Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►**B**

RÈGLEMENT (CEE) Nº 1101/89 DU CONSEIL
du 27 avril 1989
relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure

(JO L 116 du 28.4.1989, p. 25)

Modifié par:

		Journal officiel		
		nº	page	date
►**M1**	Règlement (CEE) nº 3572/90 du Conseil du 4 décembre 1990	L 353	12	17.12.1990
►**M2**	Règlement (CE) nº 844/94 du Conseil du 12 avril 1994	L 98	1	16.4.1994
►**M3**	Règlement (CE) nº 2812/94 de la Commission du 18 novembre 1994	L 298	22	19.11.1994
►**M4**	Règlement (CE) nº 3314/94 du Conseil du 22 décembre 1994	L 350	8	31.12.1994
►**M5**	Règlement (CE) nº 2819/95 du Conseil du 5 décembre 1995	L 292	7	7.12.1995
►**M6**	Règlement (CE) nº 2254/96 du Conseil du 19 novembre 1996	L 304	1	27.11.1996

▼B

RÈGLEMENT (CEE) Nº 1101/89 DU CONSEIL
du 27 avril 1989
relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission (1),

vu l'avis du Parlement européen (2),

vu l'avis du Comité économique et social (3),

considérant que les surcapacités structurelles de cale qui se manifestent depuis un certain temps dans les flottes opérant sur le réseau des voies navigables reliées entre elles de Belgique, d'Allemagne, de France, du Luxembourg et des Pays-Bas affectent sensiblement, dans ces pays, l'économie des transports, et notamment le secteur des transports de marchandises par voie navigable;

considérant que les prévisions ne permettent pas d'envisager dans ce secteur, pour les années à venir, un accroissement de la demande qui soit suffisant pour absorber ces surcapacités; que, en effet, la part de la navigation intérieure dans le marché global des transports continue à diminuer du fait des mutations progressives des industries de base dont l'approvisionnement est essentiellement assuré par les voies d'eau;

considérant que seule une action de déchirage coordonnée sur le plan communautaire permet de réaliser à bref délai une réduction substantielle des surcapacités et d'assainir ainsi les structures de la navigation intérieure;

considérant que les actions de déchirage de bateaux organisées au niveau national par certains États membres ont connu un résultat qui est certes positif, mais insuffisant en raison notamment de l'absence de coordination de ces actions sur le plan international;

considérant qu'une approche commune par laquelle les États membres prennent conjointement des mesures visant à la réalisation d'un même objectif constitue une des conditions essentielles pour assurer une réduction effective de l'excédent de cale; qu'il convient qu'à cet effet des fonds de déchirage soient institués dans les États membres spécialement concernés par la navigation intérieure et que ceux-ci en assurent l'administration; que les entreprises qui sont établies dans d'autres États membres mais effectuent des transports sur les voies d'eau reliées entre elles des États membres concernés doivent participer à un de ces fonds;

considérant que les surcapacités se manifestent d'une manière générale dans tous les secteurs du marché des transports par voie navigable; que les mesures à arrêter doivent donc avoir un caractère général et comprendre tous les bateaux porteurs ainsi que les pousseurs; que l'on pourrait cependant envisager d'en exclure les bateaux qui, en raison de leurs dimensions ou de leur affectation exclusive à des marchés nationaux fermés, ne contribuent pas aux surcapacités sur le réseau susvisé des voies navigables reliées entre elles; que, par contre, en raison de leur influence sur les marchés des transports, il importe d'inclure dans le système les flottes privées qui effectuent des transports pour compte propre;

considérant que la situation économique et sociale préoccupante du secteur des bateaux d'un port en lourd inférieur à 450 tonnes et, notamment, la situation financière et les possibilités de reconversion limitées des bateliers exigent des mesures spécifiques, telles que des

(1) JO nº C 297 du 22. 11. 1988, p. 12 et JO nº C 31 du 7. 2. 1989, p. 14.
(2) JO nº C 326 du 19. 12. 1988, p. 54.
(3) JO nº C 318 du 12. 12. 1988, p. 58.

