

Journal officiel

des Communautés européennes

ISSN 0378 - 7060

L 378

29^e année

31 décembre 1986

Édition de langue française

Législation

Sommaire

I Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité

- ★ Règlement (CEE) n° 4055/86 du Conseil, du 22 décembre 1986, portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers 1
- ★ 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 4
- ★ Règlement (CEE) n° 4057/86 du Conseil, du 22 décembre 1986, relatif aux pratiques tarifaires déloyales dans les transports maritimes 14
- ★ Règlement (CEE) n° 4058/86 du Conseil, du 22 décembre 1986, concernant une action coordonnée en vue de sauvegarder le libre accès au trafic transocéanique 21
- ★ Règlement (CEE) n° 4059/86 du Conseil, du 22 décembre 1986, concernant l'octroi d'un soutien financier à des projets d'infrastructures de transport 24

I

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

RÈGLEMENT (CEE) N° 4055/86 DU CONSEIL

du 22 décembre 1986

portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes
entre États membres et entre États membres et pays tiers

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 que, en vertu de l'article 3 du traité, l'abolition, entre les États membres, des obstacles à la libre circulation des services est une des activités de la Communauté;

considérant que, en vertu de l'article 61 du traité, la libre circulation des services en matière de transports est régie par les dispositions du titre relatif aux transports;

considérant qu'il est également nécessaire d'appliquer ce principe à l'intérieur de la Communauté pour pouvoir poursuivre, *vis-à-vis* des pays tiers, une politique efficace visant à garantir une application permanente des principes commerciaux à la navigation maritime;

considérant que le règlement (CEE) n° 954/79 du Conseil ⁽³⁾, assure, notamment au sein des conférences, la liberté d'accès à la partie du trafic de ligne qui n'est pas couverte par des engagements aux compagnies nationales de pays tiers en vertu de la convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes, dès qu'elle sera ratifiée par les États membres;

considérant que le code de conduite ne s'applique pas encore à tous les trafics communautaires et ne s'appliquera vraisemblablement pas à l'avenir à certains d'entre eux étant donné

qu'il n'a pas encore été ratifié par tous les États membres et que certains pays tiers ne le ratifieront vraisemblablement pas;

considérant que le code de conduite ne s'applique qu'aux conférences maritimes et au fret transporté par leurs membres et ne s'applique donc pas aux compagnies indépendantes ni aux compagnies qui effectuent des transports de vrac et de tramp, domaines d'activité dans lesquels la Communauté vise à maintenir un régime de concurrence loyale et libre;

considérant que la Communauté adhère entièrement à la résolution n° 2 adoptée par la conférence des plénipotentiaires des Nations unies sur un code de conduite des conférences maritimes qui déclare que, dans l'intérêt d'un développement harmonieux des services de transports maritimes, les compagnies hors conférence ne devraient pas être empêchées de fonctionner pour autant qu'elles respectent le principe de la concurrence loyale sur une base commerciale;

considérant que les États membres affirment leur attachement à une situation de libre concurrence qui constitue l'une des caractéristiques essentielles des trafics en vrac sec et liquide et sont convaincus que l'institution du partage des cargaisons dans ces trafics affectera gravement les intérêts commerciaux de tous les pays en majorant considérablement les coûts de transport;

considérant que les armateurs de la Communauté ont à faire face à des restrictions de plus en plus nombreuses imposées par des pays tiers qui les empêchent d'offrir leurs services à des chargeurs établis dans leur propre État membre, dans d'autres États membres ou dans les pays tiers concernés et que ces restrictions peuvent avoir des effets néfastes sur l'ensemble du trafic de la Communauté;

considérant que certaines de ces restrictions sont inscrites dans des accords bilatéraux conclus entre des pays tiers et certains États membres et que d'autres sont reprises par des dispositions similaires de la législation ou les usages administratifs de certains États membres;

considérant que le principe de la libre prestation des services devrait donc s'appliquer désormais aux transports maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers en

⁽¹⁾ JO n° C 255 du 13. 10. 1986, p. 169.

⁽²⁾ JO n° C 172 du 2. 7. 1984, p. 178.

⁽³⁾ JO n° L 121 du 17. 5. 1979.

vue d'abolir progressivement les restrictions existantes et d'empêcher l'introduction de nouvelles restrictions;

considérant que la structure du secteur des transports maritimes de la Communauté est telle qu'il est approprié que les dispositions du présent règlement s'appliquent également aux ressortissants des États membres établis hors de la Communauté et aux compagnies maritimes établies hors de la Communauté et contrôlées par des ressortissants d'un État membre, si leurs navires sont immatriculés dans cet État membre conformément à sa législation;

considérant qu'il est nécessaire de prévoir des périodes de transition de durée raisonnable, en accord avec les caractéristiques du type de transport concerné,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

1. La libre prestation des services de transport maritime entre États membres et entre États membres et pays tiers est applicable aux ressortissants des États membres établis dans un État membre autre que celui du destinataire des services.

2. Les dispositions du présent règlement s'appliquent également aux ressortissants des États membres établis hors de la Communauté et aux transports maritimes établis hors de la Communauté et contrôlés par des ressortissants d'un État membre, si leurs navires sont immatriculés dans cet État membre conformément à sa législation.

3. Les dispositions des articles 55 à 58 et celles de l'article 62 du traité sont applicables à la matière régie par le présent règlement.

4. Aux fins du présent règlement, sont considérés comme des services de transport maritime entre États membres et entre États membres et pays tiers, s'ils sont normalement assurés contre rémunération:

a) *les transports intracommunautaires:*

transport de voyageurs ou de marchandises par mer entre un port d'un État membre et un port ou une installation *offshore* d'un autre État membre;

b) *le trafic avec des pays tiers:*

transport de voyageurs ou de marchandises par mer entre un port d'un État membre et un port ou une installation *offshore* d'un pays tiers.

Article 2

Par dérogation à l'article 1^{er}, les restrictions nationales unilatérales applicables au transport de certaines marchandises dont l'acheminement est en tout ou en partie réservé aux

navires battant pavillon national, existant avant le 1^{er} juillet 1986, sont supprimées au plus tard aux dates prévues par le calendrier suivant:

- transport entre États membres effectué par des navires battant pavillon d'un État membre: le 31 décembre 1989,
- transport entre États membres et pays tiers effectué par des navires battant pavillon d'un État membre: le 31 décembre 1991,
- transport entre États membres et entre États membres et pays tiers effectué par d'autres navires: le 1^{er} janvier 1993.

Article 3

Les arrangements en matière de partage des cargaisons contenus dans les accords bilatéraux existants conclus par les États membres avec des pays tiers sont supprimés progressivement ou adaptés conformément aux dispositions de l'article 4.

Article 4

1. Les arrangements existant en matière de partage des cargaisons non supprimés en vertu de l'article 3 sont adaptés conformément à la législation communautaire et notamment:

- a) pour ce qui est des trafics régis par le code de conduite des conférences maritimes des Nations unies, ils respectent ce code et les obligations incombant aux États membres aux termes du règlement (CEE) n° 954/79;
- b) pour ce qui est des trafics non régis par le code de conduite des conférences maritimes des Nations unies, les accords sont adaptés dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, avant le 1^{er} janvier 1993, de manière à prévoir un accès équitable, libre et non discriminatoire de tous les ressortissants de la Communauté, tels qu'ils sont définis à l'article 1^{er}, aux parts de cargaison revenant aux États membres concernés.

2. Les mesures nationales prises en vertu du paragraphe 1 sont immédiatement notifiées aux États membres et à la Commission. La procédure de consultation instaurée par la décision 77/587/CEE du Conseil est applicable.

3. Les États membres font rapport à la Commission des progrès réalisés en ce qui concerne les adaptations visées au paragraphe 1 point b), initialement tous les six mois au plus tard chaque année.

4. Si des difficultés surgissent lors de l'adaptation des accords en vue de les rendre conformes au paragraphe 1 point b), les États membres concernés en informent le Conseil et la Commission. Dans les cas où les accords sont incompatibles avec le paragraphe 1 point b) et où l'État membre concerné le demande, le Conseil, sur proposition de la Commission, prend les mesures appropriées.

Article 5

1. Les arrangements en matière de partage des cargaisons contenus dans tout accord futur avec des pays tiers ne sont autorisés que dans les circonstances exceptionnelles où les

compagnies de ligne maritimes communautaires ne disposeraient pas, dans le cas contraire, d'une possibilité effective de participer au trafic vers le pays tiers concerné et en provenance de celui-ci. Dans ces circonstances, ces arrangements peuvent être autorisés conformément aux dispositions de l'article 6.

2. Dans les cas où un pays tiers cherche à imposer à des États membres des arrangements en matière de partage de cargaisons en vrac sec et liquide, le Conseil prend les mesures appropriées conformément au règlement (CEE) n° 4058/86 concernant une action coordonnée en vue de sauvegarder le libre accès au trafic transocéanique ⁽¹⁾.

Article 6

1. Lorsqu'un ressortissant ou une compagnie maritime d'un État membre tels qu'ils sont définis à l'article 1^{er} paragraphes 1 et 2 connaît ou risque de connaître une situation où il ne lui est pas effectivement possible de participer aux trafics vers un pays tiers déterminé et en provenance de celui-ci, l'État membre concerné en informe le plus rapidement possible les autres États membres et la Commission.

2. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission, décide des mesures à prendre. Ces mesures peuvent comprendre, dans les circonstances prévues à l'article 5 paragraphe 1, la négociation et la conclusion d'arrangements en matière de partage des cargaisons.

3. Si le Conseil n'a pas pris de décision sur l'action requise dans les six mois suivant la date à laquelle un État membre a fourni l'information prévue au paragraphe 1, l'État membre concerné peut prendre les mesures s'avérant nécessaires à ce moment pour préserver une possibilité effective de participer aux trafics conformément à l'article 5 paragraphe 1.

4. Toute mesure prise au titre du paragraphe 3 doit être conforme à la réglementation communautaire et prévoir un accès équitable, libre et non discriminatoire aux parts de cargaisons concernées des ressortissants ou des compagnies maritimes de la Communauté tels qu'ils sont définis à l'article 1^{er} paragraphes 1 et 2.

5. Les mesures nationales prises en vertu du paragraphe 3 sont immédiatement notifiées aux États membres et à la Commission. La procédure de consultation instaurée par la décision 77/587/CEE du Conseil est applicable.

Article 7

Le Conseil, statuant selon les conditions prévues dans le traité, peut étendre le bénéfice des dispositions du présent règlement aux prestataires de services de transport maritime ressortissants d'un État tiers et établis dans la Communauté.

Article 8

Sans préjudice des dispositions du traité relatives au droit d'établissement, le prestataire d'un service de transport maritime peut, pour l'exécution de sa prestation, exercer, à titre temporaire, son activité dans l'État membre où la prestation est fournie, dans les mêmes conditions que celles que ce pays impose à ses propres ressortissants.

Article 9

Aussi longtemps que les restrictions à la libre prestation des services ne sont pas supprimées, chacun des États membres les applique sans distinction de nationalité ou de résidence à tous les prestataires de services visés à l'article 1^{er} paragraphes 1 et 2.

Article 10

Avant d'arrêter les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires à l'application du présent règlement, les États membres consultent la Commission et communiquent à cette dernière les dispositions ainsi arrêtées.

Article 11

Le Conseil, statuant conformément aux dispositions prévues dans le traité, revoit le présent règlement avant le 1^{er} janvier 1995.

