

TALSMANDENS GRUPPE
SPRECHERGRUPPE
SPOKESMAN'S GROUP
GROUPE DU PORTE-PAROLE
GRUPPO DEL PORTAVOCE
BUREAU VAN DE WOORDVOERDER

**INFORMATION
INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG
INFORMATION MEMO**

Brussels, May 1979

**NOTE D'INFORMATION
NOTA D'INFORMAZIONE
TER DOCUMENTIE**

MEMBER STATES TO RATIFY U.N. CODE OF CONDUCT FOR LINER CONFERENCES: MAJOR STEP
IN COMMUNITY SHIPPING POLICY

The Council of Ministers on 8 May reached agreement on a Council Regulation concerning accession to the United Nations' Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences. The Regulation provides for the Member States to ratify the Code Convention, which will thus be brought into force. This constitutes a major contribution to the North-South dialogue. At the same time the Regulation is designed to preserve a commercial approach to liner conference shipping among developed Western nations.

The Council reached its decision after months of difficult and delicate negotiations on the basis of a proposal which the Commission had made in December 1977. This major step forward in Community shipping policy, with implications for liner shipping world wide, comes just in time for the UNCTAD V Conference in Manila, at which world shipping problems are to be discussed.

The Code of Conduct

The United Nations Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences was adopted five years ago at a diplomatic conference held in Geneva under the auspices of UNCTAD. Ever since, the Code has been a major subject of controversy in the world of liner shipping. It propounds rules and principles for the behaviour of liner conferences - provisions on such points as conference membership, cargo-sharing between conference members, shipper-shipowner relationships, freight rates and procedures for resolving disputes.

The developing countries have been pressing hard for the Code to come into force as a new multilateral framework for liner conference shipping; they would tend to benefit from its provisions on freight rates and particularly from the principle which it enshrines of allocating equal shares of traffic to the fleets of the countries at either end of a liner route, with a significant share remaining for cross-traders (the famous "40-40-20" principle). Among developed countries widely differing views have been taken of the Code; and so far no developed country has ratified it. As a result, the Code has not yet come into force, since the 34 developing countries which have ratified it do not own collectively a large enough amount of tonnage to meet the entry into force requirement (25% of world Liner tonnage).

The Community solution

The Council Regulation provides for the Member States to ratify the Liner Code Convention, and this will bring the tonnage total well past the limit required for the Convention to enter into force. This means that, in liner conference trades between the Community and any developing or other non-OECD country which is also a contracting party to the Code, the Code will apply, and the conference shipping lines of the country concerned will have the right to carry the same share of traffic as the Community lines.

At the same time the regulation makes special provision, in the interests of OECD shipping and trade, for preserving a commercial, rather than an arithmetical, approach to cargo sharing within conferences as between OECD shipping lines and in liner trades between OECD countries. It provides, first, for the shares of cargo falling to Member State lines under the Code in trades between the Community and non-OECD

contracting parties to be redistributed on a commercial basis among those lines. Cross-traders from other OECD countries will be free to join in this process on a basis of reciprocity. Second, it provides for the cargo-sharing provisions of the Code to be disapplied - though without prejudice to the possibilities for developing country cross-traders - in liner conference trades between Member States and, on a basis of reciprocity, between them and other OECD countries. In these trades certain other provisions of the Code - for example on freight rates - will also be disapplied on the same basis.

These disapplications mean that the Member States will make certain reservations when ratifying the Code, these are annexed to the Regulation.

The Road to a Community solution

Ever since the Code text was adopted in 1974 it has been recognised as an instrument with major implications for Community shipping policy. In the beginning, attitudes to the Code varied very widely as between Member States. Some wanted to ratify the Code as drafted, without reservations; others were thoroughly opposed to it. The Council recognised, however, that the Community ought to reach a common position on the Code if at all possible. After much discussion with Member State experts the Commission proposed in December 1977 a "yes, but" approach under which the Member States would ratify the Code while making special arrangements to preserve a commercial approach to liner conference shipping as between OECD lines. The Council Regulation follows this basic approach, though some changes have been made, including the total disapplication of parts of the Code in intra-OECD trades.

The Council of Ministers of 20 February 1979 made the essential breakthrough in the Council's discussions, on the basis of a compromise paper tabled by the French Presidency. But before reaching a final decision the Council wished to explain and discuss its approach with a number of other OECD countries. Mr. Richard Burke, Member of the Commission, therefore visited Washington and Tokyo in April for talks with the United States and Japanese Governments, on which he reported to the Council before it reached its final decision.

