

N° 263

# SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1984-1985

Annexe au procès-verbal de la séance du 2 mai 1985.

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1)*  
*sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, relatif*  
*à l'application du Code de conduite des conférences maritimes*  
*établi par la Convention des Nations unies conclue à Genève*  
*le 6 avril 1974.*

Par M. Josselin de ROHAN,

Sénateur.

(1) *Cette Commission est composée de* MM. Michel Chauty, *président*; Jean Colin, Richard Pouille, Bernard Legrand, Pierre Noé, *vice-présidents*; Francisque Collomb, Marcel Daunay, André Rouvière, Louis Minetti, *secrétaires*; MM. François Abadie, Bernard Barbier, Charles Beaupetit, Jean-Luc Bécart, Georges Berchet, Marcel Bony, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Jean-Paul Chambriard, William Cher, Auguste Chapin, Marcel Costes, Roland Courteau, Lucien Delmas, Bernard Desbrière, Henri Eloy, Jean Faure, Philippe François, Alfred Génin, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Rémi Herment, Jean Huchon, Bernard-Charles Hugo (Ardeche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Pierre Lacour, Robert Laucoumet, Bernard Laurent, France Lechenault, Yves Le Cozannet, Charles-Edmond Lenglet, Maurice Lombard, Marcel Lucotte, Paul Malassagne, Guy Malé, René Martin, Paul Masson, Serge Mathieu, Louis Mercier, Mme Monique Midy, MM. Georges Mouly, Jacques Moutet, Lucien Neuwirth, Henri Olivier, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Claude Prouvoyeur, Jean Puech, Albert Ramassamy, Jean-Marie Rausch, René Regnault, Ivan Renar, Michel Rigou, Roger Rinchet, Josselin de Rohan, Jules Roujon, Michel Sordel, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (7<sup>e</sup> législ.) : 2583, 2607 et in-8° 765.

Sénat : 244 (1984-1985).

Transports maritimes.

## SOMMAIRE

	Pages
<b>PREMIÈRE PARTIE. - EXPOSÉ GÉNÉRAL</b> .....	3
I. - <b>La nécessité de normaliser le fonctionnement du commerce maritime international</b> ..	3
A. - L'abandon des principes traditionnels du commerce maritime et l'émergence de nouveaux concurrents .....	3
B. - La Convention des Nations unies du 6 avril 1974 .....	4
II. - <b>Les limites du champ d'application du Code de conduite et le compromis communautaire de 1979</b> .....	5
A. - Les limitations résultant du Code de conduite .....	5
B. - Le règlement du Conseil des Communautés du 15 mai 1979 .....	6
III. - <b>L'objet du projet de loi</b> .....	6
A. - La définition de la qualité de compagnie maritime nationale .....	7
B. - Les modalités de l'intervention de l'autorité administrative dans le règlement des différends .....	7
C. - L'insertion dans le droit français de certaines dispositions particulières .....	8
<b>DEUXIÈME PARTIE. - EXAMEN DES ARTICLES</b> .....	9
<i>Article premier</i> - Champ d'application de la loi .....	9
<i>Article 2</i> - Définition de la qualité de compagnie maritime nationale .....	9
<i>Article 3</i> - Règlement des litiges .....	11
<i>Article 4</i> - Nécessité pour les conférences et les organisations de chargeurs de revêtir une forme juridique appropriée .....	12
<i>Article 5</i> - Représentation des conférences maritimes dont le siège est à l'étranger ..	12
<i>Article 6</i> - Délais de prescription des actions en justice .....	13
<i>Article 7</i> - Conditions d'application de la loi .....	13
<b>Tableau comparatif</b> .....	15

## PREMIÈRE PARTIE

### EXPOSÉ GÉNÉRAL

#### I. - LA NÉCESSITÉ DE NORMALISER LE FONCTIONNEMENT DU COMMERCE MARITIME INTERNATIONAL

##### A. - L'abandon des principes traditionnels du commerce maritime et l'émergence de nouveaux concurrents.

Depuis le début du XIX<sup>e</sup> siècle, le transport maritime a été régi par le principe de la liberté de l'activité commerciale. Son fonctionnement reposait sur l'affirmation de la libre concurrence entre transporteurs, la non-intervention des États dans la circulation des navires et des marchandises et l'existence d'organisations privées autogérées par les armateurs, les conférences maritimes, chargées d'organiser et d'optimiser le transport sur une liaison donnée.

