

Article 2

1. Le critère de navire battant le pavillon d'un État membre ne peut être ajouté aux trois critères visés à l'article 1^{er} que si l'État membre concerné:

- autorise des compagnies maritimes d'autres États membres qui usent du droit d'établissement ou, sous réserve de réciprocité, des compagnies maritimes d'autres pays de l'OCDE établies dans l'État membre concerné à immatriculer leurs navires sur le registre national,
- assure par tout autre moyen, y compris la reconnaissance comme compagnie maritime nationale, l'égalité de traitement aux compagnies maritimes d'autres États membres, qui usent du droit d'établissement ou,

sous réserve de réciprocité, aux compagnies maritimes d'autres pays de l'OCDE qui sont établies dans l'État membre concerné.

2. La Commission certifie l'existence de la réciprocité de traitement au sens du présent article.

Article 3

Les États membres arrêtent, après avoir consulté la Commission et avant le 1^{er} juillet 1986, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils en informent la Commission et les autres États membres.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Modification de la proposition de règlement (CEE) du Conseil déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes

(85/C 212/06)

Les articles suivants remplacent les articles 1^{er} à 8 du texte initialement transmis le 16 octobre 1981.

SECTION PREMIÈRE*Article premier***Objet et champ d'application du règlement**

1. Le présent règlement détermine les modalités d'application aux transports maritimes des articles 85 et 86 du traité.

2. Il ne vise que les services de transports maritimes internationaux de marchandises et de passagers au départ ou à destination d'un ou de plusieurs ports de la Communauté, autres que les services de tramp.

3. Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) *services de tramp*: le transport de marchandises en vrac ou avec rupture de charge dans un navire affrété par un ou plusieurs chargeurs sur la base d'une charte-partie ou d'un bordereau de fret pour des dessertes non régulières et/ou non annoncées;
- b) *conférence maritime*: un groupe d'au moins deux transporteurs-exploitants de navires qui assure des services internationaux réguliers pour le transport de marchandises sur une (ou des) ligne(s) particulière(s) dans des limites géographiques déterminées et qui a conclu un accord ou un arrangement, quelle qu'en soit la nature, dans le cadre duquel ces transporteurs fixent des taux de fret uniformes ou communs et toutes autres conditions applicables à ces services;

- c) *usager*: toute entreprise ou association d'entreprises (par exemple chargeurs, destinataires, transitaires, etc.) qui a conclu ou qui manifeste l'intention de conclure un accord contractuel ou autre avec une conférence ou une compagnie maritime en vue du transport de marchandises.

*Article 2***Ententes techniques**

1. L'interdiction édictée par l'article 85 paragraphe 1 du traité ne s'applique pas aux accords, décisions et pratiques concertées qui ont pour objet et effet de mettre en œuvre des améliorations ou une coopération de caractère technique par:

- a) l'établissement ou l'application uniforme de normes ou de types pour les navires et autres moyens de transport, le matériel, les avitaillements et les installations fixes;
- b) l'échange ou l'utilisation en commun, pour l'exploitation des transports, de navires, d'espace sur les navires ou de slots et autres moyens de transport, de personnel, de matériel ou d'installations fixes;
- c) l'organisation et l'exécution de transports maritimes successifs ou complémentaires ainsi que la fixation et l'application de prix et conditions globaux pour ces transports;
- d) la coordination des horaires de transports sur des itinéraires successifs;
- e) le groupement d'envois isolés;

f) l'établissement ou l'application de règles uniformes concernant la structure et les conditions d'application des tarifs de transport.

2. La Commission saisira, en cas de besoin, le Conseil de propositions visant à modifier la liste contenue au paragraphe 1.