The Council and the Commission now hope to encourage other OECD countries to adopt equivalent solutions to that of the Community if they ratify the Code of Conduct.

Significance of the Council's Decision

The Council Regulation has the effect of bringing the Code of Conduct into force and thus meeting a demand which the developing countries have pressed ever since the Code was drafted. This constitutes a major contribution by the Community to meeting the shipping aspirations of developing countries, and it comes just before the UNCTAD V Conference in Manila, where shipping questions have a significant place on the agenda.

At the same time the Regulation aims at preserving a commercial approach to liner shipping in the developed world, so as to help ensure the continued availability of efficient liner services at reasonable cost in the interests of world trade. The Code seems likely to be ratified finally by a very considerable number of countries, so that it will constitute a multilateral solution to the question of liner conference organisation world-wide and tend to discourage unilateral and bilateral action by individual countries, which is usually not in the Community's shipping and trading interests.

TALSMANDENS GRUPPE
SPRECHERGRUPPE
SPOKESMAN'S GROUP
GROUPE DU PORTE-PAROLE
GRUPPO DEL PORTAVOCE
BUREAU VAN DE WOORDVOERDER

INFORMATION
INFORMATORISCHE AUFZEICHNUNG
INFORMATION MEMO

NOTE D'INFORMATION
NOTA D'INFORMAZIONE
TER DOCUMENTIE

Bruxelles, mai 1979

LES ETATS MEMBRES INVITES A RATIFIER LE CODE DE CONDUITE DES CONFERENCES MARITIMES
PREPARE PAR LES NATIONS UNIES : UN PAS DECISIF DANS LA POLITIQUE COMMUNAUTAIRE DES
TRANSPORTS MARITIMES

Le 8 mai, le Conseil de ministres est parvenu à un accord sur un règlement du Conseil concernant l'adhésion à la convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes. Le règlement prévoit la ratification de cette convention par les Etats membres, ce qui entraînera son entrée en vigueur. Tout en apportant une contribution majeure au dialogue Nord-Sud, le règlement vise à préserver une approche commerciale des transports maritimes de ligne parmi les pays occidentaux développés.

Le Conseil est parvenu à cette décision après des mois de délicates négociations sur la base d'une proposition présentée par la Commission en décembre 1977. Ce progrès majeur dans la politique communautaire des transports maritimes, avec des implications au niveau mondial, intervient just à temps pour la 5ème CNUCED de Manille, au cours de laquelle les problèmes des transports maritimes mondiaux feront l'objet de discussions.

Le code de conduite

La convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes a été adoptée il y a cinq ans lors d'une conférence diplomatique organisée à Genève sous l'égide de la CNUCED. Depuis lors, le code a constitué un important sujet de controverse dans le monde des transports maritimes de ligne. Il propose des règles et des principes pour la conduite des conférences maritimes, notamment en ce qui concerne l'admission aux conférences, la répartition des cargaisons entre membres des conférences, les rapports entre compagnies maritimes et chargeurs, les taux de fret et le règlement des différends.

Les pays en voie de développement ont exercé de fortes pressions en faveur de la mise en vigueur du code en tant que nouveau cadre multilatéral pour les transports maritimes de ligne. Ils tireraient plutôt avantage de ses dispositions concernant les taux de fret et tout particulièrement, du principe selon lequel des parts égales du trafic doivent être attribuées aux flottes des pays situés aux deux extrémités d'une ligne maritime, une part significative étant réservée aux transporteurs (le fameux principe "40-40-20"). Les pays développés ont pris des positions extrêmement divergentes à l'égard du code et, jusqu'à présent, aucun d'entre eux ne l'a ratifié. De ce fait, le code n'est pas encore entré en vigueur, car les 34 pays en voie de développement qui l'ont ratifié ne représentent pas, tous ensemble, un tonnage suffisant pour satisfaire aux conditions d'entrée en vigueur (25% du tonnage mondial).

La solution communautaire

Le règlement du Conseil prévoit la ratification de la convention par les Etats membres, ce qui permettra de franchir largement le seuil des 25% du tonnage mondial fixé pour l'entrée en vigueur de ladite convention. Par suite, le code sera applicable au trafic de ligne entre la Communauté et tout pays en voie de développement ou tout autre pays non membre de l'OCDE qui est partie contractante du code, et les compagnies maritimes du pays concerné auront le droit d'assurer une part du trafic égale à celle des compagnies de la Communauté.