Article 12

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Il est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 22 décembre 1986.

Par le Conseil

Le président

G. SHAW

⁽¹⁾ Voir page 21 du présent Journal officiel.

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

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment ses articles 84 paragraphe 2 et 87,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis de l'Assemblée ⁽¹⁾,vu l'avis du Comité économique et social ⁽²⁾,

considérant que les règles de concurrence font partie des dispositions générales du traité qui s'appliquent également aux transports maritimes; que les modalités de cette application sont contenues dans le chapitre du traité concernant lesdites règles de concurrence ou doivent être déterminées suivant les procédures qui y sont prévues;

considérant que, en vertu du règlement n° 141 du Conseil ⁽³⁾, le règlement n° 17 du Conseil ⁽⁴⁾ n'est pas applicable aux transports; que le règlement (CEE) n° 1017/68 du Conseil ⁽⁵⁾ n'est applicable qu'aux transports terrestres; que, dès lors, la Commission ne dispose pas actuellement des moyens d'instruire directement les cas d'infraction présumée prévus aux articles 85 et 86 dans le secteur des transports maritimes; qu'elle ne dispose pas non plus des pouvoirs propres de décision et de sanction nécessaires pour assurer elle-même l'élimination des infractions qu'elle constate;

considérant que cet état de choses rend nécessaire l'adoption d'un règlement d'application des règles de concurrence aux transports maritimes; que 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 ⁽⁶⁾ se traduira par l'application du code de conduite à un grand nombre de conférences desservant la Communauté; que le règlement d'application des règles de concurrence aux transports maritimes, prévu par le dernier considérant du règlement (CEE) n° 954/79 devrait tenir compte de l'adoption du code; que, en ce qui concerne les conférences relevant du code de conduite, le règlement devrait compléter le code ou le préciser;

considérant qu'il semble préférable d'exclure les services de tramp du champ d'application du présent règlement, les tarifs de ces services étant librement négociés cas par cas conformément aux conditions de l'offre et de la demande;

considérant que le présent règlement doit tenir compte de la nécessité, d'une part, de prévoir les règles d'application permettant à la Commission de s'assurer que la concurrence n'est pas indûment faussée dans le marché commun, d'autre part, d'éviter une réglementation excessive du secteur;

considérant que le présent règlement devrait préciser le champ d'application des dispositions des articles 85 et 86 du traité en tenant compte des aspects spéciaux des transports maritimes; que, par contre, le commerce entre États membres risque d'être affecté lorsque ces ententes ou pratiques abusives concernent des transports maritimes internationaux, y compris intracommunautaires, au départ ou à destination de ports de la Communauté; que de telles ententes ou pratiques abusives sont susceptibles d'influencer la concurrence, d'une part, entre les ports des différents États membres en modifiant leurs zones d'attraction respectives et, d'autre part, entre les activités se situant dans ces zones d'attraction et de perturber les courants d'échange à l'intérieur du marché commun;

considérant que certains types d'accords, décisions et pratiques concertées de caractère technique peuvent être soustraits à l'interdiction des ententes parce qu'ils ne sont pas, en règle générale, restrictifs de concurrence;

considérant qu'il est opportun de prévoir une exemption de groupe en faveur des conférences maritimes; que ces conférences exercent un rôle stabilisateur de nature à garantir des services fiables aux chargeurs; qu'elles contribuent généralement à assurer une offre de services de transport maritime réguliers, suffisants et efficaces et ceci en prenant en considération les intérêts des usagers dans une mesure équitable; que ces résultats ne peuvent être obtenus sans la coopération que les compagnies maritimes développent au sein desdites conférences en matière de tarifs et, le cas échéant, d'offre de capacité ou de répartition des tonnages à transporter, voire des recettes; que le plus souvent les conférences restent soumises à une concurrence effective de la part tant des services réguliers hors conférence que, dans certains cas, de services de tramp et d'autres modes de transport; que la mobilité des flottes, qui caractérise la structure de l'offre dans le secteur des services de transports maritimes, exerce une pression concurrentielle permanente sur les conférences, lesquelles n'ont normalement pas la possibilité d'éliminer la concurrence pour une partie substantielle des services de transport maritime en cause;

(1) JO n° C 172 du 2. 7. 1984, p. 178 et JO n° C 255 du 13. 10. 1986, p. 169.

(2) JO n° C 77 du 21. 3. 1983, p. 13 et JO n° C 344 du 31. 12. 1985, p. 31.

(3) JO n° 124 du 28. 11. 1962, p. 2751/62.

(4) JO n° 13 du 21. 2. 1962, p. 204/62.

(5) JO n° L 175 du 23. 7. 1968, p. 1.

(6) JO n° L 121 du 17. 5. 1979, p. 1.

considérant toutefois que, afin de prévenir de la part des conférences des pratiques incompatibles avec les dispositions de l'article 85 paragraphe 3 du traité, il convient d'assortir cette exemption de certaines conditions et charges;

considérant que les conditions prévues devraient viser à empêcher que les conférences n'appliquent des restrictions de concurrence qui ne seraient pas indispensables pour atteindre les objectifs justifiant l'octroi de l'exemption; que, à cette fin, les conférences ne devraient pas, sur une même ligne, différencier les prix et conditions de transports sur la seule considération du pays d'origine ou de destination des produits transportés et provoquer ainsi, au sein de la Communauté, des détournements de trafic préjudiciables à certains ports, chargeurs, transporteurs ou auxiliaires de transport; qu'il convient également de n'admettre des accords de fidélité que selon des modalités qui ne restreignent pas de manière unilatérale la liberté des usagers et donc la concurrence dans le secteur des transports maritimes, ceci sans préjudice du droit pour la conférence de sanctionner ceux d'entre eux qui éluderaient abusivement l'obligation de fidélité qui est la contrepartie de ristournes, taux de fret réduits ou commissions qui leur sont accordés par la conférence; que les usagers doivent pouvoir déterminer librement les entreprises auxquelles ils recourent pour des transports terrestres ou des services à quai non couverts par le fret ou les redevances convenues avec l'armement;

considérant qu'il y a également lieu d'assortir l'exemption de certaines charges; que, à cet égard, les usagers doivent pouvoir à tout moment prendre connaissance des prix et conditions de transport pratiqués par les membres de la conférence étant entendu qu'en matière de transports terrestres organisés par les transporteurs maritimes ceux-ci restent soumis au règlement (CEE) n° 1017/68; qu'il y a lieu de prévoir la communication immédiate des sentences arbitrales et recommandations de conciliateurs acceptées par les parties à la Commission de façon à permettre à celle-ci de vérifier qu'elles n'exonèrent pas les conférences des conditions prévues par ledit règlement et qu'ainsi elles ne transgressent pas les dispositions des articles 85 et 86;

considérant que les consultations entre, d'une part, les usagers ou leur associations et, d'autre part, les conférences, sont de nature à assurer un fonctionnement des services de transport maritime plus efficace et tenant un meilleur compte des besoins des usagers; que, en conséquence, il convient d'exempter certaines des ententes qui pourraient résulter de ces consultations;

considérant qu'une exemption ne peut être acquise lorsque les conditions énumérées à l'article 85 paragraphe 3 ne sont réunies; que la Commission doit donc avoir la faculté de prendre les mesures appropriées au cas où un accord ou une entente exemptés révèlent, en raison de circonstances particulières, certains effets incompatibles avec l'article 85 paragraphe 3; que, en raison du rôle particulier que remplissent les conférences dans le secteur des services réguliers de transports maritimes, les réactions de la Commission devraient être progressives et proportionnées; qu'elle devrait, dès lors, avoir la faculté d'émettre d'abord des recommandations et de prendre ensuite des décisions;

considérant que la nullité de plein droit édictée par l'article 85 paragraphe 2, pour les accords ou décisions qui, en raison de caractéristiques discriminatoires ou autres, ne bénéficient pas d'une exemption au titre de l'article 85 paragraphe 3 s'applique aux seuls éléments de l'accord frappés par l'interdiction de l'article 85 paragraphe 1, et ne s'applique à l'accord dans son ensemble que si ces éléments n'apparaissent pas séparables de l'ensemble de l'accord; que la Commission devrait donc, au cas où elle constate une infraction à l'exemption de groupe, préciser quels sont les éléments de l'accord frappés par l'interdiction et, dès lors, nuls de plein droit, ou bien d'indiquer les motifs pour lesquels ces éléments ne sont pas séparables du reste de l'accord et pour lesquels celui-ci est par conséquent nul dans son ensemble;

considérant que, du fait des caractéristiques du transport maritime international, il y a lieu de tenir compte de ce que l'application du présent règlement à certaines ententes ou pratiques peut conduire à des conflits avec les législations et réglementations de certains pays tiers et avoir des conséquences dommageables pour des intérêts commerciaux et maritimes importants de la Communauté; que des consultations et, le cas échéant, des négociations, autorisées par le Conseil, devraient être entreprises par la Commission avec les pays en question conformément à la politique des transports maritimes de la Communauté;

considérant que le présent règlement devrait prévoir les procédures, les pouvoirs de décisions et les sanctions nécessaires pour assurer le respect des interdictions prévues à l'article 85 paragraphe 1 et à l'article 86 ainsi que des conditions d'application de l'article 85 paragraphe 3;

considérant qu'il y a lieu à cet égard de tenir compte des dispositions de procédure du règlement (CEE) n° 1017/68 en vigueur pour les transports terrestres, lequel prend en considération certaines caractéristiques propres aux activités de transport prises dans leur ensemble;

considérant en particulier que, étant donné les aspects spéciaux des transports maritimes, il appartient en premier lieu aux entreprises de s'assurer que leurs accords, décisions ou pratiques concertées sont conformes aux règles de concurrence et qu'il n'est donc pas nécessaire de leur imposer l'obligation de les notifier à la Commission;

considérant cependant que les entreprises peuvent, dans certains cas, souhaiter s'assurer auprès de la Commission de la conformité de ces accords, décisions ou pratiques concertées aux dispositions en vigueur; qu'il convient de prévoir une procédure simplifiée à cet égard,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

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 transports maritimes internationaux 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 de marchandises en vrac placés dans un emballage (*break-bulk*) dans un navire affrété en tout ou en partie par un ou plusieurs chargeurs sur la base d'un affrètement au voyage ou à temps ou de toute autre forme de contrat pour des dessertes non régulières ou non annoncées lorsque les taux de fret sont librement négociés cas par cas conformément aux conditions de l'offre et de la demande.
- b) «Conférence maritime ou conférence»: un groupe d'au moins deux transporteurs exploitants de navires qui assure des services internationaux réguliers pour le transport de marchandises sur une ligne ou des lignes particulières 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 opèrent en appliquant des taux de fret uniformes ou communs et toutes autres conditions de transport concertées pour la fourniture des services réguliers.
- c) «Usager»: toute entreprise (par exemple chargeurs, destinataires, transitaires, etc.) pour autant qu'elle a conclu ou manifeste l'intention de conclure un accord contractuel ou autre avec une conférence ou une compagnie maritime en vue du transport de marchandises, ou toute association de chargeurs.

