



Recommandation du Conseil sur les  
Principes communs de politique  
maritime à l'intention des pays  
membres

**Instruments  
juridiques de l'OCDE**

Ce document est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Il reproduit un instrument juridique de l'OCDE et peut contenir des informations complémentaires. Les opinions ou arguments exprimés dans ces informations complémentaires ne reflètent pas nécessairement les vues officielles des pays Membres de l'OCDE.

Ce document, ainsi que les données et cartes qu'il peut comprendre, sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région.

Pour accéder aux textes officiels à jour des instruments juridiques de l'OCDE, ainsi qu'aux informations s'y rapportant, veuillez consulter le Recueil des instruments juridiques de l'OCDE <http://legalinstruments.oecd.org>.

**Merci de citer cet ouvrage comme suit :**

OCDE, *Recommandation du Conseil sur les Principes communs de politique maritime à l'intention des pays membres*, OECD/LEGAL/0231

Collection : Instruments juridiques de l'OCDE

© OCDE 2018

---

Ce document est mis à disposition à titre gratuit. Il peut être reproduit et distribué gratuitement sans autorisation préalable à condition qu'il ne soit modifié d'aucune façon. Il ne peut être vendu.

Ce document est disponible dans les deux langues officielles de l'OCDE (anglais et français). Il peut être traduit dans d'autres langues à condition que la traduction comporte la mention "traduction non officielle" et qu'elle inclut l'avertissement suivant : "Cette traduction a été préparée par [NOM DE L'AUTEUR DE LA TRADUCTION] à des fins d'information seulement et son exactitude ne peut être garantie par l'OCDE. Les seules versions officielles sont les textes anglais et français disponibles sur le site Internet de l'OCDE <http://legalinstruments.oecd.org>"

---

## **Date(s)**

Adopté(e) le 13/02/1987

Amendé(e) le 28/09/2000

## **Informations Générales**

La Recommandation sur les Principes communs de politique maritime à l'intention des pays membres a été adoptée par le Conseil de l'OCDE le 13 février 1987 sur proposition du Comité des transports maritimes et du Comité des mouvements de capitaux et des transactions invisibles (désormais appelé Comité de l'investissement). La Recommandation complète les dispositions du Code de la libération des opérations invisibles courantes dans le domaine de la politique maritime, qui constitue un des éléments recensés dans le Code. La Recommandation invite les Adhérents à adopter des mesures nouvelles et/ou supplémentaires limitant l'accès concurrentiel aux échanges internationaux et aux cargaisons, et recommande que les Adhérents fassent en sorte que les lois et réglementations relatives à la politique maritime soient conformes aux grands principes et aux principes directeurs énoncés dans l'instrument.

## **LE CONSEIL,**

**VU** l'article 5 b) de la Convention relative à l'Organisation de coopération et de développement économiques, en date du 14 décembre 1960 ;

**VU** la Déclaration sur la politique commerciale adoptée le 4 juin 1980 par les gouvernements des pays Membres de l'OCDE ;

**VU** le Code de la libération des opérations invisibles courantes du 12 décembre 1961 et, en particulier, la Note 1 à l'Annexe A dudit Code ;

**VU** la Recommandation révisée du Conseil du 27 juillet 1995 sur la coopération entre pays Membres dans le domaine des pratiques anticoncurrentielles affectant les échanges internationaux [C(95)130/FINAL] et de la Décision du Conseil relative aux Principes directeurs à l'intention des entreprises multinationales, adoptée le 26-27 juin 2000 [C(2000)96/FINAL] ;

**RECONNAISSANT** le caractère spécifique du transport maritime en tant qu'activité internationale ;

**NOTANT** les modalités différentes d'application par les pays Membres de la législation de la concurrence aux transports maritimes de lignes régulières ;

**RAPPELANT** que les grands problèmes de politique maritime auxquels sont confrontés, sur les trafics de lignes régulières, les gouvernements des pays Membres ou leurs intérêts commerciaux dans leurs relations avec d'autres pays, tiennent au fait que de façon directe ou indirecte les pouvoirs publics des autres pays interviennent de plus en plus dans les affaires maritimes ;

