II

(Atti preparatori)

COMMISSIONE

PROGRESSI VERSO UNA POLITICA COMUNE DEI TRASPORTI

TRASPORTI MARITTIMI

Progetto di regolamento (CEE) del Consiglio concernente un'azione coordinata intesa a salvaguardare il libero accesso ai trasporti marittimi nei traffici oceanici

COM(85) 90 def

(Comunicazione e proposte della Commissione al Consiglio del 19 marzo 1985)

(85/C 212/02)

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

Visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 84, paragrafo 2,

visto il progetto di regolamento presentato dalla Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

considerando che un numero sempre crescente di paesi ricorre a misure protezionistiche nei confronti delle rispettive flotte mercantili, unilateralmente mediante normative o provvedimenti amministrativi ovvero attraverso accordi bilaterali con altri paesi;

considerando che, per quel che riguarda la navigazione marittima di linea, la convenzione dell'ONU relativa al codice di comportamento per le conferenze marittime di linea, entrata in vigore il 6 ottobre 1983, conferisce determinati diritti per le compagnie marittime di linea che sono membri di una conferenza che gestisce un pool;

considerando che con sempre maggior frequenza i paesi terzi che sono parti contraenti o firmatari della suddetta convenzione ne interpretano le disposizioni in modo tale da estendere considerevolmente i diritti conferiti nel quadro della convenzione stessa alle proprie compagnie di linea, a scapito delle compagnie di linea della Comunità o di quelle di altri paesi dell'OCSE — sia che si tratti di membri conferenziati o no;

considerando che nei traffici marittimi in cui la convenzione non è suscettibile di essere applicata, riserve unilaterali di carico o accordi bilaterali minacciano di limitare il libero accesso ai trasporti di linea molto al di là dei principi della convenzione e degli accordi internazionali, in particolare quegli accordi che riservano alle navi battenti bandiere nazionali certe merci governative, fatti salvi gli obblighi internazionali di dare la possibilità ad altre bandiere di accedere a tali trasporti;

considerando che, per quel che riguarda i trasporti marittimi alla rinfusa, esiste una tendenza sempre più accentuata dei paesi terzi a delimitare l'accesso ai carichi alla rinfusa, il che costituisce una grave minaccia per il clima di libera concorrenza che ampiamente prevale nei trasporti di questo tipo;

considerando che restrizioni di accesso ai carichi alla rinfusa avrebbero ripercussioni negative sulle flotte mercantili degli stati membri e aumenterebbero inoltre in misura sostanziale i costi di trasporto di tali carichi, e quindi inciderebbero gravemente sugli interessi commerciali della Comunità;

considerando che la Comunità ed i suoi stati membri hanno stipulato accordi con paesi terzi nel settore marittimo, in materia di accesso al trasporto;

considerando che la Comunità dovrebbe avere la possibilità di procedere ad un'azione coordinata da parte degli stati membri nel caso in cui la posizione competitiva delle flotte mercantili degli stati membri subisse ripercussioni negative a seguito di riserve di carico in favore delle compagnie di navigazione dei paesi terzi ovvero nel caso in cui ciò le sia richiesto nel quadro di un accordo internazionale;

considerando che la decisione 77/587/CEE del Consiglio [1], modificata dalla decisione 83/573/CEE del Consiglio [2], prevede tra l'altro la consultazione sui vari aspetti degli sviluppi intervenuti nelle relazioni tra stati membri e paesi terzi nel settore dei trasporti marittimi;

considerando che la decisione 83/573/CEE [2] prevede tra l'altro uno sforzo di concertazione da parte degli stati membri su qualsiasi contromisura che possono prendere in relazione ai paezi terzi e prevede la possibilità di una decisione unanime sull'applicazione congiunta, da parte degli stati membri, di adeguate contromisure facenti parte della loro legislazione nazionale;

considerando che è necessario sviluppare e perfezionare il dispositivo previsto in questa decisione per essere preparati a procedere ad un'azione coordinata da parte de-

[1] GU L 239, del 17. 9. 1977, pag. 23.
[2] GU L 332, del 28. 11. 1983, pag. 37.

