II

(Actes préparatoires)

COMMISSION

VERS UNE POLITIQUE COMMUNE DES TRANSPORTS

TRANSPORTS MARITIMES

Projet de règlement (CEE) du Conseil concernant une action coordonnée en vue de sauvegarder le libre accès au trafic transocéanique

COM(85) 90 final

(Communication et propositions de la Commission au Conseil du 19 mars 1985.)

(85/C 212/02)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2,

vu le projet de règlement soumis par la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant qu'un nombre croissant de pays recourent unilatéralement à une législation ou à des mesures administratives ou à des accords bilatéraux avec d'autres pays pour protéger leur flotte marchande;

considérant que, pour le trafic de ligne, la convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes, qui est entrée en vigueur le 6 octobre 1983, confère certains droits aux compagnies maritimes qui font partie d'une conférence exploitant un *pool*;

considérant qu'un nombre croissant de pays tiers, parties contractantes ou signataires de la convention, interprète ses dispositions de telle sorte qu'ils outrepassent dans les faits les droits conférés par la convention à leurs compagnies maritimes au détriment des compagnies maritimes de la Communauté ou de compagnies maritimes d'autres pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), membres ou non d'une conférence;

considérant que, dans le trafic maritime où la convention n'est pas susceptible de s'appliquer, des accords bilatéraux ou unilatéraux de réservation de parts de cargaison risquent de limiter le libre accès au trafic de ligne bien au-delà des principes de la convention et des accords internationaux, notamment ceux concernant la réservation aux pavillons nationaux d'un certain trafic gouvernemental, sans préjudice des obligations internationales de laisser à d'autres pavillons l'accès à ce trafic;

considérant que, dans le trafic du vrac, les pays tiers ont de plus en plus tendance à limiter l'accès aux vracs, ce qui menace sérieusement les conditions de libre concurrence prévalant dans ces types de trafic;

considérant qu'une restriction de l'accès au transport de vrac influencerait négativement les flottes marchandes des États membres et augmenterait sensiblement les coûts de transport du vrac, ce qui affecterait sérieusement les intérêts commerciaux de la Communauté;

considérant que la Communauté et les États membres qui la composent ont conclu, dans le domaine maritime, des accords avec des pays tiers qui se réfèrent à l'accès au trafic;

considérant que la Communauté devrait pouvoir engager une action coordonnée des États membres lorsque la position concurrentielle des flottes marchandes des États membres est affaiblie par la réservation de parts de cargaison aux compagnies maritimes de pays tiers ou lorsqu'un accord international l'exige;

considérant que la décision 77/587/CEE du Conseil [1] prévoit, entre autres, une consultation sur les différents aspects des développements intervenus dans les relations entre États membres et pays tiers en matière de transports maritimes;

considérant que la décision 83/573/CEE du Conseil [2] prévoit, entre autres, un effort de concertation entre États membres sur toute contre-mesure pouvant être prise par eux à l'égard des pays tiers ainsi que la possibilité d'une décision unanime sur l'application conjointe par les États membres de contre-mesures adéquates faisant partie de leur législation nationale;

considérant qu'il est nécessaire de perfectionner les mécanismes prévus dans ces décisions pour permettre aux États membres d'engager une action coordonnée dans

(1) JO n° L 239 du 17. 9. 1977, p. 23.
(2) JO n° L 332 du 28. 11. 1983, p. 37.

certaines circonstances à la demande d'un ou plusieurs États membres ou sur la base d'un accord international;

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Lorsqu'une mesure prise par un pays tiers limite ou risque de limiter l'accès des compagnies maritimes des États membres ou d'un autre pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE):

— au transport de ligne, lorsqu'une telle mesure n'est pas prise conformément à la convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes ou à tout autre accord auquel la Communauté et ses États membres sont parties,

et/ou

— au transport de vrac,

la procédure d'action coordonnée des États membres prévue par le présent règlement s'applique.

Article 2

1. Une action coordonnée peut intervenir à la demande:

— d'un État membre si la position concurrentielle de sa flotte marchande est ou risque d'être affaiblie,

— d'un autre pays de l'OCDE, lorsqu'il a signé avec la Communauté économique européenne un accord prévoyant une riposte coordonnée à toute restriction d'accès au trafic qui affaiblit ou risque d'affaiblir la position concurrentielle de sa flotte marchande.

2. La demande est à transmettre à la Commission; cette dernière, si elle est convaincue que les conditions de la demande sont remplies et qu'il est dans l'intérêt de la Communauté d'entreprendre une action, transmet, dans les quatre semaines qui suivent, une proposition au Conseil en vue de l'adoption d'une décision définissant l'action coordonnée à engager conformément à l'article 3.

Article 3

1. L'action coordonnée se compose de:

a) mesures diplomatiques, telles que l'envoi d'une note diplomatique aux pays tiers concernés ou d'une mission diplomatique auprès des pays tiers concernés, si nécessaire conjointement avec l'autre pays de l'OCDE avec lequel un accord international visé à l'article 1[er] a été conclu;

b) contre-mesures envers la ou les compagnies maritimes des pays tiers concernés, agissant en qualité de compagnie nationale *(home-trader)* ou de compagnie tierce dans le trafic communautaire, qui peuvent consister dans

i) une permission de chargement, de transport ou de déchargement de la cargaison,

ii) l'application d'un contingentement,

iii) l'imposition de taxes ou de droits,

isolément ou conjointement.

