

Articolo 2

1. Il criterio delle navi battenti bandiera di uno stato membro può essere aggiunto ai tre criteri di cui all'articolo 1 soltanto se lo stato membro interessato:

- consente all'iscrizione nel registro nazionale di navi appartenenti a compagnie di navigazione di altri stati membri che si avvalgono del diritto di stabilimento o, a condizione che sia applicata la reciprocità di trattamento, a compagnie di navigazione di altri paesi dell'OCSE che sono stabilite nello stato membro interessato, ovvero
- garantisca in altro modo la parità di trattamento, ivi compreso il riconoscimento in quanto compagnie di navigazione nazionale, alle compagnie di navigazione di altri stati membri che si avvalgono del diritto di stabilimento o, a condizione che sia applicata la reci-

procità di trattamento, alle compagnie di navigazione di altri paesi OCSE che sono stabilite nello stato membro interessato.

2. La Commissione certifica se è applicata la reciprocità di trattamento ai fini del presente articolo.

Articolo 3

Entro il 1° luglio 1986 gli stati membri adottano, previa consultazione della Commissione, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano la Commissione e gli altri stati membri in merito ai provvedimenti adottati.

Articolo 4

Gli stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Modifica alla proposta di regolamento (CEE) del Consiglio che determina le modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato ai trasporti marittimi

(85/C 212/06)

I seguenti articoli sostituiscono gli articoli da 1 a 8 nel testo originariamente presentato il 16 ottobre 1981.

*SEZIONE I**Articolo 1***Oggetto e campo d'applicazione del regolamento**

1. Il presente regolamento determina le modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato ai trasporti marittimi.

2. Esso concerne unicamente i servizi internazionali di trasporto marittimi — esclusi i servizi con navi da carico non regolari (tramp) — da o verso uno o più porti comunitari.

3. Ai sensi del presente regolamento:

- a) per «servizi di trasporto con navi da carico non regolari (tramps)» si intendono i servizi trasporto di merci alla rinfusa o di «break-bulk», mediante una nave noleggiata ad uno o più caricatori sulla base di un contratto di noleggio o di una nota di prenotazione, su linee non regolari e/o non pubblicate;
- b) per «conferenza marittima» si intende un gruppo di due o più trasportatori/armatori che assicura servizi internazionali di linea per il trasporto di merci su una o più linee entro limiti geografici determinati e che, nell'ambito di un accordo o di un'intesa di qualunque natura, fissa di concerto tariffe di nolo uniformi o comuni e eventuali altre condizioni per tali servizi;

- c) Per «utente dei trasporti» si intende un'impresa o un'associazione di imprese (caricatori, consignatari, spedizionieri, ecc.) che ha concluso o che manifesta l'intenzione di concludere un accordo contrattuale o di altra natura con una conferenza o con una compagnia di navigazione per il trasporto di merci.

*Articolo 2***Accordi tecnici**

1. Il divieto di cui all'articolo 85, paragrafo 1, del trattato non si applica agli accordi, alle decisioni e alle pratiche concordate aventi per oggetto e per effetto l'applicazione di miglioramenti tecnici o la cooperazione tecnica mediante:

- a) la fissazione o l'applicazione uniforme di norme o di tipi per le navi e altri mezzi di trasporto, il materiale, gli approvvigionamenti e gli impianti fissi;
- b) lo scambio o l'utilizzazione in comune, per l'esercizio dell'attività di trasporto, di navi, spazi di navi o posti/containers e altri mezzi di trasporto, di personale, di materiale o di impianti fissi;
- c) l'organizzazione e l'esecuzione di trasporti marittimi successivi o supplementari, nonché la fissazione e l'applicazione di prezzi a condizioni globali per detti trasporti;
- d) il coordinamento degli orari del trasporto su itinerari successivi;
- e) il raggruppamento di spedizioni isolate;

f) l'adozione o l'applicazione di regole uniformi relative alla struttura e alle condizioni di applicazione delle tariffe di trasporto.