gli stati membri in circostanze speciali su richiesta di uno o più stati membri ovvero sulla base di un accordo internazionale;

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Qualora l'azione di un paese terzo delimiti o minacci di delimitare l'accesso delle compagnie di navigazione degli stati membri o di altri paesi OCSE ai seguenti trasporti:

— trasporti marittimi di linea, ove siffatta azione non è intrapresa in conformità della convenzione delle Nazioni unite relativa al codice di comportamento per le conferenze marittime di linea o di qualsiasi altro accordo di cui la Comunità o i suoi stati membri siano parti contraenti e/o ai

— trasporti di merci alla rinfusa,

si applica la procedura stabilita dal presente regolamento per un'azione coordinata da parte degli stati membri.

Articolo 2

1. L'azione coordinata può essere richiesta da:

— uno stato membro, qualora la posizione concorrenziale della propria flotta mercantile subisca, o possa subire, ripercussioni negative;

— un altro paese OCSE, se tale paese ha concluso con la Comunità economica europea un accordo che preveda un'opposizione coordinata in caso di restrizioni di accesso ai carichi, qualora la posizione concorrenziale della propria flotta mercantile subisca, o possa subire, ripercussioni negative.

2. La richiesta va inoltrata alla Commissione, la quale se riterrà che la richiesta è motivata e che è nell'interesse della Comunità avviare tale azione, presenterà entro quattro settimane una proposta adeguata al Consiglio in vista dell'adozione di una decisione che definisca l'azione coordinata da intraprendere in conformità dell'articolo 3.

Articolo 3

1. L'azione coordinata consiste in quanto segue:

a) misure diplomatiche, quali l'invio nei paesi terzi interessati di una nota diplomatica o di una missione diplomatica, agendo, se opportuno, di concerto con l'altro paese OCSE con il quale è stato concluso un accordo internazionale come indicato all'articolo 1;

b) contromisure dirette alla compagnia o alle compagnie di navigazione dei paesi terzi interessati — sia che effettuino trasporti come operatori interni o come operatori terzi nei traffici comunitari — le quali possono consistere in:

i) autorizzazione a caricare, trasportare o scaricare merci,

ii) imposizione di un contingente,

iii) imposizione di oneri finanziari,

applicati separatamente o congiuntamente.

Ai fini del presente regolamento:

— per «operatore interno» si intende una compagnia di navigazione di un paese terzo che effettua un servizio tra il proprio paese e uno o più stati membri;

— per «operatore terzo» si intende una compagnia di navigazione di un paese terzo che effettua un servizio tra un altro paese terzo e uno o più stati membri.

2. Le misure diplomatiche debbono venir prese prima delle contromisure. Tali contromisure non pregiudicano gli obblighi imposti alla Comunità economica europea ed ai suoi stati membri dal diritto internazionale, ivi compresi gli accordi con i paesi terzi che si riferiscono all'accesso al commercio marittimo.

Articolo 4

1. Nel decidere l'applicazione di una o più contromisure di cui all'articolo 3, il Consiglio fornisce, se del caso, le seguenti indicazioni:

a) gli sviluppi all'origine delle contromisure prese in considerazione;

b) il traffico di linea o la serie di porti cui si applicano le contromisure;

c) la bandiera o la compagnia di navigazione del paese terzo le cui misure di riserva del carico delimitano il libero accesso ai trasporti nella zona marittima interessata;

d) il volume massimo o minimo (percentuale, peso in tonnellate metriche, contenitori) o il valore del carico che può essere caricato nei porti degli stati membri;

e) il numero massimo o minimo di viaggi da e verso i porti degli stati membri;

f) ammontare o percentuale e base degli oneri finanziari da imporre e modo in cui verranno riscossi;

g) il periodo di validità della contromisura.

2. Qualora le contromisure previste al paragrafo 1 non siano previste dalla legislazione nazionale di uno stato membro, siffatte contromisure possono essere prese, in conformità della decisione del Consiglio di cui all'articolo 2, paragrafo 2, dallo stato membro interessato, sulla base del presente regolamento.