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 seulement pour objet et pour effet de mettre en œuvre les améliorations techniques ou la coopération 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 ou 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 figurant 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 comme objectif la fixation des prix et des conditions du transport, et selon le cas, un ou plusieurs des objectifs suivants:

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

Article 4

Condition dont est assortie l'exemption

Le bénéfice de l'exemption prévue aux articles 3 et 6 est subordonné à la condition que l'accord, la décision ou la pratique concertée ne peut, à l'intérieur du marché commun, porter préjudice à certains ports, usagers ou transporteurs en appliquant pour le transport de marchandises identiques, dans la zone couverte par l'accord, la décision ou la pratique concertée, des prix et des conditions qui diffèrent selon le pays d'origine ou de destination ou selon le port de chargement ou de déchargement, à moins que ces prix ou conditions ne puissent être justifiés économiquement.

Tout accord ou décision ou, si elle est séparable, toute partie d'un tel accord ou décision non conforme au paragraphe précédent est nul de plein droit en vertu des dispositions de l'article 85 paragraphe 2 du traité.

Article 5

Obligations dont est assortie l'exemption

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

1. *Consultations*

Des consultations ont 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 prix, 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*

Les compagnies maritimes membres d'une conférence ont le droit de passer avec les usagers et d'appliquer des accords de fidélité dont le type et la teneur sont arrêtés par voie de consultations entre la conférence et les organisations d'usagers. Ces accords doivent contenir des garanties stipulant explicitement les droits des usagers et ceux des membres de la conférence. Ils sont fondés sur le système du contrat ou sur tout autre système également licite.

Les accords de fidélité doivent respecter les conditions suivantes:

- 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; ce délai est porté à trois mois lorsque le tarif de la conférence fait l'objet d'un litige,
 - 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 excéder une durée de six mois; cette durée est portée à trois mois lorsque le tarif de la conférence fait l'objet d'un litige;
- b) 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 d'application de l'accord de fidélité; des accords de fidélité à 100 % peuvent être offerts mais ne peuvent être imposés unilatéralement;
 - ii) une liste des cas qui délient les usagers de leurs obligations de fidélité. Parmi ces cas doivent notamment figurer:
 - ceux où les envois sont expédiés 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 l'envoi au départ d'un port non publié par la conférence, 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.

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 tarifs*

Les tarifs, 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 recommandation de conciliateurs acceptées par les parties, qui règlent des litiges portant sur les pratiques des conférences visées à l'article 4 et aux paragraphes 2 et 3 ci-dessus, 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, ainsi que les ententes entre usagers le cas échéant nécessaires à cette fin, qui portent sur les prix, les conditions et la qualité des services de ligne, pour autant qu'ils soient prévus à l'article 5 points 1 et 2.

*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 fait cesser ces contraventions et peut à cette fin, 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 leur enjoint d'accomplir certains actes, soit, tout en leur retirant le bénéfice de l'exemption de groupe, leur accorde une exemption individuelle conformément à l'article 11 paragraphe 4 ou encore leur supprime le bénéfice de l'exemption de groupe.

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, les mesures énoncées au point c). La sévérité de ces mesures doit être proportionnelle à la gravité de la situation.
- b) Les circonstances particulières résultent entre autres de:
 - i) tout acte d'une conférence ou toute modification des conditions du marché dans un trafic donné, entraînant l'absence ou l'élimination d'une concurrence effective ou potentielle telles que des pratiques restrictives fermant le trafic à la concurrence
 - ou
 - ii) 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;
 - iii) tout acte d'un pays tiers qui:
 - entrave le fonctionnement des compagnies 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 technique ou économique (répartition de la cargaison transportée, restrictions quant aux types de navires).
- c) i) Si la concurrence effective ou potentielle est absente 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.

Si les circonstances particulières entraînent l'absence ou l'élimination d'une concurrence effective ou potentielle contrairement aux dispositions de l'article 85 paragraphe 3 point b) du traité, la Commission retirera le bénéfice de l'exemption du groupe. Dans le même temps, elle pourra décider des conditions et charges supplémentaires auxquelles une exemption individuelle pourrait être accordée à l'entente visée en vue entre autres, d'obtenir l'accès au marché pour les compagnies non membres de la conférence.

- ii) Si les conditions particulières énumérées au point b) ont des effets autres que ceux visés au point i) du présent point, la Commission prendra une ou plusieurs des mesures décrites au paragraphe 1.

Article 8

Effets incompatibles avec l'article 86 du traité

1. L'exploitation abusive d'une position dominante au sens de l'article 86 du traité est interdite, aucune décision préalable n'étant requise à cet effet.
2. Lorsque la Commission constate, soit d'office soit à la demande d'un État membre ou d'une personne physique ou morale faisant valoir un intérêt légitime, que, dans un cas particulier quel qu'il soit, le comportement des conférences bénéficiant de l'exemption prévue à l'article 3 produit cependant des effets incompatibles avec l'article 86 du traité, elle peut retirer le bénéfice de l'exemption de groupe et prendre, en application de l'article 10, toutes les mesures appropriées pour faire cesser les infractions à l'article 86 du traité.
3. Avant de prendre une décision conformément au paragraphe 2, la Commission peut adresser à la conférence concernée des recommandations visant à faire cesser l'infraction.

Article 9

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 à la première occasion 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. La Commission informe le comité consultatif visé à l'article 15 du résultat de ces consultations.
2. Si des accords avec des pays tiers doivent être négociés, la Commission présente des recommandations au Conseil qui l'autorise à ouvrir les négociations nécessaires.

Ces négociations sont conduites par la Commission en consultation avec le comité consultatif visé à l'article 15 et dans le cadre des directives que le Conseil peut lui adresser.

3. En exerçant les pouvoirs qui lui sont conférés par le présent article, le Conseil statue selon la procédure de prise de décision définie à l'article 84 paragraphe 2 du traité.

SECTION II

RÈGLES DE PROCÉDURE

Article 10

Procédures sur plainte ou d'office

La Commission engage les procédures en vue de la cessation d'une infraction aux dispositions des articles 85 paragraphe 1 ou 86 du traité, ainsi que la procédure en vue de l'application de l'article 7 du présent règlement, sur plainte ou d'office.

Sont habilités à présenter une plainte:

- a) les États membres;
- b) les personnes physiques ou morales qui font valoir un intérêt légitime.

Article 11

Aboutissement des procédures sur plainte ou d'office

1. Si la Commission constate une infraction à l'article 85 paragraphe 1 ou à l'article 86 du traité, elle peut obliger par voie de décision les entreprises et associations d'entreprises intéressées à mettre fin à l'infraction constatée.

Sans préjudice des autres dispositions du présent règlement, la Commission peut, avant de prendre la décision visée à l'alinéa précédent, adresser aux entreprises et associations d'entreprises intéressées des recommandations visant à faire cesser l'infraction.

2. Le paragraphe 1 est également applicable dans le cas prévu à l'article 7 du présent règlement.

3. Si la Commission arrive à la conclusion, en fonction des éléments dont elle a connaissance, qu'il n'y a pas lieu d'intervenir à l'égard d'un accord, d'une décision ou d'une pratique sur la base de l'article 85 paragraphe 1 ou de l'article 86 du traité, ou de l'article 7 du présent règlement, elle rend une décision rejetant la plainte comme non fondée, si la procédure a été introduite sur la base d'une plainte.

4. Si la Commission arrive à la conclusion, au terme d'une procédure engagée sur plainte ou d'office, qu'un accord, une décision ou une pratique concertée remplit les conditions de

l'article 85 paragraphes 1 et 3, elle rend une décision d'application de l'article 85 paragraphe 3. La décision indique la date à partir de laquelle elle prend effet. Cette date peut être antérieure à celle de la décision.

Article 12

Application de l'article 85 paragraphe 3 — procédure d'opposition

1. Les entreprises et associations d'entreprises qui désirent se prévaloir des dispositions de l'article 85 paragraphe 3 du traité en faveur des accords, décisions et pratiques concertées visés à l'article 85 paragraphe 1 auxquels elles participent, adressent une demande à la Commission.

2. Si elle juge la demande recevable, à partir du moment où elle est en possession de tous les éléments du dossier et sous réserve qu'aucune procédure n'ait été engagée à l'encontre de l'accord, de la décision ou de la pratique concertée en application de l'article 10, la Commission publie dans les meilleurs délais, au *Journal officiel des Communautés européennes*, le contenu essentiel de la demande en invitant tous les tiers intéressés et les États membres à faire part de leurs observations à la Commission dans un délai de trente jours. La publication doit tenir compte de l'intérêt légitime des entreprises à ce que leurs secrets d'affaires ne soient pas divulgués.

3. Si la Commission ne fait pas savoir aux entreprises qui lui en ont adressé la demande, dans un délai de 90 jours à dater du jour de la publication au *Journal officiel des Communautés européennes*, qu'il existe des doutes sérieux quant à l'applicabilité de l'article 85 paragraphe 3, l'accord, la décision ou la pratique concertée, tels que décrits dans la demande, sont réputés exemptés de l'interdiction pour la période antérieure et pour six années au maximum à dater du jour de la publication de la demande au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Si la Commission constate, après l'expiration du délai de 90 jours, mais avant l'expiration du délai de six ans, que les conditions d'application de l'article 85 paragraphe 3 ne sont pas réunies, elle rend une décision déclarant l'interdiction prévue à l'article 85 paragraphe 1 applicable. Cette décision peut être rétroactive lorsque les intéressés ont donné des indications inexactes ou lorsqu'ils abusent de l'exemption des dispositions de l'article 85 paragraphe 1.

4. La Commission peut adresser aux entreprises qui ont présenté la demande la communication prévue au paragraphe 3 premier alinéa, et doit y procéder si un État membre le demande dans un délai de 45 jours à compter de la transmission à cet État membre, en application de l'article 15 paragraphe 2, de la demande de ces entreprises. La demande de l'État membre doit être justifiée par des considérations fondées sur les règles de concurrence du traité.

Si elle constate que les conditions de l'article 85 paragraphes 1 et 3 sont remplies, la Commission rend une décision d'application de l'article 85 paragraphe 3. La décision

indique la date à partir de laquelle elle prend effet. Cette date peut être antérieure à celle de la demande.

Article 13

Durée de validité et révocation des décisions d'application de l'article 85 paragraphe 3

1. La décision d'application de l'article 85 paragraphe 3, prise conformément aux dispositions de l'article 11 paragraphe 4 ou de l'article 12 paragraphe 4 deuxième alinéa, doit indiquer pour quelle période elle s'applique; cette période n'est en règle générale pas inférieure à six ans. La décision peut être assortie de conditions et de charges.
2. La décision peut être renouvelée si les conditions d'application de l'article 85 paragraphe 3 continuent d'être remplies.
3. La Commission peut révoquer ou modifier sa décision ou interdire des actes déterminés aux intéressés:
 - a) si la situation de fait se modifie à l'égard d'un élément essentiel à la décision;
 - b) si les intéressés contreviennent à une charge dont la décision a été assortie;
 - c) si la décision repose sur des indications inexacts ou a été obtenue frauduleusement
ou
 - d) si les intéressés abusent de l'exemption des dispositions de l'article 85 paragraphe 1 qui leur a été accordée par la décision.

Dans les cas visés aux points b), c) ou d), la décision peut être révoquée avec effet rétroactif.

Article 14

Compétence

Sous réserve du contrôle de la décision par la Cour de justice, la Commission a compétence exclusive:

- pour imposer des obligations en application de l'article 7,
- pour rendre une décision en application de l'article 85 paragraphe 3.

Les autorités des États membres restent compétentes pour décider si les conditions de l'article 85 paragraphe 1 ou de l'article 86 sont remplies aussi longtemps que la Commission n'a engagé aucune procédure en vue de l'élaboration d'une décision dans l'affaire en cause ou n'a pas adressé la communication prévue à l'article 12 paragraphe 3 premier alinéa.

