COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 30.1.2007
COM(2006) 869 final

2006/0308 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

abrogeant le règlement (CEE) n° 954/79 du Conseil concernant la ratification par les États membres de la convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes ou l'adhésion de ces États à la convention

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Motifs et objectifs de la proposition**

La proposition a pour objet d'abroger le règlement (CEE) n° 954/79 du Conseil, du 15 mai 1979, concernant la ratification par les États membres de la convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes ou l'adhésion de ces États à la convention. La présente proposition a été rendue nécessaire par l'adoption du règlement (CE) n° 1419/2006 du Conseil, du 25 septembre 2006, abrogeant le règlement (CEE) n° 4056/86 déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes et modifiant le règlement (CE) n° 1/2003 de manière à étendre son champ d'application au cabotage et aux services internationaux de tramp.

- **Contexte général**

Le règlement (CEE) n° 954/79 porte sur la ratification par les États membres de la convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes ou l'adhésion de ces États à la convention.

La convention relative à un code de conduite des conférences maritimes (Genève, 6 avril 1974) a été établie sous les auspices de la conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED) afin de définir un cadre international harmonisé pour le déroulement des conférences maritimes. L'objectif de la convention de la CNUCED était de promouvoir un juste équilibre concernant l'accès au fret, dans le transport maritime de ligne, entre opérateurs de pays développés et opérateurs de pays en développement. À cet effet, le code établit la règle dite «40/40/20» selon laquelle les envois entre deux États parties doivent être répartis comme suit: 40% pour des armateurs établis dans le pays d'origine, 40% pour des armateurs établis dans le pays de destination et 20% pour des armateurs d'autres pays (qui sont également parties au code). La convention prévoit également des règles et procédures visant à éviter les abus des conférences et à favoriser le dialogue entre chargeurs et transporteurs. Même si le principal objectif du code était de protéger les intérêts des pays en développement, ces derniers se sont déclarés déçus par la façon dont la convention a été appliquée à compter de son entrée en vigueur le 6 octobre 1983.

Treize États membres de la Communauté sont parties au code. En vertu de l'article 48 de celui-ci, les États ont le droit de devenir parties contractantes par adhésion ou signature suivie, si besoin est, de ratification, d'acceptation ou d'approbation conformément à leur droit national. Sur cette base, l'Allemagne et la Belgique ont ratifié la convention; le Danemark, l'Espagne, la Finlande, l'Italie, les Pays-Bas, le Portugal, le Royaume-Uni et la Suède y ont adhéré; la France, la République tchèque et la Slovaquie l'ont approuvée. La Norvège a également adhéré au code.

Comme le code de conduite prévoit l'attribution du fret en fonction de parts nationales, il a fallu introduire, dans le droit communautaire, des modalités visant à mettre ce mécanisme en conformité avec les principes du traité. Le règlement (CEE) n° 954/79 du Conseil a donc été adopté, qui exige des États membres, lorsqu'ils ratifient la convention, l'approuvent ou y adhèrent, d'émettre une réserve selon laquelle ils sont tenus d'ouvrir la part nationale qui leur a été accordée en vertu du code à tous les armateurs établis dans la Communauté. Le

règlement comporte aussi des modalités précises concernant la mise en œuvre de la convention mais n'impose pas aux États membres de la ratifier.

Le 25 septembre 2006, le Conseil a adopté le règlement (CE) n° 1419/2006 abrogeant le règlement (CEE) n° 4056/86. Le règlement (CEE) n° 4056/86 prévoyait d'exempter en bloc les conférences maritimes de l'interdiction de pratiques commerciales restrictives visée à l'article 81 du traité CE. Comme les règles de concurrence n'ont jamais été intégralement appliquées au secteur du transport maritime de ligne, la Commission publiera, préalablement à l'entrée en vigueur de cette abrogation, des lignes directrices sur la concurrence dans les transports maritimes de façon à permettre une transition en douceur vers un régime totalement concurrentiel. Les lignes directrices, qui doivent être promulguées d'ici à la fin 2007, aborderont des thèmes comme un entrepôt de données indépendant, la création d'une association professionnelle et de forums sectoriels, et la publication d'un barème de prix. L'objet de ces lignes directrices est d'expliquer, entre autres, comment appliquer les règles de concurrence au secteur du transport maritime de ligne en général, notamment la publication et l'échange réguliers d'informations sur l'utilisation des capacités. En vue de la préparation des lignes directrices, les services de Commission ont publié un document de travail sur le transport maritime de ligne en septembre 2006.

