

▼ Accès au(x) document(s)

Accéder au(x) document(s) :

 <https://docassas.u-paris2.fr/nuxeo/site/esupversions/e6547347-8d91-48f5-9499-008129957279>

Ce document est protégé en vertu du Code de la Propriété Intellectuelle.

Modalités de diffusion de la thèse :

- **Thèse consultable sur internet, en texte intégral.**

▼ Informations sur les contributeurs

Auteur : [Graziani Serge](#)

Date de soutenance : 30-06-2015

Directeur(s) de thèse : [Blumann Claude](#)

Etablissement de soutenance : [Paris 2](#)

Ecole doctorale : [École doctorale de droit international, droit européen, relations internationales et droit comparé \(Paris : 1992-....\)](#)

▼ Informations générales

Discipline : Droit international

Classification : Droit

Mots-clés libres : Marché intérieur, Transport maritime, SIEG, Barrières non tarifaires aux échanges, Affectation des échanges, Contrôle restreint du juge, Analyse des marchés

Mots-clés :

- Services d'intérêt économique général
- Transports maritimes -- Politique publique - Pays de l'Union européenne
- Barrières non tarifaires - Pays de l'Union européenne
- Subventions -- Droit européen
- Intégration économique -- Europe

Résumé : Initialement exclu des domaines couverts par le Traité de Rome, le transport maritime a fait l'objet en 1992 de mesures permettant l'accès des armateurs de l'Union à la libre prestation de service sur les lignes intérieures des États membres. Néanmoins, l'espace maritime européen n'a pas de consistance juridique : il n'est composé que de la juxtaposition des espaces reconnus par le droit international comme la mer territoriale de chaque État membre. Au-delà de cette limite, la mer est internationale. L'Union, au fil des élargissements, a perdu sa configuration continentale pour intégrer un nombre croissant d'îles ce qui accentue l'importance des transports maritimes pour la libre circulation des personnes et des marchandises au sein du marché intérieur. En outre, la situation géographique, économique et démographique de ces îles est hétérogène : quelques habitants dans les Orcades, plusieurs millions en Sicile ... Malgré la diversité des territoires insulaires, de la mer du nord à la mer Égée, les conditions de mise en oeuvre de la libre prestation de service de transport maritime par le règlement du Conseil n° 3577/92 (cabotage) sont identiques en dépit de la réalité contrastée des marchés concernés. Pourtant, les mesures adoptées par l'Union, au regard des conditions d'attribution des aides relatives aux missions de service public vers les îles, notamment dans le cadre d'un SIEG, ont des effets restrictifs tant sur les conditions de concurrence entre les armateurs que sur les échanges commerciaux entre les États membres. Malgré l'incompatibilité des aides aux entreprises, le Traité FUE ménage des dérogations dont la Commission peut jouer. Dans le secteur maritime les aides compatibles avec le Traité FUE concernent notamment la construction navale, la sécurité, la formation des équipages. Une distinction doit être opérée entre ces aides sectorielles et les aides individuelles concernent les transports de ligne. Lorsqu'ils sont corrélés à des contrats de service et, où, à des obligations de service public établis sur des trajets prédéterminés, les dispositifs d'aide agissent comme des barrières non tarifaires aux échanges qui structurent les circulations maritimes et impactent le fonctionnement du marché intérieur en influant sur l'origine nationale des marchandises destinées aux consommateurs insulaires. La Commission, sous le contrôle de la Cour, analyse les marchés et la compatibilité des aides en anticipant leurs effets. Cependant, cette activité prédictive la conduit à influencer les marchés maritimes. L'étude de la pratique décisionnelle de la Commission en matière d'aide au transport maritime montre qu'elle utilise une analyse ligne par ligne qui restreint le marché géographique. Ayant établi en 2005, et renouvelé en 2011, l'exemption de notification des compensations de service public et pratiquant des analyses insuffisantes des marchés maritimes, la Commission se prive de contrôler les conditions réelles de la circulation maritime de marchandise. Cependant, si la Commission exempte de notification la majeure part des aides au profit des SIEG de transport maritime, et si ses analyses des marchés sont insuffisantes, c'est in fine la capacité du juge de l'Union à arbitrer entre l'intérêt général des États membres et l'intérêt commun de l'Union qui, compte tenu du principe du contrôle restreint applicable en matière de faits économiques complexes, est remise en cause.

▼ **Informations techniques**

Type de contenu : Text

Format : PDF

▼ **Informations complémentaires**

Entrepôt d'origine :  star

Identifiant : 2015PA020020

Type de ressource : Thèse
