a norma dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato.

(86) La conclusione summenzionata non può applicarsi alle disposizioni in materia di regolazione della capacità del TACA riveduto, indipendentemente dal fatto che esse possano o meno essere considerate come rientranti nell'esenzione per categoria. Le parti del TAA detenevano una quota di mercato di circa il 75 %, mentre la quota di mercato complessiva delle parti del TACA riveduto non supera il 50 % circa. Inoltre, il programma del TAA non prevedeva l'effettivo ritiro di capacità, e non determinava pertanto significativi risparmi sui costi da trasferire agli utenti dei trasporti. Gli accordi del TACA riveduto in materia di capacità — come quelli attuati nei periodi di bassa stagione di Natale e Capodanno 2000-2001 e 2001-2002 — hanno invece comportato il ritiro di navi e determinato significativi risparmi sui costi. Gli accordi del TACA riveduto — a differenza di quelli del TAA — sono inoltre corredati da salvaguardie per scongiurare gli abusi.

9.4. **Disposizioni non rientranti nell'esenzione per categoria**

(87) L'esenzione per categoria non si estende alle disposizioni relative ai contratti di servizio dell'accordo ed ai contratti di servizio multi-vettore nella misura in cui queste possono essere considerate come restrittive della concorrenza ([49]).

(88) Altre disposizioni che non rientrano nel campo d'applicazione del regolamento (CEE) n. 4056/86, ed esulano pertanto dal campo d'applicazione dell'esenzione per categoria, sono:

1) le disposizioni del TACA riveduto che rientrano nel campo d'applicazione del regolamento (CEE) n. 1017/68 (e che esulano pertanto dal presente procedimento); e

2) le disposizioni che autorizzano le parti a concordare prezzi e condizioni per i servizi di movimentazione del carico nel porto che non siano inscindibili dal tragitto via mare.

10. **ESENZIONE INDIVIDUALE: ARTICOLO 81, PARAGRAFO 3, DEL TRATTATO (E ARTICOLO 53, PARAGRAFO 3, DELL'ACCORDO SEE)**

10.1. **Contratti di servizio**

(89) Nella decisione TACA, la Commissione ha constatato tra l'altro che le parti del TACA avevano violato l'articolo 85 del trattato in quanto avevano concordato le condizioni alle quali è possibile concludere contratti di servizio con i caricatori ([50]). La Commissione ha constatato inoltre che le parti del TACA avevano violato l'articolo 82 del trattato in quanto avevano imposto restrizioni alla disponibilità e al contenuto di tali contratti ([51]). Entrambi i tipi di comportamento sono stati vietati ([52]). La decisione TACA non ha invece vietato alle parti di offrire contratti di servizio in comune (vale a dire i contratti di servizio dell'accordo o i contratti di servizio multi-vettore) ([53]).

([49]) Cfr. decisione TACA, considerando da 454 a 462.
([50]) Articolo 3.
([51]) Articolo 6.
([52]) Articoli 4 e 7.
([53]) L'articolo 3 della decisione non contiene divieti in tal senso. Esso riguarda invece principalmente due tipi di restrizioni: i) i casi in cui l'accordo TACA impediva ai membri di stipulare contratti di servizio individuali con i caricatori o limitava la loro libertà di farlo, e ii) i casi in cui l'accordo imponeva restrizioni alle condizioni che potevano essere incluse nei contratti di servizio individuali. Il TACA riveduto non contiene simili restrizioni; non vi sono infatti restrizioni alla disponibilità dei CSI.

10.1.1. *Contratti di servizio dell'accordo (CSA) e contratti di servizio multi-vettore (CSM)*

(90) L'accordo prevede che le compagnie marittime possano stipulare CSA o CSM e adottare un modello standard di CSA, per i servizi prestati tra porti all'interno del SEE e porti e località interne al di fuori del SEE. Come illustrato in precedenza (considerando 40), tali contratti possono includere un prezzo per tutti i servizi strettamente connessi all'attività di trasporto marittimo prestati tra la nave ed i cancelli del porto ([54]). Nella misura in cui possono essere considerate restrittive della concorrenza, tali disposizioni non rientrano nell'esenzione per categoria a favore delle conferenze marittime di cui al regolamento (CEE) n. 4056/86 ([55]), ma sono ammissibili ad un'esenzione individuale ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3. La decisione TACA ([56]) aveva individuato due grandi vantaggi dei contratti di servizio: l'offerta di servizi speciali che migliora la catena di approvvigionamento ed il contributo di tali contratti alla stabilità dei prezzi. I contratti di servizio possono inoltre ridurre i costi delle ricerche ed i costi amministrativi. L'offerta da parte delle compagnie marittime del TACA riveduto di CSA e di CSM ai caricatori che vogliono avere tali contratti contribuirà alla stabilità, potrà contemplare servizi speciali e contribuirà a ridurre i costi delle ricerche, delle contrattazioni e dei controlli ([57]).