Article 15

Liaison avec les autorités des États membres

1. La Commission mène les procédures prévues dans le présent règlement en liaison étroite et constante avec les

autorités compétentes des États membres qui sont habilitées à formuler toutes observations sur ces procédures.

2. La Commission transmet sans délai aux autorités compétentes des États membres copie des plaintes et des demandes ainsi que des pièces les plus importantes qui lui sont adressées ou qu'elle adresse dans le cadre de ces procédures.

3. Un comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes dans le domaine des transports maritimes est consulté préalablement à toute décision consécutive à une procédure visée à l'article 10 ainsi qu'avant toute décision rendue en application de l'article 12 paragraphe 3 deuxième alinéa ou de l'article 12 paragraphe 4 deuxième alinéa. Le comité consultatif est également consulté avant l'adoption des dispositions d'application prévues à l'article 26.

4. Le comité consultatif est composé de fonctionnaires compétents dans le domaine des transports maritimes et en matière d'ententes et de positions dominantes. Chaque État membre désigne deux fonctionnaires qui le représentent et qui peuvent être remplacés en cas d'empêchement par un autre fonctionnaire.

5. La consultation a lieu au cours d'une réunion commune sur l'invitation de la Commission et au plus tôt quatorze jours après l'envoi de la convocation. À celle-ci sont annexés un exposé de l'affaire avec indication des pièces les plus importantes et un avant-projet de décision pour chaque cas à examiner.

6. Le comité consultatif peut émettre un avis même si des membres sont absents et n'ont pas été représentés. Le résultat de la consultation fait l'objet d'un compte rendu écrit qui est joint au projet de décision. Ce compte rendu n'est pas rendu public.

Article 16

Demande des renseignements

1. Dans l'accomplissement des tâches qui lui sont assignées par le présent règlement, la Commission peut recueillir tous les renseignements nécessaires auprès des gouvernements et des autorités compétentes des États membres, ainsi que des entreprises et associations d'entreprises.

2. Lorsque la Commission adresse une demande de renseignements à une entreprise ou association d'entreprises, elle adresse simultanément une copie de cette demande à l'autorité compétente de l'État membre sur le territoire duquel se trouve le siège de l'entreprise ou de l'association d'entreprises.

3. Dans sa demande, la Commission indique les bases juridiques et le but de sa demande ainsi que les sanctions prévues à l'article 19 paragraphe 1 point b) au cas où un renseignement inexact serait fourni.

4. Sont tenus de fournir les renseignements demandés, les propriétaires des entreprises ou leurs représentants et, dans le

cas de personnes morales, de sociétés ou d'associations n'ayant pas la personnalité juridique, les personnes chargées de les représenter selon la loi ou les statuts.

5. Si une entreprise ou association d'entreprises ne fournit pas les renseignements requis dans le délai imparti par la Commission ou les fournit de façon incomplète, la Commission les demande par voie de décision. Cette décision précise les renseignements demandés, fixe un délai approprié dans lequel les renseignements doivent être fournis et indique les sanctions prévues à l'article 19 paragraphe 1 point b) et à l'article 20 paragraphe 1 point c), ainsi que le recours ouvert devant la Cour de justice contre la décision.

6. La Commission adresse simultanément copie de sa décision à l'autorité compétente de l'État membre sur le territoire duquel se trouve le siège de l'entreprise ou de l'association d'entreprises.

Article 17

Vérifications par les autorités des États membres

1. Sur demande de la Commission, les autorités compétentes des États membres procèdent aux vérifications que la Commission juge indiquées au titre de l'article 18 paragraphe 1, ou qu'elle a ordonnées par voie de décision prise en application de l'article 18 paragraphe 3. Les agents des autorités compétentes des États membres chargés de procéder aux vérifications exercent leurs pouvoirs sur production d'un mandat écrit délivré par l'autorité compétente de l'État membre sur le territoire duquel la vérification doit être effectuée. Ce mandat indique l'objet et le but de la vérification.

2. Les agents de la Commission peuvent, sur sa demande ou sur celle de l'autorité compétente de l'État membre sur le territoire duquel la vérification doit être effectuée, prêter assistance aux agents de cette autorité dans l'accomplissement de leurs tâches.

Article 18

Pouvoirs de la Commission en matière de vérification

1. Dans l'accomplissement des tâches qui lui sont assignées par le présent règlement, la Commission peut procéder à toutes les vérifications nécessaires auprès des entreprises et associations d'entreprises.

À cet effet, les agents mandatés par la Commission sont investis des pouvoirs ci-après:

- a) contrôler les livres et autres documents professionnels;
- b) prendre copie ou extrait des livres et documents professionnels;
- c) demander sur place des explications orales;
- d) accéder à tous locaux, terrains et moyens de transport des entreprises.

2. Les agents mandatés par la Commission pour ces vérifications exercent leurs pouvoirs sur production d'un mandat écrit qui indique l'objet et le but de la vérification, ainsi que la sanction prévue à l'article 19 paragraphe 1 point c) au cas où les livres ou autres documents professionnels requis seraient présentés de façon incomplète. La Commission avise, en temps utile avant la vérification, l'autorité compétente de l'État membre sur le territoire duquel la vérification doit être effectuée, de la mission de vérification et de l'identité des agents mandatés.

3. Les entreprises et associations d'entreprises sont tenues de se soumettre aux vérifications que la Commission a ordonnées par voie de décision. La décision indique l'objet et le but de la vérification, fixe la date à laquelle elle commence, et indique les sanctions prévues à l'article 19 paragraphe 1 point c) et à l'article 20 paragraphe 1 point d) ainsi que le recours ouvert devant la Cour de justice contre la décision.

4. La Commission prend les décisions visées au paragraphe 3 après avoir entendu l'autorité compétente de l'État membre sur le territoire duquel la vérification doit être effectuée.

5. Les agents de l'autorité compétente de l'État membre sur le territoire duquel la vérification doit être effectuée peuvent, sur la demande de cette autorité ou sur celle de la Commission, prêter assistance aux agents de la Commission dans l'accomplissement de leurs tâches.

6. Lorsqu'une entreprise s'oppose à une vérification ordonnée en vertu du présent article, l'État membre intéressé prête aux agents mandatés par la Commission l'assistance nécessaire pour leur permettre d'exécuter leur mission de vérification. À cette fin, les États membres prennent, avant le 1^{er} janvier 1989 et après consultation de la Commission, les mesures nécessaires.

Article 19

Amendes

1. La Commission peut, par voie de décision, infliger aux entreprises et associations d'entreprises des amendes d'un montant de cent à cinq mille Écus lorsque, de propos délibéré ou par négligence:

- a) elles donnent des indications inexactes ou dénaturées lors d'une communication faite conformément à l'article 5 paragraphe 5 ou d'une demande présentée en application de l'article 12;
- b) elles fournissent un renseignement inexact en réponse à une demande faite en application de l'article 16 paragraphes 3 ou 5, ou ne fournissent pas un renseignement dans le délai fixé dans une décision prise en vertu de l'article 16 paragraphe 5;
- c) elles présentent de façon incomplète, lors des vérifications effectuées au titre de l'article 17 ou de l'article 18, les livres ou autres documents professionnels requis, ou ne se soumettent pas aux vérifications ordonnées par voie de décision prise en application de l'article 18 paragraphe 3.

2. La Commission peut, par voie de décision, infliger aux entreprises et associations d'entreprises des amendes de mille Écus au moins et d'un million d'Écus au plus, ce dernier montant pouvant être porté à 10 % du chiffre d'affaires réalisé au cours de l'exercice social précédent par chacune des entreprises ayant participé à l'infraction lorsque, de propos délibéré ou par négligence:

- a) elles commettent une infraction aux dispositions de l'article 85 paragraphe 1 ou de l'article 86 du traité, ou ne donnent pas suite à une obligation imposée en application de l'article 7 du présent règlement;
- b) elles contreviennent à une charge imposée en vertu de l'article 5 ou de l'article 13 paragraphe 1.

Pour déterminer le montant de l'amende, il y a lieu de prendre en considération, outre la gravité de l'infraction, la durée de celle-ci.

3. Les dispositions de l'article 15 paragraphes 3 et 4 sont applicables.

4. Les décisions prises en vertu des paragraphes 1 et 2 n'ont pas un caractère pénal.

Les amendes prévues au paragraphe 2 point a) ne peuvent pas être infligées pour des agissements postérieurs à la notification à la Commission et antérieurs à la décision par laquelle elle accorde ou refuse l'application de l'article 85 paragraphe 3 du traité, pour autant qu'ils restent dans les limites de l'activité décrite dans la notification.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable dès lors que la Commission a fait savoir aux entreprises intéressées qu'après examen provisoire elle estime que les conditions d'application de l'article 85 paragraphe 1 du traité sont remplies et qu'une application de l'article 85 paragraphe 3 n'est pas justifiée.

Article 20

Astreintes

1. La Commission peut, par voie de décision, infliger aux entreprises et associations d'entreprises des astreintes à raison de cinquante à mille Écus par jour de retard à compter de la date qu'elle fixe dans sa décision, pour les contraindre:

- a) à mettre fin à une infraction aux dispositions de l'article 85 paragraphe 1 ou de l'article 86 du traité dont elle a ordonné la cessation en application de l'article 11 ou à se conformer à une obligation imposée en vertu de l'article 7;
- b) à mettre fin à toute action interdite en vertu de l'article 13 paragraphe 3;
- c) à fournir de manière complète et exacte un renseignement qu'elle a demandé par voie de décision prise en application de l'article 16 paragraphe 5;
- d) à se soumettre à une vérification qu'elle a ordonnée par voie de décision prise en application de l'article 18 paragraphe 3.

2. Lorsque les entreprises ou associations d'entreprises ont satisfait à l'obligation pour l'exécution de laquelle

l'astreinte avait été infligée, la Commission peut fixer le montant définitif de celle-ci à un chiffre inférieur à celui qui résulterait de la décision initiale.

3. Les dispositions de l'article 15 paragraphes 3 et 4 sont applicables.

Article 21

Contrôle de la Cour de justice

La Cour de justice statue avec compétence de pleine juridiction au sens de l'article 172 du traité sur les recours intentés contre les décisions par lesquelles la Commission fixe une amende ou une astreinte; elle peut supprimer, réduire ou majorer l'amende ou l'astreinte infligée.

Article 22

Écu

Pour l'application des articles 19 à 21, l'Écu est celui retenu pour l'établissement du budget de la Communauté en vertu des articles 207 et 209 du traité.

Article 23

Audition des intéressés et des tiers

1. Avant de prendre les décisions prévues à l'article 11, à l'article 12 paragraphe 3 deuxième alinéa et paragraphe 4, à l'article 13 paragraphe 3 et aux articles 19 à 20, la Commission donne aux entreprises et associations d'entreprises intéressées l'occasion de faire connaître leur point de vue au sujet des griefs retenus par la Commission.

2. Dans la mesure où la Commission ou les autorités compétentes des États membres l'estiment nécessaire, elles peuvent aussi entendre d'autres personnes physiques ou morales. Si des personnes physiques ou morales justifiant d'un intérêt suffisant demandent à être entendues, il doit être fait droit à leur demande.

