

Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

► **B**

DIRECTIVE 96/75/CE DU CONSEIL

du 19 novembre 1996

concernant les modalités d'affrètement et de formation des prix dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable dans la Communauté

(JO L 304 du 27.11.1996, p. 12)

Modifiée par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
► <u>M1</u>	Règlement (CE) n° 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil du 29 septembre 2003	L 284	1	31.10.2003

▼B**DIRECTIVE 96/75/CE DU CONSEIL****du 19 novembre 1996****concernant les modalités d'affrètement et de formation des prix dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable dans la Communauté**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

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

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,vu l'avis du Comité économique et social ⁽²⁾,statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 C du traité ⁽³⁾,

considérant que les problèmes croissants relatifs à la saturation des axes routiers et ferroviaires, à la sécurité des transports, à l'environnement, aux économies d'énergie et à la qualité de vie du citoyen exigent, dans l'intérêt public, un développement plus poussé et une meilleure exploitation des potentialités du transport par voie navigable en améliorant notamment sa compétitivité;

considérant que la diversité des législations nationales concernant les modes d'exploitation commerciale de la navigation intérieure ne favorise pas le bon fonctionnement du marché intérieur dans ledit secteur; qu'il convient donc de mettre en place, au plan communautaire, des dispositions communes pour l'ensemble du marché de la navigation intérieure, conformément à la résolution du Conseil, du 24 octobre 1994, sur l'assainissement structurel dans la navigation intérieure ⁽⁴⁾;

considérant que le bon fonctionnement du marché intérieur exige, dans le domaine des transports de marchandises par voie navigable, une adaptation de l'organisation des systèmes d'affrètement au tour de rôle vers une plus grande souplesse commerciale en vue de parvenir à un régime de liberté d'affrètement et de formation des prix de transport;

considérant que, à cet effet, il convient de prévoir une période transitoire en limitant progressivement le champ d'application du système d'affrètement au tour de rôle afin que les transporteurs puissent s'adapter aux conditions d'un marché libre et mettre en œuvre, le cas échéant, des formes de groupements commerciaux mieux adaptés aux besoins logistiques des chargeurs;

considérant que, dans le respect du principe de subsidiarité, il est à la fois nécessaire et suffisant de fixer sur le plan communautaire un calendrier uniforme pour la libéralisation progressive du marché, tout en laissant aux États membres la responsabilité de la mise en œuvre de cette libéralisation;

considérant qu'il importe d'adopter des dispositions permettant d'intervenir sur le marché des transports concernés en cas de perturbation grave; que, à cette fin, il convient de conférer à la Commission la compétence de prendre les mesures appropriées, conformément à la procédure du comité consultatif,

⁽¹⁾ JO n° C 318 du 29. 11. 1995, p. 8.

⁽²⁾ JO n° C 39 du 12. 2. 1996, p. 96.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 13 février 1996 (JO n° C 65 du 4. 3. 1996, p. 32), position commune du Conseil du 27 juin 1996 (JO n° C 264 du 11. 9. 1996) et décision du Parlement européen du 17 septembre 1996 (JO n° C 320 du 28. 6. 1996).

⁽⁴⁾ JO n° C 309 du 5. 11. 1994, p. 5.

▼B

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «système d'affrètement au tour de rôle»: un système qui consiste à répartir dans une bourse d'affrètement, à des prix fixés préalablement et selon des conditions affichées, les demandes de transport émanant de la clientèle, selon le rang dans lequel les bateaux deviennent disponibles après leur déchargement. Les transporteurs sont invités, dans l'ordre de leur inscription à tour de rôle, à choisir successivement un transport parmi ceux qui sont offerts. Ceux qui ne choisissent pas conservent néanmoins le bénéfice du rang de leur inscription;
- b) «transporteur»: un propriétaire ou un exploitant d'un ou de plusieurs bateaux de navigation intérieure;
- c) «autorité compétente»: l'autorité chargée par l'État membre de gérer et d'organiser le système d'affrètement à tour de rôle;
- d) «perturbation grave du marché»: l'apparition dans le marché des transports de marchandises par voie navigable de problèmes spécifiques à ce marché de nature à entraîner un excédent grave, susceptible de persister, de l'offre par rapport à la demande et impliquant une menace sérieuse pour l'équilibre financier et la survie d'un nombre important d'entreprises de transports de marchandises par voie navigable, à condition que les prévisions à court et à moyen terme sur le marché considéré n'indiquent pas d'améliorations substantielles et durables.

Article 2

Dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable dans la Communauté, les contrats sont librement conclus entre les parties concernées et les prix librement négociés.