Article 3

Exemption des ententes entre transporteurs concernant l'exploitation de services réguliers de transport maritime

Sont exemptés de l'interdiction édictée par l'article 85 paragraphe 1 du traité, sous la condition prévue à l'article 4 du présent règlement, les accords, décisions et pratiques concertées de tout ou partie des membres d'une ou de plusieurs conférences maritimes ayant un ou plusieurs des objectifs suivants:

- a) fixation des prix et des conditions du transport, et selon le cas;
- b) coordination des horaires des navires ou de leurs dates de voyage ou d'escale;
- c) détermination de la fréquence des voyages ou des escales;
- d) coordination ou répartition des voyages ou des escales entre membres de la conférence;
- e) régulation de la capacité de transport offerte par chacun des membres;
- f) répartition entre ces membres du tonnage transporté ou de la recette.

Article 4

Conditions dont est assortie l'exemption

Le bénéfice de l'exemption prévue à l'article 3 est subordonné à la condition qu'une conférence ne peut, à l'intérieur du Marché commun, porter préjudice à certains ports, chargeurs ou transporteurs en appliquant pour le transport de marchandises identiques, dans la zone couverte par la conférence, des barèmes et des conditions qui diffèrent selon le pays d'origine ou de destination, la part de chargement ou de déchargement et ne peuvent pas être justifiés économiquement.

Article 5

Obligations dont est assortie l'exemption

L'exemption prévue à l'article 3 est assortie des obligations suivantes:

1. Consultations

Des consultations doivent avoir lieu en vue de trouver des solutions sur les questions de principe générales se posant entre les usagers, d'une part, et les conférences, d'autre part, concernant les taux de fret, les conditions et la qualité des services réguliers de transport maritime.

Ces consultations ont lieu toutes les fois qu'elles sont demandées par l'une quelconque des parties susmentionnées.

2. Accords de fidélité

Lorsqu'une conférence propose aux usagers la conclusion d'accords de fidélité les faisant bénéficier de ristournes ou de taux réduits ou éventuellement de commissions:

- a) chaque conférence doit offrir aux usagers soit un système de ristourne immédiate, soit une option entre un tel système et un système de ristourne différée:
 - dans le cas d'un système de ristourne immédiate, chaque partie doit pouvoir mettre fin à l'accord de fidélité à tout moment, sans pénalité et moyennant un préavis n'excédant pas six mois,
 - dans le cas d'un système de ristourne différée, la période de fidélité sur laquelle est calculée la ristourne et la période subséquente de fidélité exigée avant paiement de cette ristourne ne peuvent chacune excéder une durée de six mois;
- b) l'écart entre les ristournes immédiates et les ristournes différées ne pourra en aucun cas être supérieur à 3 % du taux de fret;
- c) une conférence ne peut invoquer la résiliation antérieure d'un accord de fidélité par un usager pour refuser de conclure avec lui un nouvel accord de fidélité, sauf si l'usager concerné n'a pas payé les amendes encourues pour violation d'un engagement antérieur;
- d) l'accord de fidélité ne peut porter que sur les envois de marchandises visées par le tarif de la conférence et pour lesquels l'usager a le droit ou la possibilité de déterminer le transporteur en vertu du contrat d'achat, de vente ou de transfert de la marchandise;
- e) la conférence ne peut interdire aux usagers d'utiliser des modes de transport autres que le transport maritime et ne peut par ailleurs leur dénier le droit du choix du port de chargement ou de déchargement et du transporteur parmi les ports qu'elle dessert et les opérateurs membres de la conférence;
- f) la conférence, après consultation des usagers intéressés, doit établir:
 - i) la liste des cargaisons et des parties de cargaison convenues avec les usagers, qui sont expressément exclues du champ de l'accord de fidélité,
 - ii) une liste des cas qui délient les usagers de leur obligation de fidélité. Parmi ces cas doivent notamment figurer ceux:
 - où les envois sont faits au départ ou à destination d'un port dans la zone desservie par la conférence mais dont la desserte n'est pas publiée et où une demande de dérogation peut se justifier,
 - et ceux où le délai d'attente dans un port dépasse une durée qui doit être définie, par port et par produit ou catégorie de

produits, après consultation des usagers directement intéressés à la bonne desserte du port.

