

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

COM (77) 434

Brussels, July 1977

INFORMATION
INFORMATORISCHE AUFZEICHNUNG
INFORMATION MEMO

NOTE D'INFORMATION
NOTA D'INFORMAZIONE
TER DOCUMENTIE

DRAFT AGREEMENT ON THE TEMPORARY LAYING-UP OF INLAND WATERWAY VESSELS

On 21 July 1976 the Commission approved and sent to the Council the draft of an Agreement negotiated with Switzerland, with the participation of certain Member States, relating to the establishment of a European laying-up fund for inland waterway vessels, together with a proposal for an EEC Regulation concluding and implementing this Agreement.¹ At the same time, the Commission decided to consult the Court of Justice on the compatibility of this draft Agreement with the Treaty. In its opinion No 1/76 of 26 April 1977 the Court declared that the draft Agreement was not compatible with the Treaty.

Since the draft Agreement could not therefore be concluded as it stood, the Commission recently put forward appropriate new Directives to the Council enabling the Commission to reopen negotiations with Switzerland with the aim of making the Agreement compatible with the provisions of the Treaty. The amendments in question do not affect the substance of the arrangements instituted by the draft Agreement but relate only to three points which are basically institutional:

- (a) Revision of certain provisions of the draft Agreement and the Statute concerning the participation of Member States in their implementation and in the operation of the arrangement;
- (b) Modification of the organizational structure and the rules of operation of the supervisory body;
- (c) Modification of the structure of the Fund Tribunal.

Background

The purpose of the Agreement is to absorb the temporary excess capacity which occurs periodically, when the water level enables vessels to operate at full draft or when a seasonal decline in demand occurs.

A European laying-up fund for inland waterway vessels was therefore set up to which those undertakings covered by the Agreement will pay a compulsory contribution based on tonnage or horsepower weighted according to the category of vessel. As soon as excess capacity is observed, carriers will be asked to withdraw from the market, if they so wish, some 10% to 20% of their fleet for about one month. Undertakings which voluntarily lay up their vessels will be entitled to the appropriate compensation. The compensation will be so calculated that the crew can be paid during the entire laying-up period, since the Agreement prohibits dismissals purely on the grounds of the laying-up arrangements.

The Agreement applies to the entire Rhine and Moselle Basins and to the other inland waterways in the Federal Republic of Germany and the Netherlands. Cargo vessels covered by the Agreement number some 13 000, representing a deadweight of approximately 11 million tonnes.

¹ For details of this Agreement, see P - 65 of July 1976.

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

COM (77) 343
INFORMATION
INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG
INFORMATION MEMO

NOTE D'INFORMATION
NOTA D'INFORMAZIONE
TER DOCUMENTIE

Bruxelles, juillet 1977

PROJET D'ACCORD SUR L'IMMOBILISATION TEMPORAIRE DE BATEAUX DE NAVIGATION INTERIEURE

La Commission a approuvé, le 21 juillet 1976, et transmis au Conseil le projet d'un Accord négocié avec la Suisse et la participation de certains Etats membres, concernant l'institution d'un Fonds européen d'immobilisation de la navigation intérieure, ainsi que la proposition d'un règlement CEE relatif à la conclusion et à la mise en oeuvre de cet Accord.(1) Elle a décidé parallèlement de solliciter l'avis de la Cour de Justice sur la compatibilité dudit projet d'Accord avec le Traité. Dans son avis 1/76 du 26 avril 1977, la Cour a déclaré que le projet d'Accord en cause n'est pas compatible avec le Traité.

Ledit projet d'Accord ne pouvant en conséquence être conclu tel quel, la Commission vient de proposer au Conseil de nouvelles directives adéquantes permettant à la Commission de rouvrir les négociations avec la Suisse pour le rendre compatible avec les dispositions du Traité. Les modifications en cause ne portent pas sur la substance du régime instauré par le projet d'Accord, mais seulement sur trois points qui revêtent essentiellement un caractère institutionnel:

- (a) Révision des diverses dispositions du projet d'Accord et du Statut relatives à la participation des Etats membres à leur mise en oeuvre et au fonctionnement du régime instauré;
- (b) Modification de la structure organique et des règles de fonctionnement de l'organe de surveillance;
- (c) Modification de la structure du Tribunal du Fonds.

Background

L'accord a pour objectif de neutraliser les surcapacités temporaires qui apparaissent périodiquement, notamment lorsque le niveau des eaux permet aux bateaux de naviguer à plein enfoncement ou que se manifeste une baisse saisonnière de la demande.

Dans cette optique, il est instauré un Fonds Européen d'immobilisation de la navigation intérieure auquel les entreprises soumises aux dispositions de l'Accord devront verser une cotisation obligatoire et déterminée par tonne ou par CV et valorisée en fonction de la catégorie de matériel. Dès que des phénomènes de surcapacité seront constatés, les transporteurs seront invités à retirer du marché, si telle est leur volonté, pendant une période d'environ un mois, une certaine fraction de matériel, de l'ordre de 10 à 20%. L'immobilisation sur base volontaire donne, aux entreprises ayant neutralisé du matériel, droit à une indemnité appropriée. Cette indemnité sera, en outre, calculée de façon telle que l'équipage puisse être rémunéré pendant toute la période d'immobilisation, l'Accord interdisant le licenciement du personnel du seul fait de l'immobilisation.

L'accord s'applique à l'ensemble des bassins rhénan et mosellan ainsi qu'aux autres voies navigables allemandes et néerlandaises. Les quelque 13.000 bateaux à marchandises soumis à la réglementation représentent un port en lourd d'environ 11 millions de tonnes

(1) Pour les détails sur cet accord voir P-65 de juillet 1976