▼B

coefficients de valorisation spéciaux du matériel fluvial ou des mesures d'assainissement spécifiques pour les réseaux les plus touchés; que, dans ce dernier cas, il est nécessaire de permettre aux États membres d'exclure ces bateaux du champ d'application du règlement à condition de les soumettre à un plan d'assainissement national qui ne crée pas de distorsions de concurrence et qui soit conforme aux dispositions du traité relatives aux aides;

considérant que, en raison des différences fondamentales existant entre les marchés des transports de cargaisons sèches et des transports de matières liquides, il est souhaitable de créer des comptes distincts dans le cadre du même fonds pour les bateaux à cargaison sèche et les bateaux-citernes;

considérant que, dans le cadre d'une politique économique conforme au traité, l'assainissement structurel d'un secteur économique déterminé incombe en premier lieu aux opérateurs de ce secteur; que les coûts du système à instaurer doivent donc être supportés par les entreprises qui opèrent dans le secteur de la navigation intérieure; que, pour assurer le démarrage du système et pour le rendre opérationnel dès le début, il importe cependant d'envisager un préfinancement par les États membres concernés sous forme de prêts remboursables; que, en raison de la situation économique difficile desdites entreprises, il convient que ces prêts soient accordés sans intérêts;

considérant que, selon l'article 74 du traité, les objectifs de ce dernier sont poursuivis, en ce qui concerne les transports, dans le cadre d'une politique commune; qu'il résulte de l'article 77 que cette politique peut comporter le recours à des aides, notamment lorsque celles-ci répondent aux besoins de la coordination des transports; que l'action de la Communauté dans ce domaine, y compris en matière d'aides, doit cependant tenir compte des différents objectifs généraux de l'article 3 du traité, et notamment de celui qui est énoncé à l'article 3 point f) en matière de concurrence; que, tout comme pour les aides soumises aux règles des articles 92 et suivants du traité, il convient d'assurer que les mesures prévues par le présent règlement ainsi que leur application ne faussent pas ou ne menacent pas de fausser la concurrence, notamment en favorisant certaines entreprises dans une mesure contraire à l'intérêt commun; que, pour placer ainsi les entreprises concernées dans des conditions de concurrence égales, les cotisations à verser aux fonds de déchirage et les primes de déchirage doivent comporter des taux uniformes; qu'il importe de même que l'action de déchirage soit engagée au même moment, pour la même durée et dans les mêmes conditions dans tous les États membres concernés;

considérant qu'il convient d'empêcher que les effets de l'action de déchirage coordonnée soient annihilés par une mise en service simultanée d'une cale supplémentaire; qu'il se révèle nécessaire de prévoir temporairement des mesures visant à freiner ces investissements, sans que ces mesures puissent toutefois aboutir à un blocage total de l'accès au marché des transports par voie navigable ou à l'introduction d'un contingentement des flottes nationales;

considérant que, dans le cadre du système projeté, il est souhaitable que des mesures sociales soient envisagées au profit des personnes désirant quitter le secteur des transports par voie navigable ou se convertir dans un autre secteur d'activités;

considérant que les décisions à prendre pour le fonctionnement du système doivent, eu égard au caractère communautaire de ce dernier, être arrêtées au niveau de la Communauté après consultation des États membres et des organisations professionnelles des transports par voie navigable; que la compétence pour arrêter ces décisions et pour veiller à leur application et au maintien des conditions de concurrence visées par le présent règlement doit être conférée à la Commission;

considérant que, pour prévenir des distorsions de concurrence sur les marchés en question et accroître l'efficacité du système envisagé, il est souhaitable que la Suisse adopte des mesures analogues pour sa flotte qui navigue sur le réseau des voies reliées entre elles des États membres concernés; que ce pays s'est montré disposé à adopter de telles mesures,

▼B

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

1. Les bateaux de navigation intérieure affectés au transport de marchandises entre deux ou plusieurs points sur les voies navigables des États membres sont soumis à des mesures d'assainissement structurel du secteur de la navigation intérieure dans les conditions fixées par le présent règlement.

2. Les mesures visées au paragraphe 1 comprennent:

— la réduction des surcapacités structurelles par des actions de déchirage coordonnées sur le plan communautaire,

— des mesures d'accompagnement visant à éviter l'aggravation des surcapacités existantes ou l'apparition de surcapacités nouvelles.

Article 2

1. Le présent règlement s'applique aux bateaux porteurs et aux pousseurs effectuant des transports pour compte d'autrui ou des transports pour compte propre qui sont immatriculés dans un État membre ou qui, à défaut d'immatriculation, sont exploités par une entreprise établie dans un État membre.

Aux fins du présent règlement, on entend par «entreprise» toute personne physique ou morale exerçant une activité économique artisanale ou industrielle.

