

I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

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

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 de l'Assemblée ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽²⁾,

considérant qu'une convention relative à un code de conduite des conférences maritimes a été élaborée par une conférence convoquée sous les auspices de la Conférence des Nations unies pour le commerce et le développement et qu'elle est ouverte à la ratification ou à l'adhésion ;

considérant que les questions réglées par le code de conduite sont importantes non seulement pour les États membres mais également pour la Communauté, notamment du point de vue des transports maritimes et des échanges commerciaux, et qu'il importe donc qu'une position commune soit adoptée en ce qui concerne ce code ;

considérant que cette position commune doit respecter les principes et les objectifs du traité et apporter une contribution importante en vue de répondre aux aspirations des pays en développement dans le domaine des transports maritimes, tout en poursuivant l'objectif de maintenir en vigueur, dans ce domaine, les principes commerciaux appliqués par les compagnies maritimes des pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et dans le cadre des échanges maritimes entre ces pays ;

considérant que, pour assurer le respect de ces principes et de ces objectifs, alors que le code de conduite ne prévoit pas de disposition permettant l'adhésion de la Communauté en tant que telle, il importe que les États membres ratifient ce code ou y adhèrent sous

réserve de certains arrangements prévus par le présent règlement ;

considérant qu'il est reconnu que le rôle stabilisateur des conférences est de nature à garantir des services fiables aux chargeurs, mais qu'il est nécessaire d'éviter de la part des conférences d'éventuelles violations des règles de concurrence du traité ; que la Commission présentera par conséquent au Conseil une proposition de règlement concernant l'application de ces règles aux transports maritimes,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT :

Article premier

1. Les États membres, en ratifiant la convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes ou en y adhérant, informent le secrétaire général des Nations unies par écrit que cette ratification ou cette adhésion a eu lieu conformément au présent règlement.

2. L'instrument de ratification ou d'adhésion est accompagné des réserves indiquées à l'annexe I.

Article 2

1. Dans le cas d'une conférence existante, chaque groupe de compagnies maritimes d'une même nationalité qui en sont membres détermine par négociation commerciale avec une autre compagnie maritime de cette nationalité si celle-ci est susceptible de participer comme compagnie maritime nationale à ladite conférence.

En cas de création d'une nouvelle conférence, les compagnies maritimes de la même nationalité déterminent par négociation commerciale laquelle ou lesquelles d'entre elles sera ou seront susceptibles de participer comme compagnies maritimes nationales à la future conférence.

⁽¹⁾ JO n° C 131 du 5. 6. 1978, p. 34.

⁽²⁾ JO n° C 269 du 13. 11. 1978, p. 46.

2. Si les négociations visées au paragraphe 1 n'aboutissent pas à un accord, chaque État membre peut, à la demande d'une des compagnies concernées et après avoir entendu l'ensemble de celles-ci, prendre les mesures nécessaires pour régler le différend.

3. Chaque État membre veille à ce que toutes les compagnies maritimes exploitants de navires établies sur son territoire conformément au traité instituant la Communauté économique européenne reçoivent le même traitement que les compagnies qui ont leur siège social sur son territoire et dont le contrôle effectif est exercé sur ce dernier.

Article 3

1. Lorsqu'une conférence maritime exploite un *pool* ou un accord d'accostage, de desserte et/ou de répartition du trafic sous toute autre forme, conformément à l'article 2 du code de conduite, le volume de cargaison qui, en vertu de ce code, revient au groupe de compagnies maritimes nationales de chaque État membre participant à ce trafic, ou aux compagnies maritimes des États membres participant à ce trafic en tant que compagnies maritimes de pays tiers, fait l'objet d'une redistribution à moins qu'il n'en soit décidé autrement par toutes les compagnies membres de la conférence et parties aux présentes règles de redistribution. Cette redistribution des parts de cargaison s'effectue sur la base d'une décision unanime des compagnies maritimes membres de la conférence et participant à cette redistribution, en vue d'assurer à toutes ces compagnies une part équitable du trafic de conférence.

2. La quote-part qui est allouée en fin de compte à chaque participant est déterminée en fonction de principes commerciaux, compte tenu plus particulièrement :

- a) du volume de cargaison transporté par la conférence et produit par les États membres dont le trafic est assuré par celle-ci ;
- b) des prestations antérieures des compagnies maritimes dans le trafic composant le *pool* ;
- c) du volume de cargaison transporté par la conférence et acheminé par les ports des États membres ;
- d) des besoins des chargeurs dont les cargaisons sont transportées par la conférence.

3. Si aucun accord n'intervient quant à la redistribution des cargaisons visée au paragraphe 1, la question est, à la demande d'une des parties, soumise à conciliation selon la procédure décrite à l'annexe II. Tout différend non réglé par la voie de la procédure de conciliation peut, avec l'accord des parties, être soumis

à arbitrage. Dans ce cas, la sentence arbitrale lie les parties.

4. Les quotes-parts allouées conformément aux paragraphes 1, 2 et 3 sont régulièrement revues, à des intervalles à fixer d'avance, compte tenu des critères énoncés au paragraphe 2 et notamment du point de vue de la fourniture de services adéquats et efficaces aux chargeurs.