Aux fins du présent règlement on entend par:

— compagnie nationale *(home-trader)*, une compagnie maritime d'un pays tiers qui assure un service entre son propre pays et un ou plusieurs États membres,

— compagnie tierce, une compagnie maritime d'un pays tiers qui assure un service entre un autre pays tiers et un ou plusieurs États membres.

2. Les mesures diplomatiques précéderont les contre-mesures. Ces contre-mesures ne porteront pas préjudice aux obligations imposées à la Communauté économique européenne et aux États membres qui la composent par le droit international, y compris les accords avec les pays tiers qui se réfèrent à l'accès au commerce maritime.

Article 4

1. Lorsqu'il décide de prendre une (ou plusieurs) contre-mesure(s) visée(s) à l'article 3, le Conseil fournit, le cas échéant, les indications suivantes:

a) les développements ayant conduit à l'adoption de contre-mesures;

b) le trafic de ligne ou l'éventail de ports auquel s'applique la contre-mesure;

c) le pavillon ou la compagnie maritime du pays tiers dont les mesures de réservation de parts de cargaison limitent le libre accès au trafic dans la zone d'exploitation concernée;

d) le volume maximal ou minimal (pourcentage, poids en tonnes, conteneurs) ou la valeur maximale ou minimale des cargaisons qui peuvent être chargées ou déchargées dans les ports des États membres;

e) le nombre maximal ou minimal de voyages en provenance et à destination des ports des États membres;

f) le montant ou le pourcentage et la base d'imposition des taxes et droits à prélever et leur mode de perception;

g) la période de validité des contre-mesures.

2. Si les contre-mesures envisagées au paragraphe 1 ne sont pas prévues par la législation nationale d'un État membre, elles peuvent être prises conformément à la décision du Conseil visée à l'article 2 paragraphe 2 par l'État membre concerné sur la base du présent règlement.

Article 5

1. Si le Conseil n'a pas adopté la proposition d'action coordonnée dans un délai de deux mois, les États membres peuvent appliquer, si la situation l'exige, des contre-mesures nationales unilatéralement ou en groupe.

2. En cas d'urgence, les États membres peuvent néanmoins prendre les contre-mesures nationales qui s'imposent à titre provisoire même durant la période de deux mois visée au paragraphe 1.

3. Les contre-mesures nationales prises conformément au présent article doivent être immédiatement notifiées à la Commission et aux autres États membres.

Article 6

Durant la période d'application de la contre-mesure, les États membres et la Commission se consultent tous les trois mois ou plus tôt si nécessaire, conformément à la procédure de consultation instituée par la décision 77/587/CEE, afin de discuter des effets de la contre-mesure en vigueur.

Article 7

Le présent règlement entre en vigueur le 1er juillet 1986.

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

Projet de règlement (CEE) du Conseil portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes

(85/C 212/03)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2,

vu le projet de règlement soumis par la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que le principe de la libre prestation des services n'est pas encore applicable aux transports maritimes dans la Communauté;

considérant que, en vertu de l'article 3 du traité, l'abolition, entre les États membres, des obstacles à la libre circulation des services est une des activités de la Communauté;

considérant que, en vertu de l'article 61 du traité, la libre circulation des services en matière de transports maritimes est régie par les dispositions du titre relatif aux transports;

considérant qu'il est également nécessaire d'appliquer ce principe à l'intérieur de la Communauté pour pouvoir poursuivre, vis-à-vis des pays tiers, une politique efficace visant à garantir dans toute la mesure du possible une application permanente des principes commerciaux à la navigation maritime;

considérant que le règlement (CEE) n° 954/79 du Conseil [1] affirme notamment au sein des conférences la liberté d'accès à la partie du trafic de ligne qui n'est pas réservée par des engagements aux compagnies nationales de pays tiers en vertu de la convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes, dès qu'elle sera ratifiée par les États membres;

considérant que le code de conduite ne s'applique pas encore à tous les trafics communautaires et ne s'appliquera vraisemblablement pas à l'avenir à certains d'entre eux étant donné qu'il n'a pas encore été ratifié par tous les États membres et que certains pays tiers ne le ratifieront vraisemblablement pas;

considérant que le code de conduite ne s'applique qu'aux conférences maritimes et au fret transporté par leurs membres et ne s'applique donc pas aux compagnies indépendantes ni aux compagnies qui effectuent des transports de vrac et de tramp, domaines d'activité dans lesquels la Communauté vise à maintenir un régime de concurrence libre et loyale;

considérant que les armateurs de la Communauté ont à faire face à des restrictions de plus en plus nombreuses imposées par des pays tiers qui les empêchent d'offrir leurs services à des chargeurs établis dans leur propre État membre, dans d'autres États membres ou dans des pays tiers et que ces restrictions peuvent avoir des effets néfastes sur l'ensemble du trafic de la Communauté;

considérant que certaines de ces restrictions sont inscrites dans des accords bilatéraux conclus entre des pays tiers et certains États membres et que d'autres, celles par exemple qui portent sur les transports effectués par mer entre des ports d'un même pays, sont reprises par des dispositions similaires de la législation ou les usages administratifs de certains États membres;

considérant que le principe de la libre prestation des services devrait donc s'appliquer désormais aux transports maritimes en vue d'abolir progressivement les restrictions existantes et d'empêcher l'introduction de nouvelles restrictions à l'intérieur de la Communauté;

[1] JO n° L 121 du 17. 5. 1979, p. 1.