2. Ne sont pas soumis au présent règlement:

a) les bateaux qui naviguent exclusivement sur des voies nationales non reliées aux autres voies navigables de la Communauté;

b) les bateaux qui, par leurs dimensions, ne peuvent pas sortir des voies d'eau nationales sur lesquelles ils naviguent et ne peuvent pas accéder aux autres voies navigables de la Communauté (bateaux captifs), à condition que ces bateaux ne soient pas susceptibles d'entrer en concurrence avec les bateaux auxquels le présent règlement s'applique;

c) — les pousseurs dont la puissance de propulsion ne dépasse pas les 300 kilowatts,

— les bateaux fluvio-maritimes et les barges de navire, pour autant qu'ils effectuent exclusivement des transports internationaux ou nationaux au cours de voyages comportant un parcours maritime,

— les bacs,

— les bateaux affectés à un service public non commercial.

3. Chaque État membre peut exclure du champ d'application du présent règlement ses bateaux d'un port en lourd de moins de 450 tonnes si la situation économique et sociale du secteur de ces bateaux l'exige.

Lorsqu'il fait usage de cette faculté, l'État membre concerné notifie à la Commission, dans les six mois suivant l'adoption du présent règlement, un plan d'assainissement national au titre du régime des aides. Si la Commission trouve le plan d'assainissement incompatible avec le marché commun, le paragraphe 1 s'applique aux bateaux en question.

Article 3

1. Chacun des États membres dont les voies navigables sont reliées à celles d'un autre État membre et dont le tonnage de la flotte est supérieur à 100 000 tonnes, ci-après dénommés «États membres concernés», crée, dans le cadre de sa législation nationale et avec ses moyens administratifs propres, un fonds de déchirage, ci-après dénommé «fonds».

2. La gestion de chaque fonds est assurée par les autorités compétentes de l'État membre concerné. Celui-ci associe à cette gestion ses organisations représentatives nationales de la navigation intérieure.

▼B

3. Chaque fonds doit comporter deux comptes distincts, l'un pour les bateaux à cargaison sèche et les pousseurs, l'autre pour les bateaux-citernes.

▼M5

4. Chaque fonds est alimenté par:

— les cotisations visées à l'article 4,

— les contributions spéciales visées à l'article 8,

— les moyens financiers qui pourraient être mis à disposition par les États membres concernés dans le cadre d'une action de déchirage organisée au plan communautaire, sur la base de modalités harmonisées à fixer,

— les contributions communautaires visées à l'article 4 *bis*.

▼B

Article 4

1. Pour chacun des bateaux soumis au présent règlement, le propriétaire verse à l'un des fonds créés en vertu de l'article 3 une cotisation fixée conformément à l'article 6.

2. Pour les bateaux immatriculés dans un des États membres concernés, la cotisation est versée au fonds de l'État membre d'immatriculation du bateau. Pour les bateaux non immatriculés qui sont exploités par une entreprise établie dans un des États membres concernés, la cotisation est versée au fonds de l'État membre d'établissement de l'entreprise.

3. Pour les bateaux immatriculés dans un autre État membre et les bateaux non immatriculés qui sont exploités par une entreprise établie dans un autre État membre, la cotisation est versée, au choix du propriétaire du bateau, à l'un des fonds créés dans les États membres concernés.

Ce choix est fait une fois pour toutes et vaut pour tous les bateaux appartenant au même propriétaire ou exploités par la même entreprise.

▼M5

Article 4 bis

1. Pour l'année 1995 ►M6 et l'année 1996 ◄, les fonds visés à l'article 3 peuvent être alimentés par des contributions financières de la Communauté.

2. Pour l'année 1995 ►M6 et l'année 1996 ◄, les montants inscrits au budget général des Communautés européennes sont répartis par la Commission, en fonction des objectifs à atteindre et selon les différents types et catégories de bateaux, et attribués aux fonds selon les demandes de primes de déchirages valablement inscrites sur la liste d'attente commune.

▼M6

3. Les États membres concernés mettent en commun, à la disposition de leurs fonds, des montants suffisants pour réaliser, avec la contribution de la Communauté uniquement pour l'année 1996, les objectifs fixés de l'assainissement structurel pour les années 1996, 1997 et 1998. La quote-part de chaque État membre concerné est calculée en proportion de la taille de sa flotte active par rapport à celle de la flotte totale des États membres. Ces montants sont déterminés par la Commission en collaboration avec les autorités des divers fonds de déchirage.

