

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

Brussels, December 1977

NEW COMMISSION PROPOSAL ON COMMUNITY ATTITUDE TO U.N. CODE OF CONDUCT
FOR LINER CONFERENCES

The Commission has decided to forward to the Council a new proposal on the subject of the United Nations Code of Conduct for Liner Conferences. The Commission proposes that the Member States should ratify the Code, subject to a number of special arrangements designed to take account of the Community's particular requirements.

For more than three years now the Code of Conduct for Liner Conferences has been central to world discussion of liner shipping policy problems. The Code, not yet in force, deals with such subjects as liner conference membership, cargo sharing, voting arrangements in conferences, consultation between shipowners and shippers and the procedures for changing freight rates and resolving disputes.

Within the Community there has been a wide range of views about the Code, ranging from a desire to ratify it to a position of hostility. The Council of Ministers has been seeking nevertheless to work towards a common Community approach to the Code, and the Commission believes that the line it now proposes offers the best basis for a Community solution. It represents a compromise between the opposing views on the Code.

The essential features of the new proposal are that the Member States should ratify the Code Convention subject to:

- a formal reservation about the definition of "national shipping line": in order to avoid discrimination on grounds of nationality between Member States, "national shipping line" should mean, as far as any given Member State is concerned, not only shipping companies native to that state, but also companies from other Member countries established in that state under the Treaty;
- the preservation within the Community, and so far as possible within the whole OECD area, of normal commercial arrangements for the allocation of cargo to the shipping lines in liner conferences;
- a requirement that national shipping lines of the Community should consult other Community lines which are members of the conference concerned before taking up a position on a question defined in the conference agreement and relating to traffic to or from the Member State of which they are national lines.

The solution proposed also includes:

- the subsequent forwarding by the Commission to the Council of a Draft Regulation concerning the application of the competition rules of the Treaty to liner conferences;
- provision for the negotiation of the accession to the Code Convention of the Community as such when this can be arranged;

- provision for the development of a common Community position at the review conference which will take place five years after the Code Convention enters into force.

Accession to the Liner Code Convention by the Member States acting in concert would bring it into force. The Commission believes that this would be in the Community's economic and political interests provided the special arrangements proposed are made. The Code is a potentially world-wide instrument which could help to inhibit the proliferation of bilateral arrangements on liner shipping often contrary to the Community's interests. A commercial approach to liner conference shipping in the OECD area would be preserved, but the Code Convention, while it would help developing countries to build up their shipping interests, could be invoked to restrain these countries from going too far in giving preferential treatment to their own flags. It could also be used in relation to state-trading countries' liner companies where these are operating within conferences.

Mr. Burke, Member of the Commission, hopes to present this new proposal at the next meeting, on 20 December, of the Council of Ministers (Transport). The Commission hopes that it will be examined positively and rapidly so that the Council can reach a decision on it in the near future.

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

INFORMATION
INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG
INFORMATION MEMO

NOTE D'INFORMATION
NOTA D'INFORMAZIONE
TER DOCUMENTIE

Bruxelles, décembre 1977

Nouvelle proposition de la Commission concernant l'attitude de la
Communauté vis-à-vis d'un Code de conduite des Nations unies pour
les conférences maritimes¹

La Commission a décidé de transmettre au Conseil une nouvelle proposition concernant le Code de conduite des Nations unies pour les conférences maritimes. La Commission propose que les Etats membres ratifient le Code sous réserve de l'adoption d'un certain nombre d'arrangements spéciaux destinés à tenir compte des besoins particuliers de la Communauté.

Il y a maintenant plus de trois ans que le Code de conduite des conférences maritimes fait l'objet des discussions internationales consacrées aux problèmes de la politique maritime. Le Code, qui n'est pas encore en vigueur, traite de sujets comme la participation aux conférences maritimes, l'allocation des cargaisons, la réglementation du vote lors des conférences, la consultation entre propriétaires et chargeurs, les procédures de modification des taux de frets et de règlement des litiges.

Dans la Communauté, le Code a suscité toute une série de prises de position allant du désir de ratifier à une position d'hostilité. Le Conseil de ministres s'est néanmoins efforcé d'amener la Communauté à adopter vis-à-vis du Code une approche commune et la Commission estime que la ligne qu'elle propose maintenant constitue la meilleure base possible pour une solution communautaire. Elle représente un compromis entre les attitudes opposées vis-à-vis du Code.

Les caractéristiques essentielles de la nouvelle proposition impliquent l'accession par les Etats membres à la Convention relative à un code de conduite sous les conditions suivantes :

- une réserve formelle relative à la définition de "compagnie maritime nationale" et ce en vue d'éviter toute discrimination sur base de la nationalité entre les Etats membres; en ce qui concerne un Etat membre quelconque, il faudrait entendre par "compagnie maritime nationale" non seulement les compagnies maritimes constituées dans cet Etat mais aussi les compagnies d'autres pays membres établies dans ledit Etat conformément au Traité;
- Le maintien, à l'intérieur de la Communauté et dans toute la mesure du possible à l'intérieur de l'OCDE, d'arrangements commerciaux normaux concernant la participation au trafic entre les compagnies maritimes participants aux conférences de ligne;

¹ COM(77)686

- L'exigence que les compagnies maritimes nationales de la Communauté consultent les autres compagnies maritimes de la Communauté qui sont membres de la conférence en cause avant de prendre une position sur une question figurant dans l'accord de conférence et relative au trafic à destination ou en provenance de l'Etat dont font partie les compagnies nationales.

La solution proposée comprend aussi :

- La transmission ultérieure par la Commission au Conseil d'une proposition de règlement relatif à l'application des règles de concurrence du Traité aux conférences maritimes;
- des dispositions permettant de négocier éventuellement l'accession de la Communauté en tant que telle à la convention;
- la mise au point d'une position commune de la Communauté à la conférence de révision qui aura lieu cinq ans après l'entrée en vigueur de la convention.

L'accession conjointe des Etats membres à la Convention sur un code de conduite entraînerait l'entrée en vigueur de ladite convention. La Commission estime que la Communauté en retirerait des avantages politiques et économiques à condition que les arrangements spéciaux envisagés soient possibles. Le code est un instrument qui pourrait être effectif à l'échelle mondiale et donc contribuer à arrêter la prolifération d'accords bilatéraux sur le transport de ligne souvent contraires aux intérêts de la Communauté. Une approche commerciale du transport maritime de ligne au sein de la zone géographique de l'OCDE serait préservée mais la convention, tout en aidant les pays en développement à défendre leurs intérêts en matière de transport pourrait être invoquée afin d'empêcher les pays en développement d'aller trop loin dans le traitement préférentiel qu'ils entendent accorder à leur propre pavillon. Le Code pourrait également être utilisé à l'égard des compagnies maritimes de ligne des pays à commerce d'Etat dans la mesure où ceux-ci opèrent à l'intérieur des conférences.

M. Burke, membre de la Commission, espère présenter cette nouvelle proposition lors de la prochaine réunion du Conseil des ministres des transports qui aura lieu le 20 décembre. La Commission espère que cette proposition sera examinée de manière positive et rapide afin que le Conseil soit en mesure d'arrêter une décision dans un proche avenir.