La conférence doit cependant être informée à l'avance par l'usager, dans un délai déterminé, de son intention, soit d'expédier au départ d'un port non publié, soit de faire usage d'un navire hors-conférence au départ d'un port desservi par la conférence dès qu'il a pu constater, d'après le tableau publié des départs, que le délai maximal d'attente sera dépassé;

- g) il n'est pas porté préjudice au droit pour la conférence de sanctionner l'usage abusif qu'un usager pourrait faire des dispositions des points d) à f) ci-avant en vue d'éluder son obligation de fidélité en lui infligeant une amende. Le montant des amendes ne dépassera pas les deux tiers du montant du fret pour le transport visé, calculé au taux prévu dans le contrat.

3. Services non couverts par le fret

Pour les transports terrestres et les services à quai qui ne sont pas couverts par le fret ou les redevances sur le paiement desquels la compagnie maritime et l'usager se sont mis d'accord, les usagers auront la faculté de s'adresser aux entreprises de leur choix.

4. Publication des barèmes

Les barèmes, conditions connexes, règlements et toutes modifications les concernant seront, sur demande, mis à la disposition des usagers à un prix raisonnable ou pourront être consultés dans les bureaux des compagnies maritimes et de leurs agents. Ils énonceront toutes les conditions relatives au chargement et au déchargement, préciseront en détail les services couverts par le fret au prorata de la partie maritime et de la partie terrestre du transport et les services couverts par toute autre redevance perçue par la compagnie maritime ainsi que les usages en la matière.

5. Notification à la Commission des sentences arbitrales et recommandations

Les sentences arbitrales et recommandations de conciliateurs acceptées par les parties, qui règlent des litiges portant sur les pratiques des conférences visées à l'article 4 et aux points 2 et 3 ci-avant, sont notifiées sans délai à la Commission.

Article 6

Exemption des ententes entre usagers et conférences sur l'utilisation de services réguliers de transport maritime

Sont exemptés de l'interdiction édictée à l'article 85 paragraphe 1 du traité, les accords, décisions et pratiques concertées entre les usagers d'une part, et les conférences d'autre part, qui portent sur les prix, les conditions et la qualité des services de ligne.

Article 7

Contrôle des ententes exemptées

1. Manquement à une obligation

Lorsque les intéressés manquent à une obligation dont est assortie, aux termes de l'article 5, l'exemption prévue à l'article 3, la Commission peut, en vue de faire cesser ces contraventions et dans les conditions prévues par la section II:

- adresser des recommandations aux intéressés,
- en cas d'inobservation de ces recommandations par les intéressés et en fonction de la gravité de l'infraction en cause, adopter une décision qui, soit leur interdit ou au contraire leur enjoint d'accomplir certains actes, soit, tout en leur retirant le bénéfice de l'exemption par catégorie, leur accorde une exemption individuelle conformément à l'article 10 paragraphe 4, ou encore leur supprime le bénéfice de l'exemption par catégorie.

2. Effets incompatibles avec l'article 85 paragraphe 3

- a) Lorsque, en raison des circonstances particulières décrites ci-après, des accords, décisions et pratiques concertées bénéficiant de l'exemption prévue aux articles 3 et 6 ont cependant des effets incompatibles avec les conditions prévues à l'article 85 paragraphe 3 du traité, la Commission prend, sur plainte ou d'office, dans les conditions prévues par la section II et en fonction de la gravité de la situation, les mesures énoncées au point c) ci-avant.

- b) Les circonstances particulières résultent de:

- i) tout acte d'un pays tiers qui:
 - entrave le fonctionnement des lignes hors conférence (*outsiders*) sur un trafic donné,
 - impose aux membres de la conférence des tarifs abusifs
 - ou
 - impose d'autres modalités qui font obstacle au progrès techniques ou économique (répartition de la cargaison transportée, restrictions quant aux types de navires),
- ii) tout acte d'une conférence ou toute modification des conditions du marché applicables à un trafic donné, entraînant l'absence d'une concurrence effective et potentielle
- ou
- iii) tout acte d'une conférence susceptible de faire obstacle au progrès technique ou économique ou à la participation des usagers au profit qui en résulte.