En vertu de l'article 1er, deuxième alinéa, du règlement (CE) n° 1419/2006 du Conseil, l'article 1er, paragraphe 3, points b) et c), les articles 3 à 7, l'article 8, paragraphe 2, et l'article 26 du règlement (CEE) n° 4056/86 restent applicables aux conférences maritimes qui satisfont aux exigences prévues par ledit règlement au 18 octobre 2006 – date d'entrée en vigueur du règlement (CE) n° 1419/2006 du Conseil – pendant une période transitoire de deux ans.

Par conséquent, le 18 octobre 2008 – c'est-à-dire au terme de la période transitoire – l'article 81, paragraphe 1, du traité s'appliquera au transport maritime de ligne et les conférences maritimes seront illégales pour les échanges à destination et en provenance de ports communautaires. Les États membres qui sont parties au code ne pourront plus remplir les obligations qui leur incombent, notamment l'obligation de faire en sorte que les compagnies maritimes nationales aient le droit d'être membre à part entière d'une conférence assurant leur trafic extérieur (article 1er, paragraphe 1, du code). Ces États membres devront donc se retirer de la convention. Il va sans dire que les États membres qui ne sont pas parties au code ne pourront plus le ratifier ni y adhérer.

Par conséquent, le règlement (CEE) n° 954/79 deviendra inapplicable et doit être abrogé en même temps que l'exemption, en faveur des conférences maritimes, de l'interdiction visée à l'article 81, paragraphe 1, du traité.

- **Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition**

Règlement (CEE) n° 954/79 du Conseil, du 15 mai 1979, concernant la ratification par les États membres de la convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes ou l'adhésion de ces États à la convention.

- **Cohérence avec les autres politiques et objectifs de l'Union**

La proposition est conforme à la politique de concurrence puisqu'elle vise à aligner l'acquis communautaire dans le secteur maritime sur la réforme proposée du transport maritime de ligne. Elle est également conforme à la politique actuelle de simplification puisque son

objectif est de supprimer de la réglementation communautaire un instrument juridique qui sera inapplicable.

2. CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT

- **Consultation des parties intéressées**

La présente proposition est tributaire du règlement (CE) n° 1419/2006 du Conseil abrogeant le règlement (CEE) n° 4056/86 déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes et modifiant le règlement (CE) n° 1/2003 de manière à étendre son champ d'application au cabotage et aux services internationaux de tramp.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Il n'a pas été nécessaire de faire appel à des experts extérieurs.

- **Analyse d'impact**

Comme la proposition concerne l'abrogation d'un règlement existant, il y a deux options possibles: 1) pas d'action législative; 2) action législative.

La première option implique que, malgré l'abrogation du règlement n° 4056/86, le règlement n° 954/79 resterait en vigueur, quoique inapplicable. Cette solution ne semble pas compatible avec la nécessaire cohérence du droit communautaire et sa simplification.

L'abrogation du règlement, en revanche, contribuera à mettre l'acquis communautaire maritime en conformité avec la réforme du transport maritime de ligne qui sera bientôt achevée.

Comme indiqué plus haut, la nécessité pour les États membres de se retirer du code de conduite de la CNUCED ne résulte pas de l'abrogation du règlement n° 954/79 mais de l'abrogation du règlement n° 4056/86. Il convient toutefois de signaler que, lorsque des États membres se retirent du code, ce dernier reste en vigueur pour les autres parties.

À cet égard, il faut rappeler que les conséquences économiques de la suppression progressive des conférences maritimes dans la Communauté (et du retrait consécutif des États membres du code) sur le secteur européen des transports maritimes ont été analysées dans le cadre de l'étude d'impact réalisée pour la proposition de règlement abrogeant le règlement n° 4056/86. De même, la Commission a déjà analysé l'impact de l'abrogation du règlement (CEE) n° 4056/86 du Conseil sur les pays en développement dont plusieurs sont parties au code.

3. ÉLEMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

- **Résumé des mesures proposées**

Il est proposé d'abroger le règlement (CEE) n° 954/79 du Conseil.

- **Base juridique**

Article 80 du traité.

- **Principe de subsidiarité**

La proposition relève de la compétence exclusive de la Communauté. Le principe de subsidiarité ne s'applique donc pas.