Cette situation a été bouleversée par l'évolution récente du commerce maritime international qui se caractérise par la multiplication des interventions gouvernementales visant à promouvoir les intérêts nationaux et l'aggravation de la concurrence. Les pays maritimes traditionnels ont vu leur part de tonnage mondial se rétrécir avec l'émergence de nouvelles nations maritimes : les pays de libre immatriculation (Libéria, Grèce), les pays à économie planifiée et, plus récemment, les pays en développement. Ces nations représentent aujourd'hui respectivement 30 %, 7 % et 12 % du tonnage mondial.

Les pays du Tiers-Monde, qui souhaitent développer leurs flottes de commerce afin de s'assurer la maîtrise de leurs échanges extérieurs, ont contesté les institutions existantes du commerce maritime international et notamment les conférences maritimes.

Leur volonté de modifier les règles d'admission et de remédier à leur relative sous-représentation, a rejoint celle des chargeurs tant européens que du Tiers-Monde d'encadrer leurs rapports avec les cartels d'armateurs que constituent les conférences.

Les négociations se sont ouvertes en 1972 dans le cadre de la C.N.U.C.E.D. où a été adopté, le 6 avril 1974, un Code de conduite des conférences maritimes.

#### **B. - La Convention des Nations unies du 6 avril 1974.**

La Convention établit un certain nombre de règles applicables au transport maritime.

- Elle reconnaît les conférences maritimes comme structures de droit commun d'organisation du trafic de ligne et accorde, dans son article premier, à toute compagnie nationale le droit d'être membre d'une conférence assurant le trafic extérieur de son pays, sous réserve qu'elle soit en mesure d'assurer un service régulier, suffisant et efficace.

- Elle institue le principe d'une répartition équilibrée du trafic régi par les conférences. Les compagnies maritimes des pays tiers ont « le droit d'obtenir une part appréciable, 20 % par exemple », du fret, les compagnies maritimes nationales des pays des deux extrémités se partageant le reste (règle dite d'1 40/40/20).

- La Convention détermine par ailleurs les règles qui doivent régir les relations entre armateurs et chargeurs, et instaure une procédure dite de conciliation obligatoire internationale de règlement des différends.

Le Code de conduite des conférences maritimes a été adopté le 6 avril 1974 par soixante-douze pays, contre sept avec cinq abstentions, ces douze dernières voix étant toutes celles des membres de l'O.C.D.E. L'entrée en vigueur était subordonnée à la ratification ou à l'adhésion d'au moins vingt-quatre Etats dont le tonnage global devait représenter 25 % au moins du tonnage mondial. Ces conditions ont été remplies le 6 octobre 1983, après l'adhésion de la République fédérale d'Allemagne et des Pays-Bas.

## II. - LES LIMITES DU CHAMP D'APPLICATION DU CODE DE CONDUITE ET LE COMPROMIS COMMUNAUTAIRE DE 1979

### A. - Les limitations résultant du Code de conduite.

- La Convention est tout d'abord limitée dans son objet. Elle ne s'applique en effet qu'aux conférences maritimes qui assurent des services internationaux réguliers pour le transport de marchandises.

Cette précision exclut du champ d'application du Code les transports de voyageurs et les transports irréguliers à la demande (*tramping*), mais aussi les trafics qui ne donnent pas lieu à des conférences maritimes comme les transports de pétrole et de marchandises en vrac.

Il convient de noter par ailleurs que l'entrée en vigueur du Code de conduite, élaboré il y a plus de dix ans, intervient alors que les conférences maritimes ont perdu une grande partie de leur influence au profit des consortiums d'armateurs.

- Le Code de conduite ne s'applique d'autre part qu'aux pays parties à la Convention. Or, le groupe des Etats qui n'ont pas adhéré à la Convention assure une partie importante du transport maritime international, puisqu'il comprend notamment les Etats-Unis (huitième pavillon mondial), les Etats du Proche-Orient et de la partie continentale du Sud-Est asiatique ainsi que le Japon (troisième pavillon mondial).