- c) i) Si les circonstances particulières énumérées au point b) ont des effets autres que ceux visés sous ii), la Commission peut prendre toute mesure décrite au paragraphe 1;
- ii) si les circonstances particulières entraînent une élimination de la concurrence contraire aux

dispositions de l'article 85 paragraphe 3 point b) du traité, la Commission tirera le bénéfice de l'exemption de groupe et dans le même temps, elle pourra décider des conditions et charges supplémentaires auxquelles une exemption individuelle pourrait être accordée à l'entente visée.

Si la concurrence est ou risque d'être éliminée du fait d'un acte d'un pays tiers, la Commission, afin de remédier à la situation, procède avec les autorités compétentes du pays tiers concerné, à des consultations éventuellement suivies de négociations au titre de directives données par le Conseil.

Article 8

Conflits de droit international

1. Dans le cas où l'application du présent règlement à certaines ententes ou pratiques restrictives est de nature à entrer en conflit avec les dispositions législatives, réglementaires ou administratives de certains pays tiers,

compromettant par là-même des intérêts commerciaux et maritimes importants de la Communauté, la Commission procède en temps utile à des consultations avec les autorités compétentes des pays tiers concernés en vue de concilier dans la mesure du possible les intérêts susmentionnés et le respect du droit communautaire.

2. Lorsque le nombre ou la nature des consultations exige de la Commission qu'elle négocie un arrangement avec les autorités compétentes du pays tiers concerné sur l'exercice de leurs compétences, la Commission prend les mesures qui s'imposent.

3. S'il s'avère souhaitable de modifier soit les compétences des autorités compétentes du pays tiers, soit le règlement, la Commission demande au Conseil de la mandater pour négocier conformément aux orientations définies par ce dernier. Les modifications apportées au règlement seront limitées aux conditions et obligations auxquelles est subordonné l'octroi d'une exemption aux conférences maritimes et devront assurer le maintien d'un équilibre approprié entre les intérêts de chargeurs et un des armateurs de la Communauté.

Projet de règlement (CEE) du Conseil relatif aux pratiques tarifaires déloyales dans les transports maritimes

(85/C 212/07)

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 divers facteurs, notamment les enseignements tirés du système d'information instauré par la décision 78/774/CEE du Conseil ⁽¹⁾ portent à croire que certaines pratiques déloyales de compagnies de pays tiers entravent la libre participation des flottes des États membres au trafic de ligne international;

considérant que ces pratiques consistent à appliquer au transport de certaines catégories de marchandises des

taux de fret régulièrement inférieurs aux taux les plus bas pratiqués pour les mêmes marchandises par un armateur établi représentatif des compagnies non membres de la conférence correspondante;

considérant que ces pratiques tarifaires tirent leurs possibilités d'existence des avantages non commerciaux dont les compagnies en cause jouissent du fait soit qu'elles appartiennent à l'État ou sont contrôlées par lui, soit qu'elles bénéficient, grâce à la législation nationale, d'un accès privilégié à certains frets, soit qu'elles exploitent des navires qui battent le pavillon d'États qui n'ont pas ratifié ou ne mettent pas en œuvre certaines conventions internationales relatives à la sécurité des navires;

considérant que la Communauté devrait pouvoir se défendre contre de telles pratiques tarifaires;

considérant qu'il n'existe pas de règles internationales reconnues qui définissent en quoi consiste un prix déloyal dans le domaine des transports maritimes;

considérant qu'il convient de définir les facteurs qui peuvent être utiles pour la détermination d'un préjudice;

⁽¹⁾ JO n° L 258 du 21. 9. 1978, p. 35.