2. Se necessario, la Commissione presenterà al Consiglio proposte intese a modificare l'elenco di cui al paragrafo 1.

Articolo 3

Esenzione delle intese tra vettori riguardanti l'esercizio di servizi regolari di trasporto marittimo

Sono esonerati dal divieto sancito all'articolo 85, paragrafo 1, del trattato, alle condizioni previste dall'articolo 4, gli accordi, le decisioni e le pratiche concordate tra tutti o parte dei membri di una o più conferenze marittime intesi a perseguire uno o più dei seguenti obiettivi:

- a) la fissazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto e eventualmente;
- b) il coordinamento degli orari delle navi o delle loro date di partenza o di scalo;
- c) la determinazione delle frequenze dei viaggi o degli scali;
- d) il coordinamento o la ripartizione dei viaggi o degli scali fra membri della conferenza;
- e) la regolazione della capacità di trasporto offerta da ciascuno dei membri;
- f) la ripartizione fra i membri del tonnellaggio trasportato o delle entrate.

Articolo 4

Condizioni alle quali è subordinata l'esenzione

L'esenzione prevista dall'articolo 3 è accordata a condizione che una conferenza non rechi, all'interno del mercato comune, pregiudizio a determinati porti, utenti dei trasporti o vettori applicando, per una stessa merce e nella zona contemplata dalla conferenza, prezzi e condizioni di trasporto che differiscono in base al paese d'origine o di destinazione o del porto di imbarco o di sbarco, se l'applicazione dei suddetti prezzi e condizioni non può giustificarsi sul piano economico.

Articolo 5

Obblighi ai quali è subordinata l'esenzione

L'esenzione prevista dall'articolo 3 è subordinata ai seguenti obblighi

1. Consultazioni

Si svolgono consultazioni per cercare di risolvere questioni generali tra gli utenti dei trasporti da un lato e le conferenze dall'altro, relativamente ai prezzi, alle condizioni e alla qualità dei servizi regolari di trasporto marittimo.

Le consultazioni avvengono ogni volta che ciò sia richiesto da una delle suddette parti.

2. Accordi di fedeltà

Qualora una conferenza offra agli utenti dei trasporti la possibilità di concludere accordi di fedeltà che comportino a loro favore ristorni o tassi di nolo ridotti ovvero, a seconda del caso, il beneficio di commissioni:

- a) la conferenza deve offrire agli utenti dei trasporti un sistema di ristorno immediato, oppure la scelta tra tale sistema ed un sistema di ristorno differito:
 - nel caso del sistema di ristorno immediato, ciascuna delle parti deve in ogni momento poter recedere dall'accordo di fedeltà senza penalità e con preavviso di durata non superiore ai sei mesi,
 - nel caso di un sistema di ristorno differito, il periodo di fedeltà sul quale è calcolato il ristorno e il successivo periodo di fedeltà richiesto prima del pagamento del ristorno stesso, non possono ciascuno superare la durata di sei mesi,
- b) In nessun caso, il divario tra il ristorno immediato e il ristorno differito dev'essere superiore al 3 % del tasso di nolo;
- c) Una conferenza non può invocare un precedente caso di recesso da un accordo di fedeltà da parte di un utente dei trasporti per non concludere un nuovo accordo di fedeltà con lo stesso, a meno che l'utente dei trasporti in questione non abbia pagato le penali dovute per la violazione del precedente accordo;
- d) L'accordo di fedeltà può riguardare soltanto le spedizioni di merci contemplate dalla tariffa della conferenza per le quali l'utente dei trasporti ha il diritto o la facoltà di scegliere la nave in virtù del contratto di acquisto, di vendita o di trasferimento della merce;
- e) La conferenza non può vietare agli utenti dei trasporti il ricorso a modi diversi dal trasporto marittimo, né opporsi a che l'utente dei trasporti conservi la scelta del porto di carico o di scarico e del trasportatore tra i porti serviti dalla conferenza e gli operatori membri di essa;
- f) La conferenza, dopo aver consultato gli utenti dei trasporti interessati deve stabilire:
 - i) l'elenco del carico e delle parti di carico convenute con gli utenti dei trasporti, che sono espressamente escluse dal campo d'applicazione dell'accordo di fedeltà,
 - ii) un elenco dei casi in cui gli utenti dei trasporti sono esentati dall'obbligo di fedeltà; tra questi casi, devono figurare in particolare quelli:
 - in cui le spedizioni sono effettuate in partenza da o a destinazione di un porto nella zona servita dalla conferenza, se tale servizio non è pubblicato, per cui si giustifica una richiesta di deroga,
 - quelli in cui il periodo di attesa in un porto supera una durata che dev'essere definita,

per ciascun porto e per ciascun prodotto o categoria di prodotti, previa consultazione degli utenti dei trasporti direttamente interessati al buon funzionamento del porto.