Par ailleurs, le règlement prévoit, dans l'intérêt des transports maritimes et du commerce de l'OCDE, des dispositions spéciales en vue de préserver une approche commerciale, et non pas arithmétique, de la répartition des cargaisons au sein des conférences entre compagnies maritimes de l'OCDE et dans le trafic de ligne entre pays de l'OCDE. En premier lieu, le règlement prévoit que les quotes-parts de cargaison allouées aux compagnies des Etats membres en vertu du code dans le trafic entre la Communauté et des parties contractantes non membre de l'OCDE seront redistribuées sur une base commerciale entre lesdites compagnies. Les transporteurs tiers établis dans d'autres pays de l'OCDE seront libres de participer à ce système sur une base de réciprocité. En second lieu, le règlement prévoit que les dispositions du code relatives aux quotes-parts de cargaison ne seront pas appliquées - sans préjudice aux possibilités offertes aux transporteurs tiers établis dans des pays en voie de développement - dans le trafic de ligne entre les Etats membres et, sur une base de réciprocité, entre les Etats membres et les autres pays membres de l'OCDE. Pour le trafic en question, certaines autres dispositions du code - concernant, par exemple, les taux de fret - ne seront ^{non plus} appliquées, sur des bases analogues.

Ces dispositions de non-application impliquent que les Etats membres feront certaines réserves lorsqu'ils ratifieront le code; les réserves en questions figurent en annexe au règlement.

La voie vers une solution communautaire

Depuis son adoption en 1974, le text du code a toujours été considéré comme un instrument ayant des implications majeures pour la politique communautaire des transports maritimes.

A l'origine, les positions des Etats-membres vis-à-vis du code étaient très divergentes. Les uns voulaient le ratifier tel quel, sans faire de réserves; d'autres y étaient totalement opposés. Le Conseil, pour sa part, considérait que la Communauté devait, dans toute la mesure du possible, adopter une position commune sur le code. Après de nombreuses discussions avec les experts nationaux, la Commission a proposé en décembre 1977 une approche du type "oui, mais", en vertu de laquelle les Etats membres ratifieraient le code tout en prenant des dispositions spéciales pour préserver une approche commerciale du trafic de ligne entre compagnies maritimes de l'OCDE. Le règlement du Conseil suit cette approche de base, bien que certaines modifications aient été apportées, notamment la non-application de certains éléments du code dans le trafic entre pays membres de l'OCDE.

C'est lors du Conseil de ministres du 20 février 1979 que le progrès décisif a été accompli dans les discussions sur la base d'un document de compromis présenté par la présidence française. Mais avant de prendre une décision finale, le Conseil a souhaité expliquer son approche à un certain nombre ^{d'autres} de pays de l'OCDE et en discuter avec eux. C'est pourquoi M. Richard Burke, membre de la Commission, s'est rendu en visite au cours du mois d'avril à Washington et à Tokyo, où il a eu avec les gouvernements américain et japonais des entretiens dont il a rendu compte au Conseil avant que ce dernier ne prenne sa décision finale.

Le Conseil et la Commission espèrent maintenant inciter d'autres pays de l'OCDE à adopter s'ils ratifient le code de conduite, des solutions équivalents à celle de la Communauté.

L'importance de la décision du Conseil

Le règlement du Conseil a pour effet de mettre le code de conduite en vigueur et il répond par conséquent à une demande que les pays en voie de développement n'ont cessé d'exprimer de façon pressante depuis l'élaboration du code. Ce faisant, la Communauté contribue dans une importante mesure à satisfaire les aspirations des pays en voie de développement en matière de transports maritimes, et cela juste avant la 5ème CNUCED de Manille, où les questions de transports maritimes occupent une place significative à l'ordre du jour.

Par ailleurs, le règlement vise à préserver une approche commerciale des transports maritimes de ligne dans le monde développé, de façon à continuer d'assurer des services efficaces à des coûts raisonnables dans l'intérêt du commerce mondial.

Il semble en fin de compte que le code doit être ratifié par un très grand nombre de pays; il apportera ainsi une solution multilatérale au problème de l'organisation des conférences maritimes au niveau mondial et tendra à dissuader les Etats de prendre des mesures unilatérales, ^{ou bilatérales} ce qui ne sert généralement pas les intérêts des transports maritimes et du commerce de la Communauté.