3. Lorsque la Commission se propose de rendre une décision d'application de l'article 85 paragraphe 3 du traité, elle publie l'essentiel du contenu de l'accord, de la décision ou de la pratique en cause en invitant tous les tiers intéressés à lui faire connaître leurs observations dans le délai qu'elle fixe et qui ne peut être inférieur à un mois. La publication doit tenir compte de l'intérêt légitime des entreprises à ce que leurs secrets d'affaires ne soient pas divulgués.

Article 24

Secret professionnel

1. Les informations recueillies en application des articles 17 et 18 ne peuvent être utilisées que dans le but pour lequel elles ont été demandées.

2. Sans préjudice des dispositions des articles 23 et 25, la Commission et les autorités compétentes des États membres ainsi que leurs fonctionnaires et autres agents sont tenus de ne pas divulguer les informations qu'ils ont recueillies en application du présent règlement et qui, par leur nature, sont couvertes par le secret professionnel.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'opposent pas à la publication de renseignements généraux ou d'études ne comportant pas d'indications individuelles sur les entreprises ou associations d'entreprises.

Article 25

Publication des décisions

1. La Commission publie les décisions qu'elle prend en application de l'article 11, de l'article 12 paragraphe 3 deuxième alinéa et paragraphe 4, et de l'article 13 paragraphe 3.

2. La publication mentionne les parties intéressées et l'essentiel de la décision; elle doit tenir compte de l'intérêt légitime des entreprises à ce que leurs secrets d'affaires ne soient pas divulgués.

Article 26

Dispositions d'application

La Commission est autorisée à arrêter des dispositions d'application concernant l'étendue des obligations de communication prévues à l'article 5 paragraphe 5, la forme, la teneur et les autres modalités des plaintes visées à l'article 10, des demandes visées à l'article 12, ainsi que les auditions prévues à l'article 23 paragraphes 1 et 2.

Article 27

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} juillet 1987.

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

Fait à Bruxelles, le 22 décembre 1986.

Par le Conseil

Le président

G. SHAW

RÈGLEMENT (CEE) n° 4057/86 DU CONSEIL

du 22 décembre 1986

relatif aux pratiques tarifaires déloyales dans les transports maritimes

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 que divers facteurs, notamment les enseignements tirés du système d'information instauré par la décision 78/774/CEE du Conseil ⁽³⁾, portent à croire que certaines pratiques déloyales de compagnies de pays tiers entravent la libre participation des armateurs de la Communauté au trafic de ligne international;

considérant que la structure du secteur des transports maritimes de la Communauté est telle qu'il est approprié que les dispositions du présent règlement s'appliquent également aux ressortissants des États membres établis hors de la Communauté et aux compagnies maritimes de transport de marchandises établies hors de la Communauté et contrôlées par des ressortissants d'un État membre, si leurs navires sont immatriculés dans cet État membre conformément à sa législation;

considérant que ces pratiques déloyales 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 des armateurs établis et représentatifs des compagnies;

considérant que ces pratiques tarifaires sont rendues possibles par l'octroi d'avantages non commerciaux par un État qui n'est pas membre de la Communauté;

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 donc de prévoir, pour établir l'existence de pratiques tarifaires déloyales, une méthode de

calcul appropriée; que, pour calculer le «taux de fret normal», il conviendrait de tenir compte du taux de fret comparable effectivement pratiqué par des compagnies établies et représentatives qui opèrent dans le cadre ou en dehors des conférences ou, sinon, d'un taux reconstruit déterminé à partir des frais de compagnies comparables, augmentés d'une marge bénéficiaire raisonnable;

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

considérant qu'il est nécessaire d'établir des procédures en vue de permettre à celui qui agit au nom du secteur des transports maritimes de la Communauté qui s'estime lésé ou menacé par des pratiques tarifaires déloyales de formuler une plainte; qu'il semble approprié de préciser qu'en cas de retrait d'une plainte, la procédure peut être close, mais ne doit pas l'être nécessairement;

considérant qu'il conviendrait d'instaurer une coopération entre les États membres et la Commission, tant en ce qui concerne les informations relatives à l'existence de pratiques tarifaires déloyales et du préjudice qui en résulte que, en ce qui concerne l'examen ultérieur de la question au niveau communautaire; que, à cet effet, des consultations devraient avoir lieu au sein d'un comité consultatif;

considérant qu'il convient de définir clairement les règles de procédure à suivre durant l'enquête, notamment les droits et les obligations des autorités communautaires et des parties concernées, et les conditions dans lesquelles les parties intéressées peuvent avoir accès aux informations et peuvent demander à être informées des principaux faits et considérations sur la base desquels il est envisagé de recommander l'instauration d'un droit compensateur;

considérant que, pour décourager des pratiques tarifaires déloyales, sans, toutefois, faire obstacle, restreindre ou fausser la concurrence en matière de prix des lignes hors conférence, pour autant qu'elles fonctionnent sur une base loyale et commerciale, il convient de prévoir, dans les cas où les faits établis définitivement montrent qu'il y a pratique tarifaire déloyale et préjudice, la possibilité d'instaurer des droits compensateurs pour des raisons spécifiques;

considérant qu'il est essentiel de fixer des règles communes d'application des droits compensateurs, afin d'en assurer la perception exacte et uniforme; que, étant donné la nature de tels droits, ces règles peuvent différer des règles de perception des droits normalement exigibles à l'importation;

considérant qu'il convient de prévoir des procédures ouvertes et équitables pour le réexamen des mesures prises et pour la réouverture de l'enquête lorsque les circonstances l'exigent;

⁽¹⁾ JO n° C 255 du 15. 10. 1986, p. 169.

⁽²⁾ JO n° C 344 du 31. 12. 1985, p. 31.

⁽³⁾ JO n° L 258 du 21. 9. 1978, p. 35.

considérant que des procédures appropriées devraient être établies pour l'examen des demandes de restitution de droits compensateurs,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objectif

Le présent règlement établit la procédure à suivre en vue de faire face aux pratiques tarifaires déloyales de certains armateurs ressortissant de pays tiers assurant le service de lignes internationales de transport de marchandises, qui perturbent gravement la structure du trafic d'une ligne à destination, en provenance ou à l'intérieur de la Communauté et portent ainsi ou menacent de porter un préjudice important aux armateurs de la Communauté opérant sur cette ligne et aux intérêts de la Communauté.

Article 2

Pour faire face aux pratiques tarifaires déloyales visées à l'article 1^{er} qui causent un préjudice important, la Communauté peut imposer un droit compensateur.

Une menace de préjudice important peut uniquement donner lieu à un examen au sens de l'article 4.

Article 3

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «armateurs ressortissants de pays tiers»: les compagnies maritimes de transport de marchandises autres que celles visées au point d);
- b) «pratiques tarifaires déloyales»: l'offre régulière, pour le transport de certaines marchandises ou de toute marchandise sur une ligne à destination, en provenance ou à l'intérieur de la Communauté, de taux de fret qui sont inférieurs aux taux de fret normaux pratiqués pendant une période d'au moins six mois, lorsque de tels taux inférieurs sont rendus possibles du fait que l'armateur concerné bénéficie d'avantages non commerciaux qui sont octroyés par un État qui n'est pas membre de la Communauté;
- c) «le taux de fret normal» est déterminé compte tenu:
 - i) du taux comparable effectivement pratiqué dans les conditions normales du transport maritime pour le même service sur la même ligne ou sur une ligne comparable par des compagnies établies et représentatives ne bénéficiant pas des avantages visés au point b)
 - ou
 - ii) sinon du taux reconstruit, lequel est déterminé sur la base des coûts supportés par des compagnies comparables ne bénéficiant pas des avantages visés au point b) augmentés d'une marge bénéficiaire raisonnable. Ce coût est calculé sur la base de l'ensemble des frais, tant fixes que variables, encourus dans les conditions

normales du transport maritime, auquel on ajoute un montant raisonnable pour tenir compte des frais généraux;

d) «armateurs de la Communauté»:

- toutes les compagnies maritimes de transport de marchandises établies dans un État membre de la Communauté au sens du traité,
- les ressortissants des États membres établis hors de la Communauté et les compagnies maritimes de transport de marchandises établies hors de la Communauté et contrôlées par des ressortissants d'un État membre, si leurs navires sont immatriculés dans un État membre conformément à sa législation.

Article 4

Examen du préjudice

1. L'examen du préjudice doit comprendre les facteurs suivants:

- a) les taux de fret offerts sur la ligne en cause par les concurrents des armateurs des États membres en vue notamment de déterminer s'ils ont été notablement inférieurs au taux de fret normal offert par les armateurs des États membres, compte tenu du niveau de service offert par toutes les compagnies intéressées;
- b) l'effet du facteur visé au point a) sur les armateurs de la Communauté ainsi qu'il ressort des tendances de certains indices économiques tels que:
 - dessertes,
 - utilisation des capacités,
 - affrètement,
 - part de marché,
 - taux de fret (c'est-à-dire abaissement des prix ou empêchement de hausses de prix qui seraient intervenus normalement),
 - bénéfices,
 - rentabilité des capitaux,
 - investissements,
 - emploi.

2. Lorsqu'une menace de préjudice est alléguée, la Commission peut examiner également s'il est clairement prévisible qu'une situation particulière est susceptible de se transformer en préjudice réel. À cet égard, il peut également être tenu compte de facteurs tels que:

- a) l'augmentation du tonnage mis en service sur la ligne où s'exerce la concurrence avec les armateurs de la Communauté;
- b) la capacité qui est déjà disponible ou est destinée à devenir disponible dans un avenir prévisible, dans le pays des armateurs étrangers et la mesure dans laquelle le

tonnage résultant de cette capacité a des chances d'être affecté à la ligne visée au point a).

3. Les préjudices causés par d'autres facteurs qui, individuellement ou conjointement, exercent également une influence défavorable sur des armateurs de la Communauté, ne doivent pas être attribués aux pratiques en question.

Article 5

Plainte

1. Toute personne physique ou morale ainsi que toute association n'ayant pas la personnalité juridique, agissant au nom du secteur des transports maritimes de la Communauté qui s'estiment lésés ou menacés par des pratiques tarifaires déloyales peut formuler une plainte écrite.

2. La plainte doit contenir des éléments de preuve suffisants quant à l'existence des pratiques tarifaires déloyales et quant au préjudice qui en résulte.

3. La plainte peut être adressée à la Commission ou à un État membre qui la transmet à celle-ci. La Commission envoie aux États membres copie de toute plainte qui lui est adressée.

4. La plainte peut être retirée, auquel cas la procédure peut être close, à moins que cette clôture ne soit pas dans l'intérêt de la Communauté.

5. Lorsqu'il apparaît, après consultation, que la plainte ne comporte pas d'éléments de preuve suffisants pour justifier l'ouverture d'une enquête, le plaignant en est informé.

6. Lorsque, en l'absence d'une plainte, un État membre est en possession d'éléments de preuve suffisants, relatifs à la fois à des pratiques tarifaires déloyales et à un préjudice qui en résulte pour des armateurs de la Communauté, il les communique assitôt à la Commission.

Article 6

Consultations

1. Les consultations prévues par le présent règlement se déroulent au sein d'un comité consultatif composé de représentants de chaque État membre et présidé par un représentant de la Commission. Des consultations ont lieu immédiatement, soit à la demande d'un État membre, soit à l'initiative de la Commission.

2. Le comité se réunit sur convocation de son président. Celui-ci communique aux États membres, dans les meilleurs délais, tous les éléments d'information utiles.