(91) Ora che non esistono restrizioni alla disponibilità dei CSI — e di fatto i CSI costituiscono ora la forma di accordo preferita per il traffico del TACA riveduto — è sufficiente che vi siano almeno alcuni casi in cui i contratti di servizio in comune apportano vantaggi supplementari per i caricatori rispetto ai CSI. Come mostrano le relazioni periodiche inviate dalle parti, alcuni caricatori hanno continuato a preferire i contratti di servizio in comune nonostante i CSI siano liberamente e ampiamente disponibili; ciò è di per sé una prova sufficiente del fatto che vi sono circostanze nelle quali i contratti di servizio in comune comportano dei vantaggi per i caricatori. La fissazione in comune del prezzo è un elemento essenziale e non separabile del contratto di servizio in comune ed è quindi indispensabile al conseguimento di tali vantaggi.

(92) L'eliminazione della concorrenza ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3, non appare probabile. Oltre alla concorrenza esterna alla conferenza, vi è una notevole concorrenza interna da parte di contratti di servizio individuali (cfr. considerando 46).

10.2. **Servizi di movimentazione del carico nel porto**

(93) Le conferenze, incluso il TACA, erano solite ripartire le loro tariffe in cinque parti, contenenti tariffe diverse per ognuno dei seguenti servizi: trasporto terrestre verso il porto; movimentazione del carico nel porto (trasferimento dal modo di trasporto terrestre alla nave); trasporto marittimo; movimentazione del carico nel porto di destinazione (trasferimento dalla nave al modo di trasporto terrestre) e trasporto terrestre dal porto di destinazione alla destinazione finale ([58]). Le parti non concordano più i prezzi per il trasporto terrestre all'interno del SEE. Pertanto, per quanto concerne il SEE, la tariffa fissa solo i prezzi per la movimentazione del carico nel porto di partenza e di destinazione.

(94) Sebbene il Tribunale di primo grado non si sia pronunciato sulla linea di separazione tra servizi di movimentazione del carico e servizi di trasporto marittimo, esso ha precisato che il regolamento (CEE) n. 4056/86 va inteso come applicabile solo al trasporto marittimo da porto a porto e che il servizio di trasporto marittimo cessa all'arrivo al porto ([59]). Ne consegue che le spese per le operazioni di movimentazione del carico all'interno del porto contemplate dalla tariffa possono rientrare nel campo d'applicazione dell'esenzione per categoria a favore delle conferenze marittime prevista da tale regolamento solo nella misura in cui tali operazioni sono inscindibili dal tragitto via mare (cfr. considerando 41).

(95) Ai fini del presente procedimento, non è tuttavia necessario individuare con esattezza quali operazioni rientrano in quali categorie, poiché se la tariffa del TACA riveduto include servizi di movimentazione del carico che non rientrano nel campo d'applicazione del regolamento (CEE) n. 4056/86,

([54]) Per l'elenco delle spese relative a tali servizi, cfr. nota 16.
([55]) Cfr. decisione TACA, considerando da 454 a 462. Cfr. anche sentenza TAA, punto 112.
([56]) Cfr. considerando da 472 a 476.
([57]) Va osservato che la Commissione ha già accettato la stipulazione di contratti di servizio in comune decidendo di non sollevare dubbi nei confronti di simili accordi nel caso riguardante la Conferenza marittima Polfin (GU C 396 del 19.12.1998, pag. 10; IP/99/193).
([58]) Decisione TACA, considerando 96.
([59]) Sentenza FEFC, punti da 239 a 241.

ma rientrano in quello del regolamento n. 17, essa può essere comunque considerata ammissibile ad un'esenzione ([60]).

(96) I servizi di movimentazione del carico in questione, prestati all'interno del porto, sono strettamente connessi, dal punto di vista fisico ed economico, al trasporto marittimo in quanto tale. Tali servizi — almeno dall'avvento della containerizzazione — sono in genere negoziati dai vettori ai quali vengono direttamente fatturati dalle imprese di movimentazione del carico (gestori dei terminali o società di stivaggio). Per gli utenti dei trasporti, in particolare quelli con volumi di spedizioni modesti, questa situazione può risultare vantaggiosa in quanto i vettori hanno di norma un maggiore potere contrattuale nei confronti dei gestori dei terminali e sono in grado di negoziare un prezzo sensibilmente inferiore a quello che avrebbe potuto ottenere il caricatore ([61]). In questo contesto — e alla luce delle circostanze molto particolari del caso in esame — la Commissione non solleverà obiezioni alla fissazione delle spese per tali servizi da parte delle parti del TACA riveduto. Tra le circostanze molto particolari del caso in esame vi è il fatto che solo una piccola parte dei carichi del TACA riveduto è trasportata sulla base della tariffa della conferenza, mentre la parte di gran lunga più consistente dei carichi è trasportata sulla base di contratti di servizio individuali. La Commissione ha anche tenuto conto del fatto che le parti del TACA riveduto detengono una quota di mercato complessiva non superiore al 50 % circa. Di conseguenza, le parti del TACA riveduto sono soggette ad un grado di concorrenza interna ed esterna mai registrato in precedenza ed i caricatori dispongono di numerosissime alternative al trasporto sulla base della tariffa della conferenza.