Enfin, l'ensemble du trafic maritime des pays de l'Est, relevant « d'accords intergouvernementaux avec constitution de services communs », est exclu du champ d'application de la Convention.

Dans ces conditions, la part du trafic maritime mondial soumise au Code de conduite est évaluée à 20 % et celle du commerce maritime français peut être estimée à 29 %, à destination principalement de l'Afrique noire francophone, de la façade pacifique de l'Amérique latine et du Sud-Est asiatique.

## **B. - Le règlement du Conseil des Communautés du 15 mai 1979.**

La principale contrainte dans l'application du Code de conduite des conférences maritimes résulte de l'adoption par le Conseil des Communautés, le 15 mai 1979, d'un règlement n° 954-79 qui définit les conditions dans lesquelles le Code s'applique aux pays membres de la C.E.E.

Il importe de rappeler à ce propos que les pays de la Communauté européenne ont pour la plupart ratifié la Convention (République fédérale d'Allemagne, Pays-Bas) ou sont en voie de la ratifier (Grande-Bretagne, Belgique).

- Le règlement C.E.E. précise que la désignation des compagnies qui participent aux conférences maritimes se fait par voie de négociation commerciale tout en reconnaissant aux Etats le devoir d'intervenir en cas d'échec de ces négociations.

Il préserve le droit des compagnies bénéficiant du droit d'établissement défini par l'article 52 du Traité de Rome, à participer aux conférences.

- Le Règlement exclut du champ d'application de la règle des 40/40/20 les trafics de conférence entre les Etats membres de la Communauté et, sur une base de réciprocité, entre ces Etats et les autres pays de l'O.C.D.E. qui sont parties au Code. Cette réserve, qui constitue une véritable désapplication du Code, ne peut cependant affecter les droits de participation à ces trafics comme compagnies de pays tiers, des compagnies maritimes des pays en développement.

- Enfin, le règlement du Conseil prévoit la possibilité d'une redistribution des parts de cargaison au sein des conférences maritimes existantes et une procédure de conciliation.

## **III. - L'OBJET DU PROJET DE LOI**

La Convention relative au Code de conduite des conférences maritimes et le règlement du Conseil du 15 mai 1979 sont directement exécutoires. Le projet de loi a pour objet d'en préciser certaines dispositions.

### **A. - La définition de la qualité de compagnie maritime nationale.**

Le Code de conduite des conférences maritimes accorde aux compagnies nationales le droit d'être membre à part entière des conférences qui assurent le trafic extérieur de leur pays.

L'article 2 du projet de loi précise les conditions que doivent remplir les compagnies maritimes pour être reconnues comme compagnies nationales.

Les compagnies doivent être constituées et contrôlées dans leur pays d'origine, en vertu de la convention relative au Code de conduite ou bénéficiant du droit d'établissement au titre du Traité de Rome, avoir la qualité d'armateur aux termes de la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes et faire usage à titre habituel et principal de navires battant pavillon français.

### **B. - Les modalités de l'intervention de l'autorité administrative dans le règlement des différends.**

L'accès d'une compagnie aux conférences maritimes résulte de négociations commerciales. En cas d'échec, le règlement du Conseil indique que « chaque Etat membre peut, à la demande d'une des compagnies concernées et après avoir entendu l'ensemble de celles-ci, prendre les mesures nécessaires pour régler le différend ».

L'article 3 du projet de loi définit en conséquence les modalités d'intervention de l'autorité administrative.

Il précise les critères qui sont retenus en cas de litige entre les compagnies : niveau et fréquence du recours à l'affrètement, incidence de la participation des compagnies sur la qualité et l'efficacité des services assurés par la conférence, participation directe ou indirecte au capital des compagnies de personnes physiques ou morales ressortissant d'Etats non membres de la C.E.E., lorsque ces Etats n'offrent pas aux ressortissants français et aux compagnies dans lesquelles ceux-ci détiennent des intérêts un traitement et des avantages réciproques et effectifs.

