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

►**B** **RÈGLEMENT (CEE) Nº 3577/92 DU CONSEIL**

du 7 décembre 1992

concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime)

(JO L 364 du 12.12.1992, p. 7)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►**A1**	Traité d'adhésion de la Croatie (2012)	L 112	10	24.4.2012

Rectifié par:

►**C1** Rectificatif, JO L 187 du 1.7.1998, p. 56 (3577/92)

▼B

RÈGLEMENT (CEE) Nº 3577/92 DU CONSEIL

du 7 décembre 1992

concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

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

vu la proposition modifiée de la Commission ([1]),

vu les avis du Parlement européen ([2]),

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

considérant que, le 12 juin 1992, le Parlement européen a adopté sa résolution sur la libéralisation du cabotage maritime et les conséquences économiques et sociales;

considérant que, selon 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 que l'abolition des restrictions à la prestation des services de transport maritime à l'intérieur des États membres est nécessaire à la création du marché intérieur; que le marché intérieur comporte un espace dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée;

considérant que, de ce fait, la libre prestation des services devrait s'appliquer aux transports maritimes à l'intérieur des États membres;

considérant que les bénéficiaires de cette liberté devraient être des armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un État membre et battant pavillon de cet État membre, que ce dernier ait ou non un littoral;

considérant que cette liberté sera étendue aux navires également immatriculés dans le registre Euros dès que ce registre aura été approuvé;

considérant que, en vue d'éviter une distorsion de la concurrence, les armateurs communautaires bénéficiant de la libre prestation des services de cabotage devraient remplir toutes les conditions requises pour pratiquer le cabotage dans l'État membre dans lequel leurs navires sont immatriculés; que les armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un État membre qui n'ont pas le droit de pratiquer le cabotage dans cet État devraient néanmoins bénéficier du présent règlement au cours d'une période transitoire;

considérant que la mise en œuvre de cette liberté devrait être progressive et ne pas suivre nécessairement un modèle uniforme pour tous les services concernés, compte tenu de la nature de certains services spécifiques et de l'étendue des efforts que certaines économies de la Communauté présentant des différences de développement devront supporter;

([1]) JO nº C 73 du 19. 3. 1991, p. 27.
([2]) JO nº C 295 du 16. 11. 1990, p. 687. Avis rendu le 20 novembre 1992 (non encore paru au Journal officiel).
([3]) JO nº C 56 du 7. 3. 1990, p. 70.

▼B

considérant que l'introduction de la notion de service public, assortie de certains droits et obligations pour les armateurs concernés, peut se justifier afin d'assurer la suffisance des services de transport régulier à destination et en provenance d'îles ainsi qu'entre des îles, à condition qu'il n'y ait aucune discrimination fondée sur la nationalité ou la résidence;

considérant qu'il conviendrait d'adopter des dispositions afin que des mesures de sauvegarde puissent être prises en ce qui concerne les marchés des transports maritimes touchés par une perturbation grave ou en cas d'urgence; que, à cet effet, il y aurait lieu d'introduire des procédures appropriées de prise de décision;

considérant que, en vue de la nécessité d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur et en vue des adaptations éventuelles à réaliser à la lumière de l'expérience, la Commission devrait présenter un rapport sur la mise en œuvre du présent règlement et présenter, le cas échéant, des propositions supplémentaires,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

1. À partir du 1er janvier 1993, la libre prestation des services de transport maritime à l'intérieur d'un État membre (cabotage maritime) s'applique aux armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un État membre et battant pavillon de cet État membre, sous réserve que ces navires remplissent toutes les conditions requises pour être admis au cabotage dans cet État membre, y compris les navires immatriculés dans le registre Euros dès que ce registre aura été approuvé par le Conseil.

2. Par dérogation, l'application de la disposition du paragraphe 1 prévoyant que les navires doivent remplir toutes les conditions requises pour être admis au cabotage dans l'État membre où ils sont immatriculés à cette date est temporairement suspendue jusqu'au 31 décembre 1996.