4. Chaque début d'année, durant l'action de déchirage de 1996, 1997 et 1998, la Commission détermine dans le cadre du présent règlement les modalités de l'action de déchirage de l'année en cours en fonction à la fois des disponibilités financières, de l'évolution du marché et des mesures de libéralisation mises en œuvre.

▼B

Article 5

1. Le propriétaire de tout bateau visé à l'article 2 paragraphe 1 reçoit, s'il déchire ce bateau, du fonds dont celui-ci relève, dans les limites des moyens financiers disponibles, une prime de déchirage dans les conditions prévues à l'article 6. Cette prime n'est accordée que pour un bateau dont le propriétaire prouve qu'il fait partie de la flotte active.

Le déchirage est la mise à la ferraille intégrale de la coque du bateau.

▼M2

Font partie de la flotte active les bateaux en bon état de fonctionnement pour lesquels la cotisation annuelle visée à l'article 4 paragraphe 1 a été payée au moins à trois reprises et:

▼B

— qui disposent:
  — soit d'un certificat de navigabilité délivré par l'autorité nationale compétente ou en accord avec celle-ci,
  — soit d'une autorisation d'effectuer des transports nationaux délivrée par l'autorité d'un des États membres concernés,

  et qui ont exécuté au moins un voyage au cours de l'année précédant l'introduction de la demande de prime de déchirage

  ou

— qui ont exécuté au moins dix voyages au cours de l'année précédant l'introduction de la demande de prime de déchirage.

▼M4

La condition de paiement énoncée dans la partie introductive du troisième alinéa n'est pas applicable, pendant une période de trois ans à compter de l'adhésion d'un nouvel État membre, pour les bateaux relevant de la flotte active de cet État qui, au 28 avril 1994, y étaient immatriculés et exploités par une entreprise y établie. La cotisation visée à l'article 4 paragraphe 1 doit toutefois avoir été versée pour ces bateaux dès l'adhésion.

▼B

Aucune prime n'est accordée pour des bateaux qui, par suite d'une avarie ou d'autres dommages, ne sont plus réparables et sont déchirés.

2. Une solidarité financière est établie entre les fonds pour ce qui concerne les comptes distincts visés à l'article 3 paragraphe 3. ►M5 Elle intervient pour toutes les dépenses et toutes les ressources des fonds visées à l'article 3 paragraphe 4 afin de garantir l'égalité de traitement dans l'action de déchirage pour tous les transporteurs soumis au présent règlement, indépendamment du fonds dont relève le bateau. ◄

Article 6

1. La Commission fixe séparément pour les bateaux à cargaison sèche, pour les bateaux-citernes et pour les pousseurs:

— le taux des cotisations annuelles à verser au fonds pour chaque bateau,
— le taux des primes de déchirage,
— la période de l'action de déchirage pendant laquelle des primes de déchirage sont payées et les conditions dans lesquelles celles-ci peuvent être obtenues,
— les coefficients de valorisation pour les différents types et catégories de matériel fluvial. Ces coefficients tiendront compte de la situation socio-économique particulière existant dans le secteur des bateaux d'un port en lourd inférieur à 450 tonnes.

2. Les cotisations et les primes de déchirage sont exprimées en écus. Leurs taux sont les mêmes pour tous les fonds.

3. Les cotisations et les primes sont calculées en fonction soit du tonnage de port en lourd pour les bateaux porteurs, soit de la puissance de propulsion pour les pousseurs.

▼B

4. Les taux des cotisations sont fixés à un niveau permettant aux fonds d'avoir des moyens financiers suffisants pour contribuer efficacement à la réduction des déséquilibres structurels entre l'offre et la demande dans la navigation intérieure, compte tenu des difficultés de la situation économique de ce secteur.

Les cotisations sont annuelles et doivent être payées au début de l'année contre remise d'une attestation servant de preuve de paiement. Leur paiement ne peut dépasser une période de dix ans.

Cette attestation doit se trouver, à partir du 1er mars de l'année considérée, à bord du bateau ou, s'il s'agit d'un matériel fluvial sans équipage, à bord du pousseur. Pour la première année du fonctionnement du régime, la Commission fixe la date à partir de laquelle l'attestation doit se trouver à bord.

▼M1

En ce qui concerne les bateaux allemands qui, à la date de l'unification allemande, étaient enregistrés dans l'ancienne République démocratique allemande, le paiement de la cotisation sera obligatoire à partir du 1er janvier 1991.