**NOTANT** que la Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies sur un Code de conduite des conférences maritimes a adopté le 6 avril 1974 une Convention relative à un Code de conduite des conférences maritimes, ainsi qu'une Résolution concernant les compagnies maritimes hors conférence, et que la Convention est entrée en vigueur le 6 octobre 1983 ;

**CONSIDÉRANT** qu'il est souhaitable d'harmoniser le plus possible les politiques maritimes des pays Membres dans leurs relations avec les pays non membres ainsi que dans leurs relations mutuelles ;

**RAPPELANT** que le Conseil de l'OCDE réuni au niveau des Ministres les 17 et 18 avril 1986 a traité de la politique commerciale et des échanges de services dans son communiqué de presse [C(86)56] ;

**RAPPELANT** également que les Ministres ont souligné qu'il importait d'étendre et de rendre plus efficace le Code de la libération des opérations invisibles courantes et les autres instruments existants qui sont applicables aux échanges de services entre pays Membres, afin de favoriser la libéralisation dans le plus grand nombre possible de secteurs ;

**RAPPELANT** aussi que les Ministres ont estimé qu'une attention accrue devrait être portée aux effets de distorsion exercés sur les échanges par les subventions publiques accordées à certains secteurs ;

**SOULIGNANT** l'importance particulière du Code de la libération des opérations invisibles dans le domaine du transport maritime, Code aux termes duquel tous les pays Membres ont accepté des obligations qu'ils doivent continuer à observer ;

**CONSIDÉRANT** qu'en matière de transports maritimes internationaux, le principe de la libre circulation et de la concurrence libre et loyale, énoncé dans la Note 1 à l'Annexe A au Code de la libération des opérations invisibles courantes de l'OCDE (1), constitue une garantie des services maritimes internationaux adaptée aux besoins économiques ainsi que des avantages économiques maxima pour les armateurs, les chargeurs et les consommateurs ;

**RECONNAISSANT** qu'il est nécessaire de maintenir un juste équilibre entre les intérêts des chargeurs et ceux des exploitants de navires, en tenant compte des répercussions sur les consommateurs ;

**NOTANT** que le Comité des transports maritimes de l'OCDE a procédé à un examen des problèmes que rencontrent les pays Membres de l'OCDE en matière de politique maritime et qu'il a formulé un certain nombre de conclusions générales et de déclarations d'intention concernant des principes communs de politique maritime à l'intention des pays Membres et que le Comité des mouvements de capitaux et des transactions invisibles a examiné ces conclusions et déclarations d'intention compte tenu du Code de la libération des opérations invisibles courantes.

**Sur la proposition du Comité des transports maritimes<sup>1</sup> et du Comité des mouvements de capitaux et des transactions invisibles :**

**I. CONFIRME** que rien dans cette Recommandation ne doit être interprété comme atténuant de quelque manière que ce soit les obligations acceptées par les pays Membres en vertu du Code de la libération des opérations invisibles courantes (désigné ci-après par « le Code »).

**II. CONVIENT** que, en application des obligations auxquelles ils ont souscrit aux termes du Code, et/ou en complément à ces dernières, les gouvernements des pays Membres ne devraient pas introduire de mesures nouvelles et/ou supplémentaires limitant l'accès concurrentiel aux échanges internationaux et aux cargaisons.

**III. RECOMMANDE** que, en application des obligations auxquelles ils ont souscrit aux termes du Code, et/ou en complément de ces dernières, les gouvernements des pays Membres devraient s'efforcer, lorsqu'ils envisagent d'adopter des lois et réglementations nouvelles en matière de politique maritime ou de modifier les lois et réglementations en vigueur, de s'assurer qu'elles sont conformes aux principes généraux énoncés ci-après, ainsi qu'aux principes directeurs figurant dans les Annexes I et II à la présente Recommandation.