Articolo 5

1. Se il Consiglio non ha adottato la proposta sull'azione coordinata entro un periodo di due mesi, gli stati membri possono applicare unilateralmente o in gruppo contromisure nazionali, qualora la situazione lo richieda.

2. Nondimeno, in casi di urgenza, gli stati membri possono prendere le necessarie contromisure nazionali su base provvisoria anche entro il periodo di due mesi di cui al paragrafo 1.

3. Le contromisure nazionali prese in applicazione del presente articolo vengono immediatamente notificate alla Commissione e agli altri stati membri.

Articolo 6

Durante il periodo in cui si applicano le contromisure, gli stati membri e la Commissione si consultano reciprocamente in conformità della procedura di consultazione istituita dalla decisione 77/587/CEE ogni tre mesi o prima qualora se ne presenti la necessità, al fine di discutere gli effetti delle contromisure in vigore.

Articolo 7

Il presente regolamento entra in vigore il 1° luglio 1986.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli stati membri.

Progetto di regolamento (CEE) del Consiglio che applica ai trasporti marittimi il principio della libera prestazione dei servizi

(85/C 212/03)

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 84, paragrafo 2,

visto il progetto di regolamento presentato dalla Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

considerando che, nella Comunità, il principio della libera prestazione dei servizi non è ancora applicabile alla navigazione marittima;

considerando che l'eliminazione fra gli stati membri degli ostacoli alla libera circolazione dei servizi è sancita dall'articolo 3 del trattato in quanto una delle azioni della Comunità;

considerando che, in conformità dell'articolo 61 del trattato, la libera prestazione dei servizi nel settore dei trasporti marittimi deve essere disciplinata dalle disposizioni contenute nel titolo relativo ai trasporti;

considerando che l'applicazione di questo principio nella Comunità costituisce altresì una condizione indispensabile per perseguire efficacemente, in relazione ai paesi terzi, una politica diretta a garantire nella maggior misura possibile che alla navigazione marittima si continuino ad applicare principi commerciali;

considerando che il regolamento (CEE) n. 954/79 (1) del Consiglio salvaguarda, tra l'altro, all'interno delle conferenze, l'accesso competitivo a quella parte dei trasporti marittimi di linea che non è vincolata da impegni nei confronti di compagnie marittime di linea di paesi terzi, in virtù della convenzione delle Nazioni Unite relativa al codice di comportamento per le conferenze marittime di linea, se ratificata dagli stati membri;

considerando che, dal momento che il codice di comportamento non è stato ratificato da tutti gli stati membri e che è probabile che alcuni paesi terzi non lo ratifichino, il codice non è ancora applicato in tutti i traffici comunitari, né lo sarà probabilmente in futuro in alcuni di questi traffici;

considerando che il codice di comportamento si applica unicamente alle conferenze di linea ed ai carichi trasportati dai membri di queste ultime e non si applica alle linee indipendenti né alle compagnie che operano nel settore dei trasporti di rinfuse o della navigazione di tramp, in cui la Comunità tende a mantenere un regime di libera e leale concorrenza;

considerando che gli armatori della Comunità sono sempre più spesso confrontati a nuove restrizioni imposte dai paesi terzi ai caricatori stabiliti nel proprio paese, in altri stati membri o nei paesi interessati in materia di libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo, restrizioni che possono avere effetti dannosi sui traffici comunitari nel loro complesso;

considerando che alcune delle suddette restrizioni sono contenute in accordi bilaterali tra paesi terzi e alcuni stati membri, mentre altre restrizioni, quali ad esempio quelle relative ai trasporti marittimi tra porti dello stesso paese, si traducono in provvedimenti analoghi nella legislazione o nelle pratiche amministrative di alcuni stati membri;

considerando che, pertanto, il principio della libera prestazione dei servizi dovrebbe ora essere applicato ai trasporti marittimi in modo da abolire progressivamente le attuali restrizioni ed evitare l'introduzione di nuove restrizioni nella Comunità;

(1) GU n. L 121 del 17. 5. 1979, pag. 1.