▼B

5. La Commission détermine la période de déchirage pendant laquelle des primes peuvent être obtenues, ainsi que les conditions d'attribution de ces primes, en fonction des objectifs à atteindre, selon les types ou catégories de bateaux et compte tenu des possibilités financières des fonds.

6. La Commission détermine les modalités de la solidarité financière visée à l'article 5 paragraphe 2.

7. Après consultation des États membres et des organisations représentatives de la navigation intérieure au niveau communautaire, la Commission fixe une date limite pour la réalisation d'une réduction substantielle des surcapacités et prend les décisions visées aux paragraphes 1 à 6.

En prenant ses décisions, la Commission tient également compte des résultats de l'observation des marchés de transport dans la Communauté et de leur évolution prévisible, ainsi que de la nécessité d'éviter que la concurrence soit faussée dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

▼M1

8. Si, dans un délai de six mois après l'unification allemande, le gouvernement allemand désire qu'une action de déchirage soit organisée également pour les bateaux de sa flotte qui, avant l'unification allemande, étaient enregistrés dans l'ancienne République démocratique allemande, il communique sa demande à la Commission. Celle-ci détermine les modalités de l'action de déchirage selon les dispositions du paragraphe 7 du présent article et selon les mêmes principes que ceux fixés par le règlement (CEE) nº 1102/89 de la Commission [1]

▼B

Article 7

1. Sans préjudice des dispositions du traité et des mesures prises pour son exécution dans le domaine des aides, les États membres concernés préfinancent sous forme de prêts le fonds créé sur leur territoire afin de permettre l'engagement immédiat d'une action de déchirage coordonnée. Les sommes ainsi fournies sont remboursées sans intérêts par le fonds selon un programme établi préalablement.

Les fonds peuvent être préfinancés également par des emprunts avec garantie de l'État, contractés sur le marché des capitaux, à condition que les intérêts de l'emprunt soient à la charge de l'État concerné.

[1] JO nº L 116 du 28. 4. 1989, p. 30.

▼B

2. Les obligations à charge d'un fonds national existant au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement sont reprises par le fonds de l'État membre en question.

Les propriétaires des bateaux qui ne sont pas soumis au présent règlement et qui ont des droits résultant d'actions nationales de déchirage existantes peuvent faire valoir ces droits à l'égard des fonds visés à l'article 3 paragraphe 1 pendant une période de six mois à compter de la fin de la période de déchirage visée à l'article 6 paragraphe 5.

Article 8

1. a) Pendant une période de ►M2 dix ans ◄ à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement, la mise en service, sur les voies navigables visées à l'article 3, de bateaux soumis au présent règlement qui sont nouvellement construits, qui sont importés d'un pays tiers ou qui sortent des voies nationales visées à l'article 2 paragraphe 2 points a) et b) est subordonnée à la condition:

▼M3

— que le propriétaire du bateau à mettre en service déchire sans prime de déchirage un tonnage de cale équivalant à une fois et demie celui de ce bateau,

ou que

— s'il ne déchire aucun bateau, il verse au fonds dont son nouveau bateau relève ou qu'il a choisi conformément à l'article 4 une contribution spéciale d'un montant égal à celui de la prime de déchirage fixée pour un tonnage égal à une fois et demie celui du nouveau bateau,

ou que

— s'il déchire un tonnage inférieur à une fois et demie celui du nouveau bateau à mettre en service, il verse au fonds considéré une contribution spéciale d'un montant équivalant à celui de la prime de déchirage qui correspond, au moment donné, à la différence entre une fois et demie le tonnage du nouveau bateau et le tonnage de la cale déchirée.

▼B

Lorsqu'il s'agit de pousseurs, la notion de tonnage est remplacée par celle de puissance de propulsion.

Les bateaux de pays tiers qui ont adopté, en application d'un instrument international, des mesures analogues à celles prévues par le présent règlement sont assimilés à des bateaux des États membres.

b) Pour les bateaux visés au point a), qui sont mis en service sur les voies nationales visées à l'article 3 entre l'entrée en vigueur du présent règlement et la création du fonds national correspondant, la contribution spéciale à payer par le propriétaire conformément au point a) est versée sur un compte spécial à désigner par les autorités nationales de l'État membre concerné. La contribution est transférée au fonds dès que celui-ci est instauré.

c) Trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, si l'évolution du marché des transports l'exige, la Commission peut, après consultation des États membres et des organisations représentatives de la navigation intérieure au niveau communautaire, adapter le rapport entre le nouveau tonnage et l'ancien tonnage visé au point a).