**Principe 1 - Les fondements des politiques maritimes des pays Membres**

Les politiques maritimes des pays Membres devraient viser à garantir et à promouvoir des trafics ouverts et, dans les transports maritimes internationaux, des conditions de libre concurrence sur une base commerciale et loyale dans leurs relations mutuelles, ainsi que dans leurs relations avec les pays non membres. Ces politiques devraient aussi empêcher qu'une partie commerciale quelle qu'elle soit n'abuse d'une position dominante. Ces éléments généraux constituent les fondements des Principes suivants ainsi que des Annexes I et II à la présente Recommandation.

**Principe 2 - Principes à suivre pour résoudre des problèmes par la voie normale**

Lorsqu'ils résolvent les problèmes qui se posent à propos des trafics avec les pays non membres, les pays Membres devraient avoir pour but d'éviter que les pays non membres n'instituent des mesures qui iraient à l'encontre des objectifs généraux de l'OCDE, entre autres l'expansion des échanges mondiaux sur une base multilatérale non discriminatoire. Les pays Membres devraient ainsi s'opposer énergiquement à l'institution de régimes qui limitent l'accès des compagnies de navigation adhérant au principe de la libre concurrence, sur une base commerciale, conformément à la Note 1 à l'Annexe A au Code, aux cargaisons faisant l'objet de transports internationaux.

Lorsqu'il s'agit de pays à commerce d'Etat et de leurs transporteurs, il est nécessaire de tenir compte des pratiques non commerciales et non réciproques, dans le but de créer des conditions de réciprocité et d'égalité des chances.

**Principe 3 - Consultations entre pays Membres**

Lorsque le trafic entre un pays Membre et un pays non membre est soumis à des pressions en vue d'instituer un partage des cargaisons ou la réservation des cargaisons par des mesures adoptées par le pays non membre en faveur de son pavillon, y compris par un élargissement de la définition des « Cargaisons gouvernementales » le gouvernement du pays Membre devrait être prêt à procéder à des consultations avec les gouvernements d'autres pays Membres intéressés dans le dessein de défendre les objectifs énoncés dans la présente Recommandation et de déterminer s'il est possible de réagir de façon concertée. Ces consultations peuvent être engagées à l'initiative du pays Membre dont les échanges nationaux sont en cause ou des autres pays Membres intéressés. Tout en entérinant pleinement le principe des consultations avec d'autres gouvernements Membres dans les

meilleurs délais possibles, comme énoncé dans le présent Principe ainsi qu'au Principe 6, un gouvernement Membre peut parfois être contraint d'agir avant d'engager des consultations avec d'autres pays Membres, du fait de sa législation maritime ou de considérations politiques, des mesures définies par ses organismes de réglementation, ou en raison de la nécessité de réagir rapidement à des mesures restrictives prises par des pays non membres. Un pays Membre qui envisage d'engager une action concernant un trafic entre un autre pays Membre et un pays non membre, entreprendra toutes les fois que cela est possible des consultations préalables avec le pays Membre en cause. (2)

#### **Principe 4 - Réaction aux pressions exercées par des pays non membres**

Il conviendrait d'abord de tenter toutes les démarches raisonnables pour résoudre les problèmes avec les pays non membres par voie de consultations et/ou de négociations. Dans le cas où des consultations ou des négociations de gouvernement à gouvernement ne permettraient pas de concilier des intérêts contradictoires, ou que le pays non membre refuserait de participer à de telles procédures, les gouvernements de pays Membres devraient être en mesure de réagir et, à cette fin, ils devraient se doter des pouvoirs de riposte qu'ils estiment nécessaires. En dernière analyse, des contre-mesures peuvent être nécessaires et, lorsqu'elles sont appliquées, leur objectif devrait être d'obtenir l'adoption de dispositions conformes aux Principes énoncés dans la présente Recommandation.

#### **Principe 5 - Existence de pouvoirs de riposte**

Lorsque les actions des pays tiers sapent la liberté de la concurrence sur le marché des transports maritimes, ou que l'un de ces pays ne respecte pas les obligations internationales auxquelles il a souscrit à cet égard, les pays Membres devraient disposer de pouvoirs leur permettant de réagir à une telle situation.