Article 2

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1) «services de transport maritime à l'intérieur d'un État membre (cabotage maritime)»: les services normalement fournis contre rémunération et comprenant notamment:

   a) «le cabotage continental»: le transport par mer de passagers ou de marchandises entre des ports situés sur la partie continentale ou sur le territoire principal d'un seul et même État membre sans escale dans des îles;

   b) «les services d'approvisionnement *off shore*»: le transport par mer de passagers ou de marchandises entre tout port d'un État membre et les installations ou structures situées sur le plateau continental de cet État membre;

   c) «le cabotage avec les îles»: le transport par mer de passagers ou de marchandises entre:

      — des ports situés sur la partie continentale et sur une ou plusieurs des îles d'un seul et même État membre,

      — des ports situés sur les îles d'un seul et même État membre;

▼B

Ceuta et Melilla sont traitées de la même manière que les ports des îles;

2) «armateurs communautaires»:

a) les ressortissants d'un État membre établis dans un État membre conformément à la législation de celui-ci et exerçant des activités de transport maritime;

▼C1

b) les compagnies de navigation établies conformément à la législation d'un État membre, dont le principal établissement est situé dans un État membre et dont le contrôle effectif est exercé dans un État membre

▼B

ou

c) les ressortissants d'un État membre établis en dehors de la Communauté ou les compagnies de navigation établies en dehors de la Communauté et contrôlées par des ressortissants d'un État membre, si leurs navires sont immatriculés dans un État membre et battent pavillon de cet État membre conformément à sa législation;

3) «contrat de service public»: un contrat conclu entre les autorités compétentes d'un État membre et un armateur communautaire dans le but de fournir au public des services de transport suffisants.

Un contrat de service public peut en particulier porter sur:

— des services de transport répondant à des normes fixées de continuité, de régularité, de capacité et de qualité,

— des services de transport complémentaires,

— des services de transport à des prix et des conditions déterminés, notamment pour certaines catégories de voyageurs ou pour certaines liaisons,

— des adaptations des services aux besoins effectifs;

4) «obligations de service public»: les obligations que, s'il considérait son propre intérêt commercial, l'armateur communautaire en question n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ni dans les mêmes conditions;

5) «perturbation grave du marché intérieur des transports»: l'apparition sur le marché de problèmes spécifiques à ce marché:

— de nature à entraîner un excédent grave, susceptible de persister, de l'offre par rapport à la demande,

— dus aux activités de cabotage maritime ou aggravés par celles-ci

et

— impliquant une menace sérieuse pour l'équilibre financier et la survie d'un nombre important d'armateurs communautaires,

à condition que les prévisions à court et à moyen terme sur le marché considéré n'indiquent pas d'améliorations substantielles et durables.

Article 3

1. Pour les navires pratiquant le cabotage continental et les navires de croisière, toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État dans lequel le navire est immatriculé (État du pavillon), à l'exception des navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes qui peuvent se voir appliquer les conditions de l'État d'accueil.

▼B

2. Pour les navires pratiquant le cabotage avec les îles, toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État dans lequel le navire effectue un service de transport maritime (État d'accueil).

3. Toutefois, pour les navires de transport de marchandises jaugeant plus de 650 tonnes brutes et pratiquant le cabotage avec les îles, lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre État ou à partir d'un autre État, toutes les questions relatives à l'équipage relèveront, à partir du 1er janvier 1999, de la responsabilité de l'État dans lequel le navire est immatriculé (État du pavillon).

4. La Commission consacre un examen approfondi aux conséquences économiques et sociales de la libéralisation du cabotage avec les îles et présente un rapport au Conseil avant le 1er janvier 1997 au plus tard.

Sur la base de ce rapport, la Commission présente au Conseil une proposition qui peut prévoir des adaptations des dispositions prévues aux paragraphes 2 et 3 concernant la nationalité de l'équipage, afin que le régime définitif soit approuvé par le Conseil en temps utile et avant le 1er janvier 1999.

Article 4

1. Un État membre peut conclure des contrats de service public avec des compagnies de navigation qui participent à des services réguliers à destination et en provenance d'îles ainsi qu'entre des îles ou leur imposer des obligations de service public en tant que condition à la prestation de services de cabotage.

Lorsqu'un État membre conclut des contrats de service public ou impose des obligations de service public, il le fait sur une base non discriminatoire à l'égard de tous les armateurs communautaires.

2. S'ils imposent des obligations de service public, les États membres s'en tiennent à des exigences concernant les ports à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité à prester le service, les tarifs pratiqués et l'équipage du navire.

Toute compensation due, le cas échéant, en contrepartie d'obligations de service public doit être versée à tous les armateurs communautaires.

3. Les contrats de service public existants peuvent rester en vigueur jusqu'à leur date d'expiration.

Article 5

1. En cas de perturbation grave du marché intérieur des transports due à la libéralisation du cabotage, un État membre peut demander à la Commission d'adopter des mesures de sauvegarde.

Après avoir consulté les autres États membres, la Commission statue, le cas échéant, sur les mesures de sauvegarde nécessaires dans un délai de trente jours ouvrables à compter de la réception de la demande correspondante d'un État membre. Ces mesures peuvent comporter l'exclusion temporaire de la zone concernée du champ d'application du présent règlement, la durée d'une telle exclusion n'excédant pas douze mois.