- **Principe de proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité puisque le seul moyen d'abroger le règlement (CEE) n° 954/79 du Conseil est d'adopter un règlement du Conseil.

La proposition n'implique de charge administrative pour aucune autorité communautaire, nationale, régionale ou locale. La charge administrative consistant, pour les gouvernements des États membres, à se retirer de la convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes ne résulte pas de la présente proposition – puisque le règlement n° 954/79 n'oblige pas les États membres à devenir partie au code – mais plutôt de l'abrogation du règlement (CEE) n° 4056/86 du Conseil.

- **Choix des instruments**

Instrument proposé: règlement.

D'autres moyens ne seraient pas appropriés pour la raison suivante: la proposition visant à abroger un règlement du Conseil, seul un règlement du Conseil pourrait être utilisé.

4. Incidence budgétaire

La proposition n'a pas d'incidence sur le budget de la Communauté.

5. Informations supplémentaires

- **Simplification**

La présente proposition prévoit une simplification de la législation.

Avec l'adoption de la proposition, un instrument juridique devenu inapplicable est supprimé de la réglementation communautaire.

- **Retrait de dispositions législatives en vigueur**

L'adoption de la proposition entraînera l'abrogation de la législation existante.

- **Espace économique européen**

Le texte proposé présente de l'intérêt pour l'EEE; il convient par conséquent qu'il y soit étendu.

- **Entrée en vigueur**

Pour des raisons de cohérence juridique, l'abrogation du règlement (CEE) n° 954/79 du Conseil doit entrer en vigueur en même temps que l'abrogation de l'exemption, en faveur des conférences maritimes, de l'interdiction visée à l'article 81, paragraphe 1, du traité, à savoir au terme de la période transitoire de deux ans prévue à l'article 1er, deuxième alinéa, du règlement (CE) n° 1419/2006 du Conseil abrogeant le règlement n° 4056/86.

2006/0308 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

abrogeant le règlement (CEE) n° 954/79 du Conseil concernant la ratification par les États membres de la convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes ou l'adhésion de ces États à la convention

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission[1],

vu l'avis du Comité économique et social européen[2],

vu l'avis du Comité des régions[3],

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité[4],

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (CEE) n° 954/79 du Conseil, du 15 mai 1979, concernant la ratification par les États membres de la convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes ou l'adhésion de ces États à la convention[5] prévoit que les États membres doivent satisfaire à certaines exigences lorsqu'ils ratifient ladite convention ou y adhèrent.

(2) La convention relative à un code de conduite des conférences maritimes définit un cadre réglementaire international applicable à ces conférences, notamment au moyen de règles sur l'accès aux parts de cargaison des armateurs établis sur le territoire des États parties à la convention et assurant leurs échanges extérieurs mutuels.

(3) Le règlement (CE) n° 1419/2006 du Conseil, du 25 septembre 2006[6], a abrogé le règlement (CEE) n° 4056/86 du Conseil, du 22 décembre 1986, déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes[7] qui,

---

1 JO C [...] du [...], p. [...].
2 JO C [...] du [...], p. [...].
3 JO C [...] du [...], p. [...].
4 JO C [...] du [...], p. [...].
5 JO L 121 du 17.5.1979, p. 1.
6 JO L 269 du 28.9.2006, p. 1.
7 JO L 378 du 31.12.1986, p. 4.

entre autres, prévoyait d'exempter les conférences maritimes de l'interdiction visée à l'article 81, paragraphe 1, du traité.

(4) Au terme de la période transitoire prévue par le règlement (CE) n° 1419/2006, l'interdiction visée à l'article 81, paragraphe 1, du traité s'appliquera aux services réguliers de transport maritime et, par conséquent, les conférences maritimes ne seront plus autorisées pour les échanges à destination et en provenance de ports des États membres.

(5) Les États membres seront donc dans l'impossibilité de remplir les obligations qui leur incombent en vertu du code. À cette date, les États membres ne seront plus en mesure de ratifier le code, de l'approuver ou d'y adhérer. Le règlement (CEE) n° 954/79 deviendra donc inapplicable et doit être abrogé au terme de la période transitoire prévue à l'article 1er, deuxième alinéa, du règlement (CE) n° 1419/2006, à savoir, au 18 octobre 2008.

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CEE) n° 954/79 est abrogé.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 18 octobre 2008.

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

Fait à Bruxelles, le […]

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*
[…]	*[…]*