Article 3

Par dérogation à l'article 2, les États membres peuvent, pendant une période transitoire jusqu'au 1^{er} janvier 2000, maintenir un régime de tarifs minimaux obligatoires ainsi que des systèmes d'affrètement à tour de rôle à condition:

- que les modalités énumérées aux articles 4, 5 et 6 soient respectées,
- d'assurer que les systèmes d'affrètement au tour de rôle et de prix imposés sont librement accessibles aux mêmes conditions pour tous les transporteurs des États membres.

Article 4

Pendant la période transitoire visée à l'article 3, ne sont pas soumis à ces systèmes d'affrètement à tour de rôle:

- a) les transports d'hydrocarbures, de marchandises liquides et de pulvérisés en vrac, les trafics spéciaux comme ceux des masses lourdes et indivisibles, les transports de conteneurs, les transports de «brouettage» dans les enceintes portuaires, les transports pour compte propre de toute nature ainsi que tout type de transport qui se traite déjà hors du système d'affrètement au tour de rôle;
- b) les transports qui ne peuvent être traités efficacement au moyen de ces systèmes, notamment:
 - les transports nécessitant l'utilisation d'un matériel doté de moyens de manutention de marchandises,
 - les transports combinés, à savoir les transports intermodaux dont les parcours s'effectuent principalement par voies navigables et les parcours initiaux et/ou terminaux, les plus courts possible, soit par route soit par chemin de fer.

▼B

Article 5

Pendant la période transitoire visée à l'article 3, les États membres font le nécessaire pour assouplir au maximum les systèmes d'affrètement à tour de rôle, notamment:

- en prévoyant pour les chargeurs la possibilité de conclure des contrats aux voyages multiples, c'est-à-dire une série de voyages successifs effectués par un même bateau,
- en prévoyant que les voyages simples ou multiples, proposés consécutivement par deux fois au système d'affrètement à tour de rôle sans avoir trouvé preneur, sortent de ce système et sont librement négociés.

Article 6

Dans un délai de deux ans à partir de l'entrée en vigueur de la présente directive, les États membres concernés par les systèmes d'affrètement au tour de rôle prennent les mesures nécessaires pour que les chargeurs aient le libre choix entre trois types de contrats:

- des contrats à temps, y compris des contrats de location, où le transporteur met un ou plusieurs bateaux et leur équipage à la disposition exclusive d'un donneur d'ordre pour une durée déterminée afin de transporter les marchandises que lui confie ce dernier contre le paiement d'une somme d'argent déterminée à la journée. Le contrat est librement conclu entre les parties,
- des contrats au tonnage où le transporteur s'engage à transporter, pendant une période fixée dans le contrat, un tonnage déterminé contre le paiement d'un fret à la tonne. Le contrat est librement conclu entre les parties; il doit concerner des volumes de marchandises importants,
- des contrats aux voyages simples ou multiples.

Article 7

1. En cas de perturbation grave du marché, la Commission peut prendre, sans préjudice du règlement (CEE) n° 1101/89 du Conseil, du 27 avril 1989, relatif à l'assainissement structurel de la navigation intérieure ⁽¹⁾, à la demande d'un État membre les mesures appropriées, notamment des mesures visant à empêcher toute nouvelle augmentation de la capacité de transport offerte sur le marché concerné. La décision est prise selon la procédure prévue à l'article 8 paragraphe 2.

2. En cas de demande par un État membre de mesures appropriées, une décision est prise dans un délai de trois mois après la réception de la demande.

3. La demande d'un État membre pour adopter des mesures appropriées doit être accompagnée de tous les renseignements nécessaires pour pouvoir apprécier la situation économique du secteur en cause, avec notamment:

- des indications de coûts moyens et de prix des différents types de transports,
- le taux d'utilisation de la cale,
- des prévisions sur l'évolution de la demande.

Ces renseignements ne peuvent être utilisés que dans un but statistique. Il est interdit de les utiliser dans un but fiscal et de les communiquer à des tiers.

4. Les décisions prises en vertu du présent article, et qui ne peuvent excéder la durée de la perturbation du marché, sont notifiées sans délai aux États membres.

⁽¹⁾ JO n° L 116 du 28. 4. 1989, p. 25. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2254/96 (page 1 du présent Journal officiel).

▼M1*Article 8*

1. La Commission est assistée par le comité établi par la directive 91/672/CEE, ci-après dénommé «comité».
2. Dans le cas où il est fait référence au présent article, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE ⁽¹⁾ s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.
3. Le comité adopte son règlement intérieur.

▼B*Article 9*

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1^{er} janvier 1997. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent immédiatement à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans les domaines régis par la présente directive.

Article 10

La présente directive entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 11

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

⁽¹⁾ Décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission (JO L 184 du 17.7.1999, p. 23).