La conferenza dev'essere tuttavia informata dall'utente dei trasporti, in anticipo ed entro un termine stabilito, della sua intenzione sia di effettuare la spedizione da un porto non pubblicato dalla conferenza, sia di avvalersi, in un porto servito dalla conferenza, di una nave non conferenziata, non appena constatato, in base alla tabella pubblicata delle date di partenza, che il termine massimo di attesa sarà superato;

- g) È fatto salvo il diritto della conferenza di punire l'uso illecito che un utente dei trasporti potrebbe fare delle disposizioni delle lettere d), e) ed f) per eludere l'obbligo di fedeltà. L'importo della penale non deve superare i due terzi delle spese di nolo della specifica spedizione, calcolate al tasso previsto nell'accordo.

3. Servizi non compresi nel nolo

Per i trasporti a terra e i servizi in banchina non compresi nel nolo o nei compensi pattuiti e sul cui pagamento la compagnia marittima e l'utente hanno raggiunto un accordo, gli utenti dei trasporti devono avere la facoltà di rivolgersi ad imprese di loro scelta.

4. Disponibilità delle tariffe

Le tariffe, le condizioni ad esse relative, i regolamenti e gli emendamenti in materia devono essere sempre disponibili, su richiesta degli utenti dei trasporti, a prezzo ragionevole, o poter essere esaminati negli uffici delle compagnie di navigazione o dei loro agenti. Dai medesimi devono potersi desumere informazioni esplicite su tutte le condizioni relative al carico e allo scarico, sull'esatta estensione dei servizi compresi nel nolo in proporzione al trasporto marittimo e al trasporto terrestre nonché tutti gli oneri imposti dalla compagnia marittima e dalla pratica abituale in dette materie.

5. Notifica delle sentenze arbitrali e delle raccomandazioni

Le sentenze arbitrali e le raccomandazioni di conciliatori accettate dalle parti devono essere immediatamente comunicate alla Commissione quando compongono controversie vertenti su pratiche delle conferenze oggetto delle disposizioni dell'articolo 4 e dei punti 2 e 3.

Articolo 6

Esenzione delle intese tra utenti dei trasporti e conferenze riguardanti l'utilizzazione di servizi di trasporto marittimo di linea

Sono esonerati dal divieto sancito dall'articolo 85, paragrafo 1, del trattato gli accordi, le decisioni e le pratiche concordate tra utenti dei trasporti e conferenze, relativi ai prezzi, alle condizioni e alla qualità dei servizi di linea.

Articolo 7

Controllo degli accordi che beneficiano dell'esenzione

1. Violazione di un obbligo

Quando gli interessati contravvengono ad un obbligo ricollegato all'esenzione prevista dall'articolo 5, ai sensi dell'articolo 3 dello stesso, la Commissione per porre fine a tali violazioni può alle condizioni previste dalla sezione II:

- formulare raccomandazioni agli interessati;
- adottare, in caso di inosservanza da parte degli interessati di tali raccomandazioni e in funzione della gravità delle violazioni constatate, una decisione che a seconda dei casi vieta o impone agli interessati stessi il compimento di atti determinati, ovvero, pur revocando l'esenzione per categoria di cui beneficiano concede loro una esenzione individuale, conformemente all'articolo 10, paragrafo 4, oppure revoca il beneficio dell'esenzione per categoria.