#### **Principe 6 - Utilisation des pouvoirs de riposte**

Lorsque des contre-mesures sont envisagées, des consultations entre les gouvernements des pays Membres intéressés de l'OCDE devraient être organisées, conformément aux dispositions du Principe 3, en vue d'utiliser ces pouvoirs de façon coordonnée. Si, à la suite de ces consultations, il est décidé de prendre des contre-mesures, le pays Membre dont les échanges nationaux sont en cause peut raisonnablement rechercher l'appui des pays Membres dont les compagnies interviennent dans le trafic au titre de transporteurs tiers, cet appui se concrétisant dans l'application coordonnée de contre-mesures par tous les pays Membres intéressés. Dans les cas exceptionnels où il n'a pas été possible de procéder à des consultations préalables, chaque pays Membre s'engage à informer sans délai et de façon aussi complète que possible les autres pays Membres des contre-mesures adoptées. Les pays Membres reconnaissent que la mise en œuvre de contre-mesures ou la participation à une réaction concertée, telle que définie au Principe 3 ci-dessus, est subordonnée dans chaque cas aux considérations de politique étrangère de chacun des pays Membres. Un pays Membre peut refuser une demande de participer à des contre-mesures concertées s'il estime que le pays Membre qui demande leur adoption se livre lui-même à des pratiques ayant des effets analogues à celles contre lesquelles seraient dirigées les contre-mesures envisagées (2).

#### **Principe 7 - Clause de traitement équitable dans les accords maritimes**

Les pays Membres de l'OCDE devraient assurer un traitement équitable de leurs transports maritimes en incorporant toutes les fois que cela est opportun dans les accords de commerce, de navigation ou autres accords conclus avec des pays non membres, des clauses visant à assurer l'accès concurrentiel des transporteurs de tous les pays Membres tant aux ports qu'aux cargaisons sur les trafics en cause.

#### **Principe 8 - Liberté de transport maritime dans les trafics de vrac**

Les pays Membres de l'OCDE réaffirment leur attachement à une situation de concurrence libre et loyale dans les trafics de vrac sec et liquide. Ils sont convaincus que l'application d'un partage des cargaisons dans les trafics de vrac augmente substantiellement les coûts de transport et a des conséquences graves pour les intérêts commerciaux de tous les pays.

## **Principe 9 - Contrôle du trafic par les pouvoirs publics**

Les gouvernements des pays Membres de l'OCDE reconnaissent que pour donner plein effet aux obligations internationales auxquelles ils ont souscrit à l'égard d'autres pays, il conviendrait, dans toute la mesure du possible, d'harmoniser leurs pouvoirs de contrôle à l'échelle de l'OCDE.

## **Principe 10 - Le rôle des pouvoirs publics et la politique de la concurrence dans les transports maritimes par lignes régulières**

Le rôle des pouvoirs publics est de protéger et de promouvoir une situation de concurrence libre et loyale et d'empêcher qu'un partenaire commercial quelconque n'abuse d'une situation dominante. Leur intervention devrait se limiter à un minimum correspondant à la situation et compatible avec le maintien de conditions assurant la liberté du commerce et la concurrence libre et loyale. (3)

Lorsque les pouvoirs publics déterminent les modalités d'application aux transports maritimes internationaux de leur politique nationale de la concurrence, il est primordial qu'ils étudient la façon dont leurs interventions vont affecter les activités des compagnies étrangères ou risquent de contrecarrer les politiques de la concurrence et les intérêts d'autres gouvernements des pays Membres de l'OCDE.

## **Principe 11 - Les gouvernements et les activités des compagnies et des conférences maritimes**

Pour déterminer parmi les activités des compagnies et des conférences maritimes celles qui sont souhaitables ou non souhaitables, conformément aux principes directeurs formulés dans l'Annexe II à la présente Recommandation, l'intervention des pouvoirs publics devrait viser à maintenir un équilibre entre les intérêts des chargeurs et ceux des armateurs, en tenant compte des répercussions sur les utilisateurs finaux des cargaisons. S'il apparaît que ces intérêts et ces répercussions n'ont pas suffisamment été pris en compte, il appartient aux pouvoirs publics de rétablir l'équilibre, si besoin est, sans pour autant fausser ou entraver de façon excessive les activités commerciales normales des chargeurs, des armateurs et des conférences.