3. En cas de besoin, les consultations peuvent avoir lieu uniquement par écrit; dans ce cas, la Commission informe les États membres et leur impartit un délai pendant lequel ils

peuvent exprimer leur avis ou demander une consultation orale.

4. Les consultations portent notamment sur:

- a) l'existence et l'ampleur des pratiques tarifaires déloyales;
- b) l'existence et l'importance du préjudice;
- c) le lien de causalité entre les pratiques tarifaires déloyales et le préjudice;
- d) les mesures qui, eu égard aux circonstances, sont appropriées pour prévenir ou réparer le préjudice causé par des pratiques tarifaires déloyales ainsi que les modalités d'application de ces mesures.

Article 7

Ouverture et déroulement de l'enquête

1. Lorsque, à l'issue des consultations, il apparaît qu'il existe des éléments de preuve suffisants pour justifier l'ouverture d'une procédure, la Commission doit immédiatement:

- a) annoncer l'ouverture d'une procédure au *Journal officiel des Communautés européennes*; cette annonce indique le nom et le pays d'origine de l'armateur étranger concerné, fournit un résumé des informations reçues et précise que toute information utile doit être communiquée à la Commission; elle fixe le délai dans lequel les parties intéressées peuvent faire connaître leur point de vue par écrit et demander à être entendues oralement par la Commission conformément au paragraphe 5;
 - b) en aviser officiellement les armateurs, chargeurs et agents que la Commission sait être concernés, de même que les plaignants;
 - c) commencer l'enquête au niveau communautaire, en coopération avec les États membres; cette enquête porte à la fois sur les pratiques tarifaires déloyales et le préjudice en résultant et est menée conformément aux paragraphes 2 à 8; l'enquête sur les pratiques tarifaires déloyales couvre normalement une période d'une durée minimale de six mois immédiatement antérieure à l'ouverture de la procédure.
2. a) La Commission recherche, le cas échéant, toute information qu'elle estime nécessaire et s'efforce d'en contrôler l'exactitude auprès des armateurs, des agents, des chargeurs, des commissionnaires, des conférences, des associations et autres organisations, si les entreprises ou les organisations concernées l'y autorisent.
- b) En cas de besoin, la Commission procède, après consultation, à des enquêtes dans les pays tiers sous réserve de l'accord des entreprises concernées et de l'absence d'opposition de la part du gouvernement,

officiellement avisé, du pays concerné. La Commission est assistée par les agents de ceux des États membres qui en expriment le désir.

3. a) La Commission peut demander aux États membres:

- de lui fournir des renseignements,
- d'effectuer toutes vérifications et inspections nécessaires, notamment auprès des chargeurs, des commissionnaires, des armateurs de la Communauté et de leurs agents,
- d'effectuer des enquêtes dans des pays tiers, sous réserve de l'accord des entreprises concernées et de l'absence d'opposition de la part du gouvernement, officiellement avisé, du pays concerné.

b) Les États membres prennent toutes dispositions nécessaires pour donner suite aux demandes de la Commission. Ils communiquent à celle-ci les renseignements demandés ainsi que le résultat de l'ensemble des vérifications, contrôles ou enquêtes effectués.

c) Lorsque ces renseignements présentent un intérêt général ou lorsque leur transmission a été demandée par un État membre, la Commission les transmet aux États membres, à condition qu'ils n'aient pas un caractère confidentiel, sinon elle en transmet un résumé non confidentiel.

d) Des agents de la Commission peuvent, à la demande de celle-ci ou d'un État membre, assister les agents des États membres dans l'exercice de leurs fonctions.

4. a) Le plaignant, les chargeurs et les armateurs notoirement concernés peuvent prendre connaissance de tous les renseignements fournis à la Commission par toute partie concernée par l'enquête, à l'exception des documents internes établis par les autorités de la Communauté ou de ses États membres, pour autant que ces renseignements soient pertinents pour la défense de leurs intérêts, qu'ils ne soient pas confidentiels au sens de l'article 8 et qu'ils soient utilisés par la Commission dans l'enquête. Les personnes concernées adressent, à cet effet, une demande écrite à la Commission en indiquant les renseignements sollicités.

b) Les armateurs faisant l'objet de l'enquête et le plaignant peuvent demander à être informés des principaux faits et considérations sur la base desquels il est envisagé de recommander l'imposition de droits compensateurs.

c) i) Les demandes d'information présentées au titre du point b) doivent:

- être adressées par écrit à la Commission,
- spécifier les points particuliers sur lesquels l'information est demandée.

i) L'information peut être donnée soit oralement soit par écrit, ainsi que la Commission le juge approprié. Elle ne préjuge pas des décisions

subséquentes que le Conseil peut prendre. Les informations confidentielles sont traitées conformément à l'article 8.

iii) L'information doit normalement être donnée quinze jours au moins avant la transmission par la Commission d'une proposition de mesure conformément à l'article 11. Les observations faites après que l'information a été donnée ne peuvent être prises en considération que si elles sont reçues dans un délai que la Commission fixe dans chaque cas en tenant dûment compte de l'urgence de l'affaire, mais qui ne sera pas inférieur à dix jours.

5. La Commission peut entendre les parties intéressées. Celles-ci doivent être entendues lorsqu'elles l'ont demandé par écrit dans le délai fixé par l'avis publié au *Journal officiel des Communautés européennes*, en démontrant qu'elles sont effectivement des parties intéressées susceptibles d'être concernées par le résultat de la procédure et qu'il existe des raisons particulières de les entendre oralement.

6. En outre, pour permettre la confrontation des thèses et d'éventuelles réfutations, la Commission donne, sur demande, aux parties directement concernées l'occasion de se rencontrer. En fournissant cette occasion, elle tient compte de la nécessité de sauvegarder le caractère confidentiel des informations, et de la commodité des parties. Aucune partie n'est tenue d'assister à une rencontre et son absence n'est pas préjudiciable à sa cause.

7. a) Le présent article n'empêche pas le Conseil de prendre des mesures avec promptitude.

b) Lorsqu'une partie concernée refuse l'accès aux informations nécessaires ou ne les fournit pas dans un délai raisonnable ou fait obstacle de façon significative à l'enquête, des conclusions, positives ou négatives, peuvent être établies sur la base des données disponibles.

8. L'ouverture d'une procédure contre des pratiques tarifaires déloyales ne fait pas obstacle au dédouanement des marchandises auxquelles les taux de fret concernés ont été appliqués.

9. a) Une enquête est conclue soit par sa clôture, soit par une mesure prise en application de l'article 11. La conclusion doit normalement avoir lieu dans un délai d'un an après l'ouverture de la procédure.

b) Une procédure est conclue soit par la clôture de l'enquête sans imposition de droits et sans acceptation d'engagements, soit du fait de l'expiration ou de l'abrogation de tels droits, soit lorsque les engagements deviennent caducs conformément aux articles 14 ou 15.

*Article 8***Traitement confidentiel**

1. Les informations reçues en application du présent règlement ne peuvent être utilisées que dans le but pour lequel elles ont été demandées.

2. a) Le Conseil, la Commission et les États membres, ainsi que leurs agents, ne divulguent pas les informations qu'ils ont reçues en application du présent règlement et pour lesquelles un traitement confidentiel a été demandé par la partie qui les a fournies, sans autorisation expresse de cette dernière.

b) Chaque demande de traitement confidentiel indique les raisons pour lesquelles l'information est confidentielle et est accompagnée d'un résumé non confidentiel de celle-ci ou d'un exposé des motifs pour lesquels l'information n'est pas susceptible d'être résumée.

3. Une information est ordinairement considérée comme confidentielle si sa divulgation est susceptible d'avoir des conséquences défavorables significatives pour celui qui a fourni ou est la source de cette information.

4. Toutefois, lorsqu'il apparaît qu'une demande de traitement confidentiel n'est pas justifiée et si celui qui a fourni l'information ne veut ni la rendre publique ni en autoriser la divulgation en termes généraux ou sous forme de résumé, il peut ne pas être tenu compte de l'information en question.

De même, lorsque cette demande est justifiée, il peut également ne pas être tenu compte de l'information si la partie qui l'a fournie ne veut pas en présenter un résumé non confidentiel, et pour autant que l'information est susceptible de faire l'objet d'un tel résumé.

5. Le présent article ne s'oppose pas à la divulgation, par les autorités communautaires, d'informations générales, et notamment des motifs sur lesquels les décisions prises en vertu du présent règlement sont fondées, ni à la divulgation d'éléments de preuve sur lesquels les autorités communautaires s'appuient dans la mesure nécessaire à la justification des arguments lors de procédures en justice. Une telle divulgation doit tenir compte de l'intérêt légitime des parties intéressées à ce que leurs secrets d'affaires ne soient pas révélés.

*Article 9***Clôture de la procédure lorsque des mesures de défense ne sont pas nécessaires**

1. Lorsque, après consultation, aucune mesure de défense ne se révèle nécessaire et si aucune objection n'a été exprimée à cet égard au sein du comité consultatif visé à l'article 6 paragraphe 1, la procédure est close. Dans tous les autres cas, la Commission soumet immédiatement au Conseil un rapport sur le résultat des consultations, ainsi qu'une proposi-

tion de clôture. La procédure est close si, dans un délai d'un mois, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, n'en a pas décidé autrement.

2. La Commission informe les parties notoirement concernées et annonce la clôture au *Journal officiel des Communautés européennes* en exposant ses conclusions essentielles et en présentant un résumé des motifs de celles-ci.

*Article 10***Engagements**

1. Lorsqu'au cours d'une enquête des engagements sont offerts, que la Commission, après consultation, estime être acceptables, l'enquête peut être close sans imposition de droits compensateurs.

Sauf dans des circonstances exceptionnelles, des engagements ne peuvent être offerts après l'expiration du délai fixé, conformément à l'article 7 paragraphe 4 point c) sous iii), pour la présentation des observations. La clôture est décidée selon la procédure définie à l'article 9 paragraphe 1 et des renseignements sont fournis et une annonce est publiée conformément à l'article 9 paragraphe 2.

2. Les engagements visés au paragraphe 1 sont ceux par lesquels les taux sont révisés dans une mesure qui élimine, à la satisfaction de la Commission, les pratiques tarifaires déloyales ou leurs effets préjudiciables.

3. La Commission peut suggérer des engagements mais le fait de ne pas offrir d'engagements ou de ne pas accepter l'invitation d'en souscrire n'affecte pas l'examen de l'affaire. Toutefois, le fait de poursuivre les pratiques tarifaires déloyales peut être considéré comme un indice que la matérialisation d'une menace de préjudice est plus probable.

4. Si les engagements sont acceptés, l'enquête sur le préjudice est néanmoins menée à son terme si la Commission, après consultation, le décide ou si demande en est faite par les armateurs concernés de la Communauté. Dans un tel cas, si la Commission, après consultations, conclut à l'absence de préjudice, l'engagement devient automatiquement caduc. Toutefois, lorsqu'il est conclu à l'absence de menace de préjudice essentiellement en raison de l'existence d'un engagement, la Commission peut demander le maintien de l'engagement.

5. La Commission peut demander à toute partie dont un engagement a été accepté de fournir périodiquement les informations utiles à l'accomplissement d'un tel engagement et de permettre la vérification des données qui s'y rapportent. Le fait de ne pas se conformer à cette demande est considéré comme une violation de l'engagement.

*Article 11***Droits compensateurs**

Lorsqu'il ressort d'une enquête qu'il y a pratique tarifaire déloyale, qu'un préjudice en résulte et que les intérêts de la Communauté nécessitent une action communautaire, la Commission propose au Conseil, après la consultation prévue à l'article 6, d'instaurer un droit compensateur. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, prend une décision dans un délai de deux mois.