2. Les conditions énoncées au paragraphe 1 s'appliquent également aux augmentations de capacité résultant d'un allongement de bateaux et d'un remplacement des moteurs de pousseurs.

3. a) Ne sont pas soumis aux conditions énoncées aux paragraphes 1 et 2 les bateaux pour lesquels le propriétaire apporte la preuve:

— que la construction était en cours au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement,

— que les travaux déjà réalisés représentent au moins la mise en oeuvre de 20 % de la quantité d'acier nécessaire ou de 50 tonnes

▼B

et

— que la livraison et la mise en service interviendront dans les six mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement.

▼M1

Les conditions visées aux paragraphes 1 et 2 ne sont pas non plus applicables aux bateaux dont la construction était en cours dans l'ancienne République démocratique allemande avant le 1er septembre 1990, à condition que la date de livraison et de mise en service ne soit pas postérieure au 31 janvier 1991.

▼B

b) Ne sont pas soumis aux dispositions des paragraphes 1 et 2 les bateaux qui, au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement, n'étaient pas soumis au présent règlement en vertu de l'article 2 paragraphe 2 point a) et qui, par une liaison navigable nouvellement ouverte, peuvent emprunter d'autres voies navigables de la Communauté.

▼M1

Les dispositions des paragraphes 1 et 2 s'appliquent aux bateaux qui ont été intégrés dans la flotte allemande du fait de l'unification allemande mais qui n'étaient pas enregistrés dans l'ancienne République démocratique allemande à la date du 1er septembre 1990

▼B

c) La Commission peut, après consultation des États membres et des organisations représentatives de la navigation intérieure au niveau communautaire, exclure des bateaux spécialisés du champ d'application du paragraphe 1.

4. La mise en service d'un bateau visé aux paragraphes 1 et 2 est interdite jusqu'à ce que le propriétaire ait satisfait aux conditions énoncées au paragraphe 1. En cas d'infraction à cette interdiction, les autorités nationales peuvent prendre des mesures afin d'empêcher que le bateau en question participe au trafic.

5. Le Conseil peut, sur la base d'une proposition de la Commission accompagnée d'un rapport motivé, décider de prolonger de cinq ans au maximum la période visée au paragraphe 1.

Le Conseil statue sur cette proposition dans les conditions prévues au traité.

Article 9

Les États membres concernés peuvent prendre des mesures en vue:

— de faciliter aux transporteurs par voie navigable qui se retirent de cette profession l'obtention d'une pension de retraite anticipée ou la reconversion dans une autre activité économique,

— d'accorder aux travailleurs qui quittent, par suite des actions de déchirage, la navigation intérieure une pension de retraite anticipée et d'organiser des actions de formation professionnelle ou de reconversion.

Article 10

1. Les États membres arrêtent avant le 1er janvier 1990 les mesures nécessaires à l'exécution du présent règlement et les communiquent à la Commission.

Ces mesures doivent notamment prévoir un contrôle permanent et efficace du respect des obligations qui incombent aux entreprises en vertu du présent règlement et des dispositions nationales prises pour son exécution, ainsi que des sanctions appropriées en cas d'infraction.

2. Pendant la durée de l'action de déchirage, les États membres communiquent à la Commission, tous les six mois, toutes informations utiles sur l'évolution de l'action en cours et, en particulier, sur l'état financier du fonds, le nombre de demandes de déchirage introduites et le tonnage effectivement déchiré.

▼M5

3. La Commission veille à ce que les fonds de déchirage appliquent de manière uniforme le présent règlement et elle en assure la coordination.

▼B

4. Deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission évalue l'effet des mesures visées au paragraphe 1 dans un rapport qu'elle communique au Parlement européen et au Conseil.

▼M1

5. Les États membres adoptent les mesures nécessaires pour se conformer à l'article 6 paragraphe 4 quatrième alinéa et à l'article 8 paragraphe 3 point a) deuxième alinéa et point b) deuxième alinéa, avant le 1er janvier 1991. Ils les communiquent à la Commission.

▼M2

5. Avant le 31 décembre 1996, la Commission soumet un rapport au Parlement européen et au Conseil, qui évalue l'effet global des mesures prévues par le présent règlement, accompagné, le cas échéant, de propositions.

▼B

Article 11

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

Il est applicable à partir du 1er mai 1989.

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