## **Principe 12 - Moyens d'éviter et de régler les conflits dans le domaine de la politique de la concurrence dans les transports maritimes**

Si l'on pouvait parvenir à un accord sur les activités qu'il convient de contrôler du point de vue de la concurrence et sur les modalités de ce contrôle, on supprimerait les causes de conflit entre les organismes régulateurs. Toutefois, cela peut s'avérer impossible et, en raison de leur nature même, les transports maritimes internationaux seront particulièrement affectés par les conflits entre les législations et entre les politiques.

Lorsque de tels conflits surgissent, ou, selon une partie, apparaissent imminents, soit en raison de la mise en œuvre d'une nouvelle législation sur la concurrence affectant les transports maritimes ou de modifications apportées à la législation en vigueur, soit du fait de l'application, dans un cas particulier, des lois ou politiques en vigueur par un gouvernement ou une autorité publique, les gouvernements des pays Membres devraient s'efforcer, dans la mesure où cela est approprié et possible, de les réduire au minimum et de parvenir à des solutions mutuellement acceptables au moyen de consultations bilatérales ou multilatérales. De telles consultations devraient être conformes aux arrangements mutuellement acceptables adoptés entre pays Membres sur une base bilatérale ou multilatérale.

Les gouvernements des pays Membres devraient avoir pleinement recours aux instances existantes au sein de l'OCDE, y compris le Comité des transports maritimes. Ces arrangements, ainsi que l'esprit dans lequel ils sont mis en œuvre, devraient être conformes aux considérations générales et à l'attitude concrète définies par la Recommandation révisée du Conseil du 21 mai 1986 et la Seconde Décision révisée du Conseil du 17 mai 1984, de façon que les pays Membres soient mutuellement et parfaitement informés de leurs conceptions respectives ainsi que des effets pratiques à attendre de l'application par les pays Membres de leur politique de la concurrence aux transports maritimes.

### **Principe 13 - Compagnies maritimes hors conférence**

Pour que la libre circulation et la concurrence libre et loyale en matière de transports maritimes internationaux puissent être protégées, il faut que les compagnies maritimes hors conférence aient la possibilité de continuer à exercer une concurrence sur une base commerciale et que les chargeurs ne soient pas privés de la possibilité de choisir entre compagnies maritimes membres d'une conférence et compagnies maritimes hors conférence, sous réserve des contrats de fidélité existants. Les pouvoirs publics ne devraient pas imposer de restrictions au droit des compagnies maritimes de décider si elles veulent opérer à l'intérieur du système de conférence ou hors conférence. Les gouvernements des pays Membres devraient prendre des mesures appropriées lorsqu'un autre pays adopte des mesures et des pratiques empêchant l'exercice d'une concurrence loyale sur une base commerciale sur leurs trafics de lignes régulières, et devraient, dans ces circonstances, procéder, sur demande, à des consultations mutuelles, en vue de remédier à la situation.

### **Principe 14 - Services maritimes auxiliaires<sup>2</sup>**

Les pays Membres de l'OCDE considèrent qu'il faudrait accorder un traitement non discriminatoire concernant l'accès aux services maritimes auxiliaires et leur utilisation et que les modalités d'application des droits et redevances devraient être transparentes.

En outre, lorsque ces services auxiliaires sont assurés sur des bases commerciales, ils devraient l'être dans des conditions de libre concurrence par des prestataires respectueux des normes de sécurité requises et des autres normes en vigueur dans le pays où les services sont assurés.

Ce Principe s'applique à tous les services pouvant être utiles aux navires dans les ports, y compris (mais la liste n'est pas limitative) les services suivants : pilotage, remorquage et assistance portuaires ; remplissage des réservoirs en combustible et en eau ; évacuation des ordures et des eaux de ballast ; aides à la navigation ; les activités basées à quai indispensables au fonctionnement des navires, notamment : communications, approvisionnement en eau et en électricité, services de réparation d'urgence ; services de mouillage et d'accostage ; services de manutention, de stockage et de groupage des conteneurs, agences maritimes ; commissionnaires de transports ; manutention de cargaisons maritimes ; dédouanement ; maintenance et réparation de navires.