Article 12

En statuant sur les droits compensateurs, le Conseil tient aussi dûment compte des considérations de politique du commerce extérieur ainsi que des intérêts portuaires et des considérations de la politique maritime des États membres concernés.

*Article 13***Dispositions générales en matière de droits**

1. Les droits compensateurs sont imposés aux armateurs étrangers concernés par voie de règlement.
2. Ces règlements indiquent en particulier le montant et le type de droit imposé, la ou les marchandises transportée(s), le nom et le pays d'origine de l'armateur étranger concerné et les motifs sur lesquels ils se fondent.
3. Le montant des droits ne doit pas dépasser la différence entre le taux de fret effectivement pratiqué et le taux de fret normal visé à l'article 3 point c). Il doit être inférieur à cette différence si un montant moins élevé suffit pour mettre fin au préjudice.
4. a) Les droits ne peuvent être ni institués ni augmentés avec effet rétroactif et s'appliquent au transport des marchandises chargées ou déchargées dans un port de la Communauté après l'instauration de ces droits.
b) Toutefois, lorsque le Conseil constate qu'un engagement a été violé ou dénoncé, des droits compensateurs peuvent être imposés, sur proposition de la Commission, sur le transport de marchandises chargées ou déchargées dans un port de la Communauté dans les quatre-vingt-dix jours précédant la date d'imposition de ces droits, sous cette réserve qu'en cas de violation ou de dénonciation d'un engagement, ces droits ne pourront être appliqués rétro-activement au transport de marchandises chargées ou déchargées dans un port de la Communauté avant ladite violation ou dénonciation. Ces droits peuvent être calculés sur la base des faits établis avant l'acceptation de l'engagement.
5. Les droits sont perçus par les États membres sous la forme, au taux et selon les autres critères fixés lors de leur

institution, et indépendamment des droits de douane, taxes et autres charges normalement exigibles à l'importation des marchandises transportées.

6. L'autorisation de charger ou de décharger dans un port de la Communauté peut être subordonnée à la constitution d'une garantie égale au montant des droits.

*Article 14***Réexamen**

1. Les règlements instituant des droits compensateurs et les décisions d'accepter des engagements font l'objet d'un réexamen, intégral ou partiel, si nécessaire. Il est procédé à ce réexamen soit à la demande d'un État membre, soit à l'initiative de la Commission. Un réexamen a également lieu à la demande d'une partie intéressée qui présente des éléments de preuve d'un changement de circonstances suffisant pour justifier la nécessité de ce réexamen, à condition qu'une année au moins se soit écoulée depuis la conclusion de l'enquête. Ces demandes sont adressées à la Commission qui en informe les États membres.

2. Lorsque, après consultation, il apparaît qu'un réexamen est nécessaire, l'enquête est rouverte conformément à l'article 7 si les circonstances l'exigent. Cette réouverture n'affecte pas par elle-même les mesures en vigueur.

3. Lorsque le réexamen, mené avec ou sans réouverture de l'enquête, l'exige, les mesures sont modifiées, abrogées ou annulées par l'institution communautaire compétente pour leur adoption.

Article 15

1. Sous réserve du paragraphe 2, les droits compensateurs et les engagements deviennent caducs après un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle ils sont entrés en vigueur ou ont été modifiés en dernier lieu ou confirmés.

2. La Commission procède normalement, après consultation, dans un délai de six mois avant l'expiration de ce délai de cinq ans, à la publication au *Journal officiel des Communautés européennes* d'un avis relatif à l'expiration prochaine de la mesure en question et informe les armateurs de la Communauté notoirement concernés. Cet avis fixe le délai au cours duquel les parties intéressées peuvent faire connaître par écrit leur point de vue et demander à être entendues oralement par la Commission, conformément à l'article 7 paragraphe 5.

Lorsqu'une partie intéressée montre que l'expiration de la mesure conduirait de nouveau à un préjudice ou à une menace de préjudice, la Commission procède à un réexamen de la mesure en question. Celle-ci reste en vigueur en attendant le résultat de ce réexamen.

Lorsque les droits compensateurs et les engagements deviennent caducs en vertu du présent article, la Commission publie un avis à cet effet au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 16

Restitution

1. Lorsque l'armateur concerné peut prouver que le droit perçu dépasse la différence entre le taux de fret pratiqué et le taux de fret normal visé à l'article 3 point c), le montant en excédent est remboursé.

2. Pour solliciter le remboursement visé au paragraphe 1, l'armateur étranger introduit une demande auprès de la Commission. Cette demande est présentée par l'intermédiaire de l'État membre sur le territoire duquel les marchandises transportées ont été chargées ou déchargées, et ce dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle le montant des droits compensateurs devant être perçus a été dûment établi par les autorités compétentes.

L'État membre transmet à la Commission, dans les meilleurs délais, la demande, accompagnée ou non d'un avis sur son bien-fondé.

La Commission informe immédiatement les autres États membres et donne son avis sur la question. Si les États membres approuvent l'avis exprimé par la Commission ou ne formulent pas d'objections à cet égard dans un délai d'un mois, la Commission peut prendre une décision conforme à l'avis susmentionné. Dans tous les autres cas, la Commission décide, après consultation, si et dans quelle mesure une suite doit être donnée à la demande.

Article 17

Dispositions finales

Le présent règlement n'exclut pas l'application de règles spéciales prévues dans les accords conclus entre la Communauté et des pays tiers.

Article 18

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} juillet 1987.

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

Fait à Bruxelles, le 22 décembre 1986.

Par le Conseil

Le président

G. SHAW

RÈGLEMENT (CEE) n° 4058/86 DU CONSEIL

du 22 décembre 1986

concernant une action coordonnée en vue de sauvegarder le libre accès au trafic transocéanique

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'un nombre accru de pays recourent à une législation ou à des mesures administratives unilatérales ou encore à des accords bilatéraux avec d'autres pays pour protéger leur flotte marchande;

considérant que certains pays, par suite de mesures qu'ils ont prises ou de pratiques qu'ils ont imposées, ont faussé l'application du principe de concurrence loyale et libre dans leurs échanges maritimes avec un ou plusieurs États membres de la Communauté;

considérant que, pour le trafic de ligne, la convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes, qui est entrée en vigueur le 6 octobre 1983, confère certains droits aux compagnies maritimes qui font partie d'une conférence exploitant un *pool*;

considérant que, de plus en plus, des pays tiers, parties contractantes ou signataires de la convention interprètent ses dispositions de telle sorte qu'ils outrepassent dans les faits les droits conférés par la convention à leurs compagnies, aussi bien pour les trafics de ligne que pour les trafics de tramp, au détriment des compagnies de la Communauté ou de compagnies d'autres pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), membres ou non d'une conférence;

considérant que, dans le trafic du vrac, les pays tiers ont de plus en plus tendance à limiter l'accès aux vracs, ce qui menace sérieusement les conditions de libre concurrence prévalant dans ces types de trafic; que les États membres affirment leur attachement à une situation de libre concurrence qui constitue l'une des caractéristiques essentielles des trafics en vrac sec et liquide et sont convaincus que l'institution du partage des cargaisons dans ces trafics affectera gravement les intérêts commerciaux de tous les pays en majorant considérablement les coûts de transport;

considérant qu'une restriction de l'accès au transport de vrac aurait une incidence négative sur les flottes marchandes des États membres et augmenterait sensiblement les coûts de transport du vrac, ce qui affecterait sérieusement les intérêts commerciaux de la Communauté;

considérant que la Communauté devrait pouvoir assurer une action coordonnée des États membres lorsque la réservation de parts de cargaison aux compagnies maritimes de pays tiers affaiblit la position concurrentielle des flottes marchandes des États membres ou leurs intérêts commerciaux ou encore lorsqu'un accord international l'exige;

considérant que la décision 77/587/CEE du Conseil ⁽³⁾ prévoit, entre autres, une consultation sur les différents aspects des développements intervenus dans les relations entre États membres et pays tiers en matière de transports maritimes;

considérant que la décision 83/573/CEE du Conseil ⁽⁴⁾ prévoit, entre autres, une concertation entre États membres sur toute contre-mesure qu'ils pourraient prendre à l'égard des pays tiers ainsi que la possibilité d'une décision sur l'application conjointe par les États membres de contre-mesures adéquates faisant partie de leur législation nationale;

considérant qu'il est nécessaire de développer et de perfectionner les mécanismes prévus dans ces décisions en vue d'assurer l'action coordonnée à entreprendre par les États membres dans certaines circonstances à la demande d'un ou de plusieurs d'entre eux ou sur la base d'un accord international,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

La procédure prévue par le présent règlement s'applique lorsqu'une mesure prise par un pays tiers ou par ses agents limite ou risque de limiter le libre accès des compagnies maritimes des États membres ou de navires immatriculés dans un État membre conformément à sa législation, au transport:

- de ligne sur des trafics codistes, sauf lorsque la mesure est prise conformément à la convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes,
- de ligne sur des trafics non codistes,
- de vrac et de toutes autres cargaisons par des services de tramp,

⁽¹⁾ JO n° C 255 du 15. 10. 1986, p. 169.⁽²⁾ JO n° C 344 du 31. 12. 1985, p. 31.⁽³⁾ JO n° L 239 du 17. 9. 1977, p. 23.⁽⁴⁾ JO n° L 332 du 28. 11. 1983, p. 37.

- de passagers,
- de personnes ou de marchandises vers ou entre des installations *off shore*.

Cette procédure ne porte pas préjudice aux obligations de la Communauté et de ses États membres en droit international.

Article 2

Aux fins du présent règlement on entend par:

- «compagnie maritime nationale»: une compagnie maritime d'un pays tiers qui assure un service entre son propre pays et un ou plusieurs États membres,
- «compagnie maritime tierce»: une compagnie maritime d'un pays tiers qui assure un service entre un autre pays tiers et un ou plusieurs États membres.

Article 3

Une action coordonnée peut intervenir à la demande d'un État membre.

La demande est à transmettre à la Commission; cette dernière présente, dans les quatre semaines qui suivent, les recommandations ou propositions appropriées au Conseil.

Le Conseil, statuant selon les modalités de vote prévues à l'article 84 paragraphe 2 du traité, peut décider d'une action coordonnée telle que prévue à l'article 4.

En statuant sur une action coordonnée, le Conseil tient aussi dûment compte des considérations de politique du commerce extérieur ainsi que des intérêts portuaires et des considérations en matière de politique maritime des États membres concernés.

Article 4

1. L'action coordonnée peut prendre la forme de:
 - a) représentations diplomatiques à l'adresse des pays tiers concernés, notamment lorsque les mesures prises par ces derniers risquent de restreindre l'accès au trafic;
 - b) contre-mesures envers la ou les compagnies maritimes des pays tiers concernés ou la ou les compagnies maritimes d'autres pays bénéficiant des mesures prises par les pays concernés, agissant en qualité de compagnie maritime nationale ou de compagnie maritime tierce dans le trafic communautaire.

Ces contre-mesures peuvent consister isolément ou conjointement dans:

- i) l'imposition d'une obligation d'obtenir une permission de chargement, de transport ou de déchargement de la cargaison; cette permission peut être subordonnée à des conditions ou obligations;

- ii) l'application d'un contingentement;
- iii) l'imposition de taxes ou de droits.