La Commission communique au Conseil et aux États membres toute décision qu'elle prend concernant des mesures de sauvegarde.

▼B

Si, à l'issue d'une période de trente jours ouvrables, la Commission n'a pris aucune décision sur cette question, l'État membre concerné est en droit d'appliquer les mesures demandées jusqu'à ce que la Commission ait statué.

Cependant, en cas d'urgence, les États membres peuvent adopter unilatéralement les mesures provisoires appropriées, qui peuvent rester en vigueur pendant une période maximale de trois mois. Dans un tel cas, ils doivent informer immédiatement la Commission de l'adoption de telles mesures. La Commission peut abroger les mesures ou les confirmer avec ou sans modification jusqu'à ce qu'elle prenne sa décision définitive conformément au deuxième alinéa.

2. La Commission peut également adopter des mesures de sauvegarde de sa propre initiative, après avoir consulté les États membres.

Article 6

1. Par dérogation, les services maritimes suivants effectués dans la Méditerranée et le long de la côte de l'Espagne, du Portugal et de la France sont temporairement exemptés de l'application du présent règlement:

— les croisières, jusqu'au 1er janvier 1995,

— le transport de marchandises stratégiques (pétrole, produits pétroliers et eau potable), jusqu'au 1er janvier 1997,

— les services effectués par des navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes, jusqu'au 1er janvier 1998,

— les services réguliers de transport de passagers et de transport par transbordeur, jusqu'au 1er janvier 1999.

2. Par dérogation, le cabotage avec les îles de la Méditerranée et le cabotage concernant les archipels des Canaries, des Açores et de Madère, ainsi que Ceuta et Melilla, les îles françaises le long de la côte atlantique et les départements français d'outre-mer sont temporairement exemptés de l'application du présent règlement jusqu'au 1er janvier 1999.

3. Pour des raisons de cohésion socio-économique, la dérogation visée au paragraphe 2 est prorogée, en ce qui concerne la Grèce, jusqu'au 1er janvier 2004 pour les services réguliers de transport de passagers et de transport par transbordeur, ainsi que pour les services effectués par des navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes.

▼A1

4. Par dérogation à l'article 4, paragraphe 1, deuxième alinéa, les contrats de service public conclus avant la date de l'adhésion de la Croatie peuvent continuer de s'appliquer jusqu'au 31 décembre 2016.

5. Par dérogation à l'article 1er, paragraphe 1, jusqu'au 31 décembre 2014, les services de croisière assurés entre des ports croates par des navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes sont réservés à des navires immatriculés en Croatie et battant pavillon croate, fournis par des compagnies de navigation établies conformément à la législation croate, dont le principal établissement est situé en Croatie et dont le contrôle effectif est exercé en Croatie.

6. Par dérogation à l'article 1er, paragraphe 1, pendant la période transitoire courant jusqu'au 31 décembre 2014, la Commission peut, à la demande motivée d'un État membre, décider, dans les trente jours ouvrables qui suivent la réception de la demande en question, que des navires couverts par la dérogation prévue au paragraphe 5 du présent

▼A1

article n'offriront pas de service de croisière entre les ports de certaines régions d'un État membre autre que la Croatie s'il est démontré que ces services perturbent gravement ou risquent de perturber gravement le marché intérieur des transports dans les régions concernées. Si, à l'issue de la période de trente jours ouvrables, la Commission n'a pris aucune décision, l'État membre concerné est en droit d'appliquer des mesures de sauvegarde jusqu'à ce que la Commission ait statué. En cas d'urgence, l'État membre peut adopter unilatéralement les mesures provisoires appropriées qui peuvent rester en vigueur pendant une période maximale de trois mois. Ledit État membre en informe immédiatement la Commission. La Commission peut abroger ces mesures ou les confirmer jusqu'à ce qu'elle prenne sa décision définitive. Les États membres en sont informés.

▼B

Article 7

L'article 62 du traité est applicable aux questions couvertes par le présent règlement.

Article 8

Sans préjudice des dispositions du traité concernant le droit d'établissement et de celles du présent règlement, une personne assurant un service de transport maritime peut, à cette fin, exercer son activité à titre temporaire dans l'État membre dans lequel le service est assuré aux mêmes conditions que celles qui sont imposées par cet État à ses propres ressortissants.

Article 9

Avant d'adopter les dispositions législatives, réglementaires ou administratives en application du présent règlement, les États membres consultent la Commission. Ils l'informent de toute mesure ainsi adoptée.

Article 10

Avant le 1er janvier 1995, puis tous les deux ans, la Commission présente au Conseil un rapport sur l'application du présent règlement ainsi que, le cas échéant, toute proposition nécessaire.

Article 11

Le présent règlement entre en vigueur le 1er janvier 1993.

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