### **Principe 15 - Transport multimodal international**

Les pays Membres de l'OCDE considèrent que le transport multimodal international comportant un parcours maritime fait partie intégrante de la chaîne des transports et qu'il faudrait accorder un traitement non discriminatoire concernant l'accès à ces services et leur utilisation et qu'ils devraient être assurés dans des conditions de concurrence libre et équitable.

### **Principe 16 - Mesures relatives à la sécurité, à l'environnement et à la navigation sous normes**

Les pays Membres de l'OCDE reconnaissent le rôle majeur que joue l'Organisation maritime internationale en ce qui concerne les questions relatives à la sécurité, à l'environnement et à la lutte contre la navigation sous normes.

Les pays Membres de l'OCDE reconnaissent les responsabilités qui sont les leurs en ce qui concerne la sécurité, l'environnement et la lutte contre la navigation sous normes. En conséquence, les politiques maritimes des pays Membres de l'OCDE devraient viser à :

- associer tous les acteurs du marché des transports maritimes à l'instauration de conditions d'équité et de transparence du marché ;
- veiller à ce que les navires immatriculés à leurs registres nationaux et qui voguent sous leur pavillon, respectent les normes et les règles internationales en vigueur, concernant en particulier la sécurité des navires et des personnes à bord et la prévention de la pollution du milieu marin ; et
- assurer l'efficacité des procédures de contrôle de l'Etat du port.



## ANNEXE I

### PRINCIPES DIRECTEURS CONCERNANT LES ACTIVITÉS DE TRANSPORT DES UNITÉS MOBILES EN MER (4)

#### Unités en mer

1. Les gouvernements des pays Membres de l'OCDE devraient garantir la liberté des échanges de services de transport assurés par leurs unités mobiles en mer et s'abstenir de prendre des mesures accordant un traitement préférentiel aux unités battant pavillon national, l'objectif étant la promotion d'une concurrence libre et loyale sur des bases commerciales.

2. Afin de faciliter la liberté des échanges de services de transport assurés par les unités mobiles en mer, les gouvernements des pays Membres encouragent l'harmonisation des réglementations techniques et sociales applicables aux activités maritimes de ces unités par les organisations internationales appropriées, notamment l'OMI et l'OIT.

3. Le présent texte s'applique aux activités de transport des unités mobiles en mer au-delà des eaux territoriales d'un pays Membre.

4. Les unités mobiles en mer sont les unités qui participent à des activités liées à la prospection ou à l'exploitation des ressources naturelles non vivantes, situées sur ou sous le fond marin.

**Note** : Lors de l'élaboration de ces principes directeurs, le CTM a noté que lorsqu'il s'agit d'unités mobiles en mer, activités de transport et autres activités sont étroitement liées. Le CTM invite donc le CMIT et les autres instances compétentes de l'OCDE à examiner les possibilités de libéraliser les services autres que ceux de transport qu'assurent les unités mobiles en mer.

## ANNEXE II

### PRINCIPES DIRECTEURS CONCERNANT L'APPLICATION DE LA POLITIQUE DE LA CONCURRENCE AUX TRANSPORTS MARITIMES PAR LIGNES RÉGULIÈRES

#### Section A Principes généraux

##### *i) Accord sur des règles communes concernant les activités à surveiller*

1. Il conviendrait de désigner d'un commun accord les activités des compagnies maritimes et des conférences qui ne sont pas souhaitables et doivent être découragées ou écartées et celles qui sont souhaitables et qui doivent être encouragées ou rendues obligatoires. Certaines de ces activités sont citées dans la Section B, mais cette Section ne devrait pas être considérée comme nécessairement exhaustive.