2. Effetti incompatibili con l'articolo 85, paragrafo 3

- a) Quando a causa di particolari circostanze sottoindicate, determinati accordi, decisioni e pratiche concordate che beneficiano dell'esenzione prevista dagli articoli 3 e 6 producono nondimeno effetti che sono incompatibili con le condizioni stabilite dall'articolo 85, paragrafo 3, del trattato, la Commissione adotta, su denuncia o d'ufficio, alle condizioni previste dalla sezione II del presente regolamento e in funzione della gravità della situazione, i provvedimenti descritti alla lettera c) seguente.
- b) Le circostanze particolari derivano da:
- i) Atti di paesi terzi che:
 - intralciano l'attività di compagnie non conferenziate (outsiders) su un dato traffico,
 - impongono a compagnie conferenziate tariffe sleali,
 - impongono modalità che impediscono in qualsiasi altro modo il progresso tecnico o economico (ripartizione del carico, restrizioni quanto ai tipi di nave),
 - ii) Atti di una conferenza o modifiche delle condizioni del mercato in un dato traffico che determinano l'essenza di una concorrenza effettiva e potenziale.
 - iii) Atti di una conferenza che possono impedire il progresso tecnico o economico ovvero la partecipazione degli utilizzatori ai benefici che ne risultano.
- c) i) Se le circostanze particolari di cui alla lettera b) precedente hanno effetti diversi da quelli previsti al punto ii) seguente, la Commissione può adottare una delle misure descritte al paragrafo 1.
- ii) Se, però, le circostanze particolari determinano l'eliminazione della concorrenza contraria-

mente all'articolo 85, paragrafo 3, lettera b, del trattato la Commissione revoca il beneficio dell'esenzione per categoria e contemporaneamente decide se e a quali condizioni e obblighi supplementari possa essere accordata un'esenzione individuale al relativo accordo di conferenza.

Se la concorrenza è eliminata o rischia di esserlo a seguito dell'azione di un paese terzo la Commissione, al fine di rimediare alla situazione, procede a consultazioni con le competenti autorità del paese terzo interessato, facendole seguire se necessario da negoziati in base a direttive fissate dal Consiglio.

Articolo 8

Conflitti di diritto internazionale

1. Qualora l'applicazione del presente regolamento a determinate intese o pratiche restrittive possa entrare in conflitto con le disposizioni legislative, regolamentari o amministrative di determinati paesi terzi col rischio di

compromettere importanti interessi commerciali e marittimi della Comunità, la Commissione procede tempestivamente con le autorità competenti dei paesi terzi in questione alle consultazioni intese a conciliare nei limiti del possibile detti interessi con il rispetto del diritto comunitario.

2. Qualora il numero o la natura di siffatte consultazioni crei la necessità per la Commissione di negoziare un accordo con le competenti autorità del paese terzo interessato quanto all'esercizio dei suoi poteri, la Commissione prende le misure del caso.

3. Qualora si ravvisi l'opportunità di emendare i poteri delle competenti autorità del paese terzo o di modificare il regolamento, la Commissione chiede al Consiglio di conferire l'autorità di negoziare in conformità delle direttive che esso fisserà. Le modifiche del regolamento devono limitarsi alle condizioni ed agli obblighi previsti per la concessione dell'esenzione alle conferenze marittime e garantire un giusto equilibrio tra gli interessi dei trasportatori e degli armatori della Comunità.

Progetto di regolamento (CEE) del Consiglio relativo alle pratiche tariffarie sleali nei trasporti marittimi

(85/C 212/07)

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 ci sono motivi per ritenere, in base, tra l'altro, al sistema di informazione di cui alla decisione 78/774/CEE del Consiglio ⁽¹⁾, che la partecipazione competitiva delle flotte degli stati membri alla navigazione internazionale di linea è influenzata negativamente da talune pratiche sleali messe in atto da compagnie di navigazione di paesi terzi;

considerando che dette pratiche consistono nell'applicazione costante ai trasporti di talune merci selezionate di tassi di nolo che sono inferiori al nolo più basso praticato per le stesse merci da una seria e rappresentativa compagnia di navigazione non conferenziata;

considerando che siffatte pratiche di formazione delle tariffe sono rese possibili dal fatto che le compagnie interessate usufruiscono di vantaggi non commerciali, sia perché sono di proprietà del governo o controllate da quest'ultimo, sia perché hanno un accesso preferenziale ai trasporti marittimi a motivo della legislazione nazionale o in quanto gestiscono navi battenti bandiere di paesi che non hanno ratificato e non applicano alcune convenzioni internazionali in materia di sicurezza;

considerando che la Comunità dovrebbe essere in grado di intraprendere un'azione volta a difendersi dagli effetti di dette pratiche tariffarie;

considerando che non esistono regole internazionali riconosciute che definiscano in che consista un prezzo sleale nel campo dei trasporti marittimi;

considerando che sarebbe opportuno stabilire alcuni fattori appropriati per la determinazione del pregiudizio;

⁽¹⁾ GU n. L 258, del 21. 9. 1978, pag. 35.