**C. - L'insertion dans le droit français  
de certaines dispositions particulières.**

L'article 4 du projet de loi a pour objet d'exiger que les conférences maritimes et les organisations de chargeurs adoptent une forme juridique qui leur donne la capacité nécessaire pour bénéficier des droits et remplir les obligations dévolus par le Code.

L'article 5 impose aux conférences maritimes sises à l'étranger d'avoir un représentant dûment mandaté en France.

L'article 6 définit les délais de prescription des actions en justice.

\*  
\* \*

Votre Commission considère que la reconnaissance par la France du Code de conduite, même si elle ne doit avoir qu'un impact économique limité sur notre commerce maritime - son application ne concernera en effet que 30 % environ du trafic extérieur - devrait permettre une normalisation de nos relations commerciales internationales. Cette ratification, en fixant clairement les règles du jeu, donnera sans doute au Gouvernement et aux compagnies maritimes françaises la possibilité de mieux préserver nos intérêts face à l'interventionnisme croissant d'un certain nombre d'Etats, notamment de l'Afrique de l'Ouest. C'est pourquoi votre Commission approuve l'insertion, dans notre droit interne, de certaines dispositions de la Convention des Nations unies du 6 avril 1974.

## DEUXIÈME PARTIE

### EXAMEN DES ARTICLES

#### *Article premier.*

#### **Champ d'application de la loi.**

L'article premier se réfère à la Convention relative au Code de conduite des conférences maritimes adoptée le 6 avril 1974 dans le cadre des Nations unies, qui donne dans son chapitre premier la définition des conférences maritimes et des chargeurs ou organisations de chargeurs.

Il précise, s'agissant des conférences maritimes, que seuls sont concernés les services internationaux réguliers, ce qui exclut en particulier les transports à la demande, et rappelle la limitation du champ d'application de la Convention au trafic entre les seuls Etats signataires.

L'article premier précise que la loi s'applique d'autre part aux chargeurs et aux organisations de chargeurs qui ont leur domicile, leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire de la République française.

Votre Commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

#### *Article 2.*

#### **Définition de la qualité de compagnie maritime nationale.**

L'article 2, adopté par l'Assemblée nationale sous réserve d'un amendement rédactionnel, énumère les conditions que doivent remplir les compagnies pour participer en qualité de

compagnie maritime nationale aux négociations commerciales mentionnées à l'article 2 du règlement C.E.E. n° 954/79 du 15 mai 1979, en vue d'être admises aux conférences maritimes définies à l'article premier du présent projet de loi.

Les compagnies doivent tout d'abord répondre aux conditions prévues au chapitre premier de la Convention du 6 avril 1974 qui dispose qu'« une compagnie maritime nationale d'un pays donné est un transporteur-exploitant de navires qui a son siège social et dont le contrôle effectif est exercé dans ce pays et qui est reconnu comme tel par une autorité compétente dudit pays ou par sa législation ».

L'article 2 préserve toutefois les droits des compagnies qui bénéficient du droit d'établissement dans les conditions définies par le Traité de Rome. Cette disposition ne saurait cependant aller à l'encontre de la règle selon laquelle l'établi est assujetti aux mêmes obligations que le national.

Il impose en outre aux compagnies maritimes deux conditions supplémentaires.

Les compagnies maritimes doivent avoir la qualité d'armateur aux termes de la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes qui définit l'armateur comme « celui qui exploite le navire en son nom, qu'il soit ou non propriétaire ». Cette référence à la loi du 3 janvier 1969 permet de donner un contenu plus précis au terme de transporteur-exploitant utilisé par la Convention.

La seconde condition est l'usage à titre habituel et principal de navires battant pavillon français; elle a pour objet de promouvoir l'utilisation de la flotte nationale. La qualification d'usage habituel et principal sera appréciée par l'autorité administrative, en cas de conflit, au regard des caractéristiques particulières de la ligne considérée.

Votre Commission approuve les termes de l'article 2 et considère qu'une formulation plus restrictive aurait pu porter préjudice aux compagnies maritimes françaises qui ont besoin d'affréter de façon plus ou moins permanente des navires étrangers pour affronter la concurrence des armateurs d'autres nationalités.

Aussi votre Commission vous propose-t-elle d'adopter cet article sans modification.