Article 4

1. Dans un trafic de conférence entre un État membre de la Communauté et un État partie au code de conduite qui n'est pas un pays de l'OCDE, une compagnie maritime d'un autre pays de l'OCDE qui désire participer à la redistribution prévue à l'article 3 du présent règlement peut le faire sous réserve d'une réciprocité définie au niveau gouvernemental ou armatorial.

2. Sans préjudice du paragraphe 3 du présent article, l'article 2 du code de conduite n'est pas appliqué dans les trafics de conférence entre les États membres et, sur une base de réciprocité, entre ces États et les autres pays de l'OCDE qui sont parties au code.

3. Le paragraphe 2 du présent article n'affecte pas les possibilités de participation en tant que compagnies maritimes d'un pays tiers à ces trafics, conformément aux principes posés à l'article 2 du code de conduite, des compagnies maritimes d'un pays en développement qui sont reconnues comme compagnies maritimes nationales aux termes du code et qui sont :

- a) déjà membres d'une conférence assurant ces trafics ou
- b) admises à une telle conférence au titre de l'article 1^{er} paragraphe 3 du code.

4. L'article 3 et l'article 14 paragraphe 9 du code de conduite ne sont pas appliqués dans les trafics de conférence entre les États membres et, sur une base de réciprocité, entre ces États et les autres pays de l'OCDE qui sont parties au code.

5. Dans les trafics de conférence entre les États membres ainsi qu'entre ces États et les autres pays de l'OCDE qui sont parties au code de conduite, les chargeurs et les armateurs des États membres n'insistent pas pour appliquer les procédures de règlement des différends prévues au chapitre VI du code dans leurs relations mutuelles ou, sur une base de réciprocité, vis-à-vis des chargeurs et des armateurs des autres pays de l'OCDE, s'ils conviennent entre eux d'autres procédures de règlement des différends. Ils tirent notam-

ment pleinement partie des possibilités qu'offre l'article 25 paragraphes 1 et 2 du code pour régler les différends selon des procédures autres que celles qui sont prévues au chapitre VI du code.

Article 5

Pour l'adoption de décisions relatives à des matières définies dans l'accord de conférence concernant le trafic d'un État membre et autres que celles qui sont visées à l'article 3 du présent règlement, les compa-

gnies maritimes nationales de cet État consultent toutes les autres compagnies de la Communauté qui sont membres de la conférence avant de donner ou de refuser leur assentiment.

Article 6

Les États membres arrêtent, en temps utile, après consultation de la Commission, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires à l'exécution du présent règlement.

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

Fait à Bruxelles, le 15 mai 1979.

Par le Conseil

Le président

R. BOULIN

*ANNEXE I***RÉSERVES**

Les États membres, en ratifiant la convention ou en y adhérant, émettent les trois réserves et la réserve interprétative indiquées ci-après :

1. Pour l'application du code de conduite, la notion de « compagnie maritime nationale », dans le cas d'un État membre de la Communauté économique européenne, peut comprendre toute compagnie maritime exploitant de navires établie sur le territoire de cet État membre conformément au traité instituant la Communauté économique européenne.
2. a) Sans préjudice du texte sous b) de la présente réserve, l'article 2 du code de conduite n'est pas appliqué dans les trafics de conférence entre les États membres de la Communauté et, sur une base de réciprocité, entre ces États et les autres pays de l'OCDE qui sont parties au code ;
b) le texte sous a) n'affecte pas les possibilités de participation en tant que compagnies maritimes d'un pays tiers à ces trafics, conformément aux principes posés à l'article 2 du code, des compagnies maritimes d'un pays en développement qui sont reconnues comme compagnies maritimes nationales aux termes du code et qui sont :
 - i) déjà membres d'une conférence assurant ces trafics
ou
 - ii) admises à une telle conférence au titre de l'article 1^{er} paragraphe 3 du code.
3. L'article 3 et l'article 14 paragraphe 9 du code de conduite ne sont pas appliqués dans les trafics de conférence entre les États membres de la Communauté et, sur une base de réciprocité, entre ces États et les autres pays de l'OCDE qui sont parties au code.
4. Dans les trafics où l'article 3 du code de conduite s'applique, la dernière phrase de cet article est interprétée en ce sens que :
 - a) les deux groupes de compagnies maritimes nationales coordonneront leurs positions avant de voter sur des questions concernant le trafic entre leurs deux pays ;
 - b) cette phrase s'applique uniquement aux questions que l'accord de conférence désigne comme demandant l'assentiment des deux groupes de compagnies maritimes nationales concernés et non pas à toutes les questions réglées dans l'accord de conférence.

*ANNEXE II***CONCILIATION VISÉE À L'ARTICLE 3 PARAGRAPHE 3**

Les parties au différend désignent un ou plusieurs conciliateurs.

Si elles ne parviennent pas à se mettre d'accord à ce sujet, chacune des parties au différend désigne un conciliateur, et les conciliateurs ainsi désignés en cooptent un autre qui présidera. Si l'une des parties s'abstient de désigner un conciliateur, ou si les conciliateurs désignés par les parties n'ont pas pu se mettre d'accord pour coopter un président, le président de la chambre de commerce internationale procède, à la demande d'une des parties, aux désignations nécessaires.

Les conciliateurs font tout leur possible pour régler le différend. Ils fixent la procédure à suivre. Leur rémunération est payée par les parties au différend.
