

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, juillet 1976

Mise en oeuvre de l'accord sur l'immobilisation temporaire de bateaux (1)

La Commission vient d'adopter les mesures nécessaires pour que le Conseil assure la mise en oeuvre d'un Accord relatif à l'institution d'un Fonds européen d'immobilisation de la navigation intérieure, paraphé le 9 juillet 1976 à Bruxelles par la Commission, certains Etats membres (Belgique, République Fédérale d'Allemagne, France, Luxembourg, Pays-Bas, Royaume-Uni) et la Suisse.

1. Pourquoi l'accord et comment il fonctionne

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 tel 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 à ce que l'équipage puisse être rémunéré pendant toute la période d'immobilisation, l'Accord interdisant de licencier du personnel du seul fait de l'immobilisation. Ce retrait du marché de la capacité excédentaire permet d'éviter une concurrence excessive qui, l'expérience l'a démontré, entraîne un effondrement des prix de transport. L'action envisagée permet donc de maintenir ou de restituer ces prix à un niveau économiquement adéquat.

Par ailleurs, les entreprises fluviales seront placées dans des conditions psychologiques nouvelles; elles n'auront plus à craindre les "mois creux" et ne devraient donc, en principe, plus accepter de naviguer, comme elles l'ont fait par le passé, à des prix extrêmement dépréciés. Retrouvant des conditions normales d'exploitation, les entreprises seront à même de moderniser leur matériel et d'accroître ainsi leur potentiel de prestation. Elles pourront dès lors transporter la même quantité de marchandises à des prix et dans des délais inférieurs à ceux pratiqués préalablement. De plus, le matériel ainsi adapté répondra qualitativement mieux aux besoins des usagers. Ces derniers et par conséquent les consommateurs n'auront pas à supporter des prix de transports majorés; la qualité des services sera même améliorée.

2. Champ d'application de l'Accord

L'Accord s'applique à l'ensemble des bassins rhénan et mosellan ainsi qu'aux autres voies navigables allemandes et néerlandaises. Les quelques 13.000 bateaux à marchandises soumis à la réglementation représentent un port en lourd d'environ 11 millions de tonnes; les remorqueurs et les pousseurs, approximativement au nombre de 2.500, développent une puissance de ± 800.000 C.V. A ce matériel fluvial domicilié dans les bassins réglementés, s'ajoute une fraction appréciable de la flotte belge naviguant pratiquement toute l'année elle aussi sur les voies navigables soumises à l'Accord. Les autres bateaux, pénétrant occasionnellement sur ces voies d'eau, sont assujettis pour le temps de leur séjour.

### 3. Siège et organisation du Fonds

Le Fonds européen d'immobilisation devait être établi dans un port qui se situe au cœur même de la navigation européenne. Aussi, le siège principal en a-t-il été fixé à Duisbourg. Le Fonds devra ouvrir au moins une succursale dans chaque Etat sur le territoire duquel sont situées des voies navigables soumises à l'Accord ainsi qu'en Belgique. Cependant, un Etat peut renoncer à l'ouverture d'une telle succursale.

L'Administration et la gestion du Fonds européen seront assurées par un organe composé de représentants de la batellerie à laquelle de larges responsabilités ont ainsi été conférées. La surveillance du respect des objectifs et des dispositions de l'Accord relèvera d'un organe composé de représentants des pouvoirs publics, présidé par un représentant de la Commission. Enfin, un Tribunal du Fonds, composé d'un juge suisse et de six juges de la Cour de Luxembourg sera notamment compétent pour contrôler la légalité des actes des organes du Fonds et statuer sur les problèmes d'interprétation de l'Accord. Il est à signaler que les mesures prises dans le cadre de l'Accord sont obligatoires et directement applicables dans tous les Etats membres de la CEE et la Suisse.

### 4. Parties contractantes

Pourquoi un appareil aussi important sur les plans institutionnel, juridique, voire politique, est mis en place pour la mise en oeuvre de mesures certes essentielles sur le plan économique, mais néanmoins sectorielles? Il faut en rechercher la raison première dans la volonté unanime d'honorer les dispositions des Conventions fluviales internationales antérieures, sans pour autant contrevenir au principe de la primauté du Traité de Rome. C'est notamment pour faciliter la mise en concordance des dispositions résultant des dites Conventions fluviales avec celles de l'Accord, que les Etats membres, qui sont en même temps parties aux Conventions en cause, participent à la négociation et à la conclusion de l'Accord d'immobilisation. Les dits Etats (Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas et Royaume-Uni) et la Suisse ont effectivement constaté que la mise en oeuvre de certaines dispositions de l'Accord étaient incompatibles avec la Convention rhénane. Ils se sont engagés à procéder à l'adoption d'un protocole d'amendement de la dite Convention.

### 5. Procédures ultérieures et date d'entrée en vigueur de l'Accord

Au niveau de la Communauté économique européenne, la Commission vient maintenant de proposer au Conseil d'adopter cet Accord dans le cadre d'un règlement communautaire. Il sera arrêté après consultation du Parlement européen et du Comité Economique et Social. Son adoption vaudra également signature par la Communauté. Les autres Parties contractantes signeront à leur tour à ce moment et adapteront sans délai la Convention rhénane. Elles approuveront ou ratifieront l'Accord suivant leurs règles et procédures constitutionnelles respectives. Compte tenu des délais nécessaires, on peut escompter que l'Accord, dont la durée de cinq ans est prorogable, entrera en vigueur en janvier 1978. A signaler enfin que l'Accord pourra être étendu à tout moment, à la demande d'un Etat intéressé et moyennant les adaptations qui, le cas échéant, s'avèreraient nécessaires, à d'autres voies navigables de la Communauté.

### 6. La navigation intérieure dans le contexte des transports européens

Il convient de souligner le rang important de la navigation intérieure dans le contexte des transports européens; les récentes adaptations au progrès technique (radar, passage, navigation continue) ont, de plus, conféré à ce secteur un regain d'activité. Il est rappelé, à titre indicatif, qu'en 1974, la navigation intérieure européenne a réalisé le total de 110 milliards de tonnes-kilomètres. Si l'on considère, par ailleurs, que le trafic fluvial s'amplifie encore largement avec l'achèvement des voies navigables transcontinentales qui relieront prochainement la Mer du Nord avec d'une part, la Mer Noire via le Rhin-Main-Danube et, d'autre part, la Méditerranée via le Rhin-Rhône, on comprend aisément l'importance d'une saine politique d'organisation du marché de la navigation intérieure qui, par rapport aux autres modes de transport, est en outre des mieux placée sur les plans énergétique et de l'environnement. Enfin, les voies navigables offrent une multitude d'autres avantages socio-économiques (irrigation, approvisionnement en eau, tourisme et sports).