2. Les représentations diplomatiques précéderont les contre-mesures.

Ces contre-mesures ne porteront pas préjudice aux obligations de la Communauté européenne et de ses États membres en droit international, tiendront compte de tous les intérêts concernés et n'auront pas pour effet direct ou indirect de susciter des détournements de trafic à l'intérieur de la Communauté.

Article 5

1. En décidant de prendre une ou plusieurs contre-mesures visées à l'article 4 paragraphe 1 point b), le Conseil fournit, le cas échéant, des indications concernant:

- a) les circonstances ayant motivé la prise de contre-mesures;
- b) le trafic ou l'éventail des ports auquel s'appliquent les contre-mesures;
- c) le pavillon ou la compagnie maritime du pays tiers dont les mesures de réservation de parts de cargaisons limitent le libre accès au trafic dans la zone d'exploitation concernée;
- d) le volume maximum (pourcentage, poids en tonnes, conteneurs) ou la valeur des cargaisons qui peuvent être chargées ou déchargées dans les ports des États membres;
- e) le nombre maximal de dessertes en provenance et à destination des ports des États membres;
- f) le montant ou le pourcentage et la base d'imposition des taxes et droits à prélever et leur mode de perception;
- g) la période de validité de la contre-mesure.

2. Si les contre-mesures envisagées au paragraphe 1 ne sont pas prévues par la législation nationale d'un État membre, elles peuvent être prises conformément à la décision du Conseil visée à l'article 3 troisième alinéa par l'État concerné sur la base du présent règlement.

Article 6

1. Si le Conseil n'a pas adopté la proposition d'action coordonnée dans un délai de deux mois, les États membres peuvent, unilatéralement ou en groupe, appliquer des mesures nationales, si la situation l'exige.

2. En cas d'urgence, les États membres peuvent néanmoins prendre, unilatéralement ou en groupe, les mesures nationales qui s'imposent à titre provisoire même durant la période de deux mois visée au paragraphe 1.

3. Les mesures nationales prises conformément au présent article sont immédiatement notifiées à la Commission et aux autres États membres.

Article 7

Durant la période d'application de la contre-mesure, les États membres et la Commission se consultent, conformément à la procédure de consultation instituée par la décision 77/587/CEE, tous les trois mois ou plus tôt si nécessaire, afin de discuter des effets de la contre-mesure en vigueur.

gnies maritimes d'un autre pays de l'OCDE, si, sur une base de réciprocité, ce pays et la Communauté sont convenus d'opposer une résistance coordonnée en cas de restrictions de l'accès aux cargaisons.

Ce pays peut faire une demande d'action coordonnée et s'associer à une action de ce type conformément au présent règlement.

Article 8

La procédure prévue par le présent règlement peut être appliquée lorsqu'une mesure prise par un pays tiers ou par un de ses agents limite ou risque de limiter l'accès des compa-

Article 9

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} juillet 1987.

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

Fait à Bruxelles, le 22 décembre 1986.

Par le Conseil

Le président

G. SHAW

RÈGLEMENT (CEE) n° 4059/86 DU CONSEIL

du 22 décembre 1986

concernant l'octroi d'un soutien financier à des projets d'infrastructures de transport

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis de l'Assemblée ⁽¹⁾,vu l'avis du Comité économique et social ⁽²⁾,

considérant que, lors de sa session du 11 novembre 1986, le Conseil a adopté des conclusions concernant les objectifs et les critères à retenir pour un programme à moyen terme;

considérant que les crédits prévus au budget 1985 pour le soutien de l'infrastructure de transport devraient être utilisés conformément à ces objectifs et à ces critères;

considérant qu'il convient de fixer les plafonds du soutien financier communautaire pour les projets au titre du programme 1985;

considérant qu'il y a lieu de définir les modalités d'application du présent règlement,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

1. Dans la limite des crédits disponibles au titre du budget de l'exercice 1985, et dans les conditions énoncées aux articles 2 et 3, la Communauté octroie un soutien financier à des projets d'infrastructure de transport qui répondent aux objectifs et aux critères indiqués à l'annexe.

2. Les projets visés au paragraphe 1 sont énumérés ci-après:

Axes de transit

- Brenner-Bolzano: amélioration de la ligne ferroviaire (Italie),
- accès routier au Mont-Blanc: construction du tunnel des Chavants (France),

⁽¹⁾ Avis rendu le 12 décembre 1986 (non encore paru au Journal officiel).

⁽²⁾ Avis rendu le 16 décembre 1986 (non encore paru au Journal officiel).

- autoroute Aix-la-Chapelle-Cologne: augmentation de la capacité dans la région de Cologne (république fédérale d'Allemagne),
- route A 120 en direction des ports de la Côte Est: construction du contournement de Braintree (Royaume-Uni),
- route Toulouse-Barcelone: aménagement sur la section Pensaguel-Le Vernet (France),
- ligne ferroviaire Bayonne-Hendaye: augmentation de la capacité et de la sécurité (France).

Travaux dans des corridors essentiels

- Entre les Pays-Bas et la Belgique: travaux d'achèvement de l'autoroute Bergen-op-Zoom-Anvers (Pays-Bas et Belgique),
- accès aux ports de la Manche et au tunnel prévu sous la Manche: achèvement de l'autoroute M 20 entre Ashford et Maidstone (Royaume-Uni),
- axe de transit via Seeland en direction de la Suède: électrification et amélioration de la ligne ferroviaire Ringsted-Rungsted (Danemark).

Travaux destinés à améliorer l'intégration des régions situées géographiquement à la périphérie de la Communauté

- Sur la route principale Péloponèse-frontière yougoslave:
 - Inofita-Schimatari (Grèce),
 - Ritsona-Thivai (Grèce),
 - Solomos-Nemea (Grèce).
- Sur la ligne ferroviaire principale Athènes-Salonique-Idomeni (frontière):
 - Sfingas-Aliartos (Grèce),
 - Tithorea-Domokos-Larissa (Grèce),
 - Salonique-Idomeni (Grèce).
- Sur la route principale nord-sud en Irlande:
 - contournement de Dunleer (Irlande).
- Sur le principal axe de transit dans la péninsule ibérique:
 - Irun-route N 620 (E 82) au Portugal: contournement du Tordesillas (Espagne),
 - Porto-route IP 4 (E 801): frontière espagnole-Paredes-Penafiel (Portugal).

Autres projets

- Port d'Ostende: travaux liés à la construction d'une nouvelle rampe de chargement des véhicules (Belgique),

- axe du Brenner entre la république fédérale d'Allemagne et l'Italie *via* l'Autriche (Italie): étude et travaux préparatoires pour le projet d'amélioration.

Article 2

1. Le soutien financier communautaire accordé au titre du présent règlement pour les projets sélectionnés conformément à celui-ci, ne peut excéder 25 % du coût total de chaque projet ou de la phase du projet qui doit bénéficier du soutien. Il peut être porté à 50 % au plus dans le cas d'études préparatoires à des travaux de construction.

2. En aucun cas, les contributions provenant de toutes les sources budgétaires communautaires ne doivent dépasser 50 % du coût total d'un projet.

3. Une avance ne dépassant pas 40 % de la contribution communautaire peut être versée pour permettre d'accélérer l'exécution du projet.

4. Aux fins de l'octroi du soutien financier communautaire visé à l'article 1^{er}, la Commission prend les mesures nécessaires à l'application du présent règlement, en accord avec les États membres concernés et compte tenu des montants jugés nécessaires.

Article 3

1. Lorsqu'un projet ayant bénéficié d'un soutien financier n'est pas exécuté comme prévu, ou lorsque les conditions fixées ne sont pas remplies, le soutien financier peut être réduit ou supprimé par une décision arrêtée par la Commission.

Les sommes qui auraient été versées indûment sont reversées à la Communauté par le bénéficiaire concerné, dans les douze mois suivant la date de notification de ladite décision.

Il est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 22 décembre 1986.

2. Sans préjudice des contrôles effectués par les États membres conformément aux dispositions législatives, réglementaires et administratives nationales, et sans préjudice de l'article 206 *bis* du traité et de tout contrôle organisé sur la base de l'article 209 point c) du traité, des vérifications sur place ou des enquêtes relatives aux projets bénéficiant d'un soutien financier sont effectuées par les autorités compétentes de l'État membre concerné et par des agents de la Commission ou par d'autres personnes mandatées à cet effet par cette dernière. La Commission fixe des délais pour l'exécution des vérifications et en informe au préalable l'État membre afin d'en obtenir toute l'assistance nécessaire.

3. Ces vérifications sur place ou enquêtes relatives aux opérations bénéficiant d'un soutien financier ont pour objet de constater:

- a) la conformité des pratiques administratives avec les règles communautaires;
- b) l'existence de pièces justificatives et leur concordance avec les projets bénéficiant d'un soutien financier;
- c) les conditions dans lesquelles sont exécutées et vérifiées les opérations;
- d) la conformité de l'exécution des projets avec les conditions d'octroi du soutien financier.

4. La Commission peut suspendre le versement du concours financier relatif à une opération si un contrôle fait apparaître soit des irrégularités, soit une modification importante de la nature ou des conditions de cette opération, qui n'a pas été soumise à l'approbation de la Commission.

Article 4

Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Par le Conseil

Le président

G. SHAW

ANNEXE

OBJECTIFS ET CRITÈRES D'UNE POLITIQUE COMMUNAUTAIRE D'INFRASTRUCTURE DANS LE CADRE D'UN PROGRAMME À MOYEN TERME**I. OBJECTIFS**

Coordonner et promouvoir les projets d'infrastructure d'intérêt communautaire afin de créer un réseau moderne et efficace de transport dans la Communauté, conçu en fonction des besoins réels de transport au niveau européen sur les principales liaisons communautaires. La politique d'infrastructure doit s'insérer dans le cadre de la politique commune des transports et des efforts communs visant à renforcer la cohésion économique et sociale de la Communauté.

Indépendamment de la question de savoir si cette politique doit englober les ports et les aéroports, l'activité communautaire doit viser à:

- supprimer les goulets d'étranglement,
- intégrer les zones qui, géographiquement, sont soit enclavées, soit situées à la périphérie de la Communauté,
- réduire les coûts inhérents au trafic de transit en coopération avec les pays tiers éventuellement concernés,
- améliorer les liaisons dans les couloirs terrestres maritimes,
- aménager des liaisons à haut niveau de service entre les principaux centres urbains, y compris des liaisons ferroviaires à grande vitesse.

II. CRITÈRES

L'appréciation des programmes d'infrastructure de transport en vue de l'octroi d'une aide communautaire dans le cadre du programme à moyen terme, quelle qu'en soit la forme précise, doit être effectuée en fonction des critères suivants:

- a) intérêt du projet pour la Communauté, apprécié en fonction de son apport à la réalisation des objectifs généraux et opérationnels énoncés au point I. Parmi les facteurs qui doivent être inclus figurent:
 - l'importance du trafic international intracommunautaire actuel ou potentiel,
 - l'importance, sur l'axe concerné par le projet, des échanges de la Communauté avec des pays tiers,
 - le degré de contribution du projet à la création d'un réseau homogène et équilibré dans le cadre communautaire, adapté aux besoins de transport existants et futurs;
- b) rentabilité socio-économique du projet;
- c) cohérence du projet avec les autres actions communautaires au titre de la politique commune des transports ou d'autres politiques de la Communauté et avec les autres actions nationales définies comme prioritaires dans les plans et programmes nationaux d'infrastructure de transport.