10.3. **Conclusioni**

(97) Per tutte le ragioni summenzionate, si conclude che gli aspetti dell'accordo notificato di cui ai considerando da 89 a 96, che non rientrano nel campo d'applicazione dell'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 4056/86 ma rientrano in quello di tale regolamento o in quello del regolamento n. 17 possono violare l'articolo 81, paragrafo 1, del trattato, ma soddisfano i criteri per un'esenzione in virtù dell'articolo 81, paragrafo 3.

11. **DURATA DELL'ESENZIONE, CONDIZIONI E OBBLIGHI**

(98) A norma dell'articolo 13 del regolamento (CEE) n. 4056/86 e dell'articolo 8 del regolamento n. 17, una decisione di applicazione dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato deve indicare per quale periodo essa ha effetto; di norma tale periodo non dovrebbe essere inferiore a sei anni. L'esenzione in questo caso dovrebbe entrare in vigore, per gli elementi del TACA riveduto che rientrano nel campo d'applicazione del regolamento (CEE) n. 4056/86, dalla data di attuazione dell'accordo (31 dicembre 1998), e per gli elementi che rientrano nel campo d'applicazione del regolamento n. 17, dalla data della notificazione, e scadere dopo sei anni dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* della comunicazione della Commissione a norma dell'articolo 12, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 4056/86,

([60]) Nella misura in cui rientrano nel campo d'applicazione del regolamento (CEE) n. 1017/68, i servizi di movimentazione del carico esulano dal presente procedimento.

([61]) Cfr. ad esempio Lloyd's List del 12 giugno 2002, pag. 5: «Intervenendo alla stessa conferenza [TOC 2002] Alistair Baillie, chief operating officer di P&O Ports, ha sollecitato i gestori dei terminali a ripensare completamente la politica dei prezzi. Vettori sotto pressione stanno spingendo al ribasso le spese per la movimentazione ai terminali, "costringendo l'intero settore a rendimenti non economici". Il signor Baillie ha inoltre sostenuto che i vettori non sono mai in grado di trattenere per sé gli eventuali risparmi conseguiti, che trasferiscono immediatamente al cliente anziché migliorare i propri risultati economici. Per tale ragione egli ritiene che i gestori dei terminali dovrebbero suddividere le loro spese tra compagnie marittime e caricatori, fatturando alle prime i servizi di trasporto merci nave-banchina e al destinatario i trasferimenti dallo scalo ai cancelli. […] Secondo il signor Baillie, la divisione dei servizi tra proprietari del carico e vettori potrebbe costituire la base delle future politiche dei prezzi, riducendo in questo modo l'esposizione dei gestori dei terminali a noli oceanici bassi».

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato, le disposizioni dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato sono dichiarate inapplicabili agli aspetti del Trans-Atlantic Conference Agreement («TACA») riveduto relativi ai contratti di servizio in comune ed alla movimentazione del carico nel porto, che rientrano nel campo d'applicazione del regolamento (CEE) n. 4056/86 e del regolamento n. 17, a decorrere dal 31 dicembre 1998, per gli aspetti di cui al regolamento (CEE) n. 4056/86, e a decorrere dal 29 gennaio 1999, per gli aspetti di cui al regolamento n. 17, e per un ulteriore periodo di sei anni a decorrere dal 6 maggio 1999.

Articolo 2

Sono destinatarie della presente decisione le seguenti imprese:

AP Møller-Maersk Sealand
50 Esplanaden
DK-1098 Copenaghen K

Atlantic Container Line AB
Sydatlanten
Skandiahamnen
S-403 36 Göteborg

Hapag-Lloyd Container Linie GmbH
Ballindamm 25
D-20095 Amburgo

Mediterranean Shipping Co SA
40 Avenue Eugene Pittard
CH-1206 Ginevra

Nippon Yusen Kaisha
CPO Box 1250
Tokyo 100-91
Giappone

Orient Overseas Container Line Limited
Harbour Centre
25 Harbour Road
Wanchai
Hong Kong

P&O Nedlloyd Limited
Beagle House
Braham Street
Londra E1 8EP
Regno Unito

Fatto a Bruxelles, il 14 novembre 2002.

Per la Commissione
Mario MONTI
Membro della Commissione