### *Article 3.*

#### **Règlement des litiges.**

L'article 3 détermine les modalités d'intervention de l'autorité administrative en cas de différend relatif à la qualification de compagnie maritime nationale, conformément à l'article 2 du règlement C.E.E. du 15 mai 1979.

Cet article, modifié par l'Assemblée nationale, prévoit que seuls les litiges nés de l'application de l'article 2 de la présente loi peuvent être portés devant l'autorité administrative, en excluant les autres litiges qui sont réglés selon les voies de droit choisies par les compagnies.

Cette précision a pour objet d'éviter que l'autorité administrative n'intervienne dans le règlement des litiges de nature commerciale.

L'article 3 énumère les critères de règlement des différends, reprenant ceux énoncés dans la déclaration finale du Conseil annexée au règlement C.E.E. du 15 mai 1979 : niveau et fréquence du recours à l'affrètement, incidence de la participation des compagnies demanderesse sur la qualité et l'efficacité des services assurés par les conférences et participation directe ou indirecte au capital des compagnies de personnes physiques ou morales ressortissantes d'Etats non membres de la Communauté économique européenne, lorsque ces Etats n'offrent pas un traitement et des avantages réciproques et effectifs.

Le dernier critère qui impose une règle de réciprocité devrait permettre de s'opposer à certaines pratiques abusives. A titre d'exemple, on peut signaler le cas de compagnies soviétiques installées à Anvers qui pourraient accéder à la qualité de compagnie maritime nationale en vertu du droit d'établissement du Traité de Rome sans pour autant accorder les mêmes avantages aux compagnies françaises.

L'Assemblée nationale a étendu à l'ensemble des litiges entre compagnies participant aux négociations commerciales la prise en compte de ces critères.

Votre Commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

*Article 4.*

**Nécessité pour les conférences et les organisations de chargeurs de revêtir une forme juridique appropriée.**

Cet article tire les conséquences des dispositions de l'article 26 de la Convention qui dispose que « les parties contractantes conféreront aux conférences et aux organisations de chargeurs la capacité nécessaire pour l'application des dispositions du Code et notamment les dispositions relatives aux différends et à la procédure de conciliation internationale ».

Cet article impose donc aux conférences maritimes, qui ont leur siège en France et qui sont des associations de fait, de revêtir une forme juridique qui leur permette d'introduire une instance en tant que partie ou d'être désignées comme partie à une instance.

Votre Commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

*Article 5.*

**Représentation des conférences maritimes dont le siège est à l'étranger.**

Cet article reprend les dispositions de l'article 21 de la Convention qui fait obligation aux conférences d'instituer une représentation locale dans tous les pays dont elles assurent le trafic.

Il a pour objet de permettre aux plaignants français d'attirer devant les tribunaux français une conférence dont le siège est à l'étranger.

Votre Commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

*Article 6.*

**Délais de prescription des actions en justice.**

L'article 6 établit une distinction selon que les compagnies ont recouru ou non à la procédure de conciliation obligatoire internationale prévue au chapitre VI de la Convention du 6 avril 1974.

Lorsque les compagnies y recourent, le délai de prescription des actions en justice est fixé à six mois à compter de la date de l'échec de cette procédure. Dans le cas contraire, la prescription de toute action en justice intervient après un délai de deux ans à compter de la date à laquelle est né le droit à l'action.

Votre Commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

*Article 7.*

**Conditions d'application de la loi.**

L'article 7 renvoie à un décret en Conseil d'Etat les conditions d'application de la présente loi.

Votre Commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

\*  
\* \*

Compte tenu des observations qui précèdent, votre commission des Affaires économiques et du Plan vous propose d'adopter **conforme** le présent projet de loi.

## TABLEAU COMPARATIF

### Texte du projet de loi

#### Article premier

La présente loi s'applique, dans les conditions prévues par la Convention des Nations unies relative à un Code de conduite des conférences maritimes, conclue à Genève le 6 avril 1974 :

1 aux conférences maritimes dont les compagnies membres transportent, dans le cadre de services internationaux réguliers, des marchandises du commerce extérieur français, en provenance ou à destination d'un autre Etat partie à la Convention :

2 aux chargeurs et aux organisations de chargeurs qui ont leur domicile, leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire de la République française.

#### Art 2

Ont seules vocation à *démander*, dans les conditions prévues par le règlement C.E.E. n° 954-79 du 15 mai 1979, l'accès en qualité de compagnie maritime nationale à l'une des conférences maritimes mentionnées à l'article premier, les compagnies qui, d'une part, répondent aux conditions prévues au chapitre premier de la Convention du 6 avril 1974 ou bien bénéficient du droit d'établissement au titre du traité instituant la Communauté économique européenne, et qui, d'autre part, ont la qualité d'armateur aux termes de la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes, et font usage, à titre habituel et principal, de navires battant pavillon français.

#### Art 3

L'autorité administrative, saisie par les compagnies concernées ou par l'une d'entre

### Texte adopté par l'Assemblée nationale

#### Article premier

Sans modification

#### Art 2

Ont seules vocation à *participer aux négociations commerciales*, dans les conditions prévues par le règlement C.E.E. n° 954-79 du 15 mai 1979, *en vue de l'accès* en qualité de compagnie maritime nationale a..

français

#### Art 3

L'autorité administrative, saisie par les compagnies concernées ou par l'une d'entre

### Propositions de la Commission

#### Article premier

Conforme

#### Art 2

Conforme

#### Art 3

Conforme

Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Propositions de la Commission
<p>elles, et après avoir entendu l'ensemble de celles-ci, statue sur la qualité de compagnie maritime nationale en vue de l'accès à une conférence maritime déterminée</p>	<p>elles, et après avoir entendu l'ensemble de celles-ci, statue sur les litiges nés de l'application de l'article 2 de la présente loi. Les autres litiges entre compagnies participant aux négociations commerciales sont réglés selon les voies de droit qu'elles choisissent</p>	
<p>Elle prend en considération les critères suivants :</p>	<p>Pour le règlement de l'ensemble de ces litiges il est tenu compte en tant que de besoin des critères suivants</p>	
<p>a) niveau et fréquence du recours à l'affrètement par les compagnies parties au différend, sans que cette circonstance puisse contraindre l'application des dispositions de l'article 2 ;</p>	<p>a) alinea sans modification</p>	
<p>b) incidence de la participation des compagnies demanderesse à la qualité et l'efficacité des services assurés par la conférence, compte tenu des prestations actuelles des parties concernées ainsi que la situation et des perspectives du tonnage et du trafic ;</p>	<p>b) alinea sans modification</p>	
<p>c) participation directe ou indirecte au capital des compagnies demanderesse de personnes physiques ou morales ressortissantes d'Etat non membres de la Communauté économique européenne, lorsque ces Etats n'offrent pas aux ressortissants français et aux compagnies dans lesquelles ceux-ci detiennent des intérêts un traitement et des avantages réciproques et effectifs</p>	<p>c) alinea sans modification</p>	
Art 4	Art 4	Art 4
<p>Pour bénéficier des droits et remplir les obligations qui leur sont dévolus par la Convention du 6 avril 1973, les conférences et les organisations de chargeurs doivent revêtir une forme juridique qui leur donne capacité à cet effet</p>	Sans modification	Conforme
Art 5	Art 5	Art 5
<p>Les conférences maritimes dont le siège est à l'étranger doivent désigner en France un représentant dûment mandaté pour agir en leur nom, dans les affaires relatives à l'application de la Convention</p>	Sans modification	Conforme

**Texte du projet de loi**

**Art. 6.**

Toute action en justice fondée sur l'application de la Convention du 6 avril 1974 doit être intentée dans le délai de :

- deux ans à compter de la date à laquelle est né le droit à l'action ;

- ou de six mois à compter de la date à laquelle l'échec de la procédure de conciliation obligatoire internationale, prévue au chapitre VI de la Convention, a été constaté, quand cette procédure a été utilisée

**Art. 7.**

Les conditions d'application de la présente loi sont fixées en tant que de besoin par décret en Conseil d'Etat

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Art. 6**

Sans modification

**Art. 7.**

Sans modification

**Propositions de la Commission**

**Art. 6.**

Conforme

**Art. 7.**

Conforme