2. Il est en général admis que les conférences constituent un moyen satisfaisant d'organiser le trafic des lignes régulières. Toutefois, du fait qu'elles sont habituellement à l'abri des pleins effets des lois sur les ententes, il faudrait, pour éviter qu'elles n'abusent d'une position dominante ou monopolistique, pouvoir leur opposer les contrepoids que constituent notamment la concurrence ou la possibilité d'une concurrence des compagnies hors conférence, et des chargeurs ou des conseils des chargeurs puissants. Les activités des conférences devraient être aussi assujetties à une réglementation administrative lorsque cela paraît nécessaire. L'existence de ces freins devrait empêcher les conférences ou les compagnies maritimes qui les composent d'abuser de la position dominante ou monopolistique qu'elles peuvent détenir du fait de leur exclusion du champ de la législation sur les ententes.

3. Les gouvernements devraient prendre les mesures nécessaires pour empêcher une conférence d'abuser de sa position dominante. Si, en abusant de sa position dominante, une conférence élimine ou supprime la concurrence exercée par des compagnies hors conférence, ou si une compagnie membre de conférence, y compris une compagnie opérant en tant que transporteur tiers, est éliminée d'un trafic de conférence déterminé au mépris de l'accord de conférence, les gouvernements devraient pouvoir prendre des mesures propres à assurer à ces compagnies la possibilité d'entrer en concurrence sur ledit trafic. Les gouvernements devraient également prendre les mesures nécessaires pour empêcher les compagnies indépendantes d'abuser d'une position dominante.

4. Les gouvernements devraient prendre des mesures propres à garantir qu'aucune compagnie ne se livre à des pratiques déloyales ou non commerciales. En agissant contre des pratiques déloyales ou non commerciales sans aller à l'encontre du droit des compagnies indépendantes de se livrer une concurrence libre et loyale vis-à-vis des conférences, les gouvernements devraient s'efforcer de parvenir à un consensus sur les pratiques qu'il y aurait lieu de considérer comme déloyales ou non commerciales.

##### *ii) Accord sur des principes communs d'application*

5. Pour les cas où l'intervention directe des pouvoirs publics serait nécessaire, il faudrait doter les organes de régulation créés à cet effet de compétences et de pouvoirs clairement définis, notamment en ce qui concerne les activités à contrôler, comme convenu sous (i). Les pratiques interdites devraient être clairement définies. Lorsqu'il existerait plusieurs de ces organismes de régulation dans un même cadre national, leurs domaines de compétence respectifs devraient également être clairement définis.

6. Les compagnies non nationales et les chargeurs non nationaux devraient être traités de la même façon et selon les mêmes critères que les compagnies nationales et les chargeurs nationaux à condition qu'il en soit de même dans l'autre pays.

7. Il appartient à chaque gouvernement de choisir les modalités d'application. Par exemple, dans un premier temps, ils pourraient s'assurer de l'existence et du fonctionnement efficace de dispositifs d'autodiscipline au sein des conférences. S'agissant des relations entre les conférences et les chargeurs, il conviendrait d'instituer des procédures permettant de recevoir les plaintes visant des

activités interdites par les lois nationales sur la concurrence et d'y porter juridiquement remède. De même, il conviendrait d'instituer des procédures pour favoriser ou préserver une concurrence loyale sur des bases commerciales entre les conférences et les compagnies hors conférence.

8. De façon alternative ou cumulative, certains gouvernements pourraient opter pour la mise en place de systèmes prévoyant une approbation préalable par les organismes de régulation et promulguer des lois interdisant ou stipulant certains actes sous peine de sanctions le cas échéant.

9. De toute façon, il faudrait prévoir des mécanismes permettant d'engager des consultations avec des organismes privés, nationaux ou non, préalablement à tout changement marqué de la politique de concurrence appliquée au transport maritime ou à toute innovation importante dans l'application des règlements existants à des cas particuliers (5).

## **Section B Pratiques des conférences et des compagnies membres de conférences que l'on peut en principe considérer comme souhaitables ou non souhaitables**

### ***i) Pratiques vis-à-vis des chargeurs***

10. Parmi les pratiques souhaitables des conférences que pourrait éventuellement leur imposer un règlement national ou un accord commun des pays Membres, on peut citer les suivantes :

- a) établir des tarifs et des règles et conditions de transport qui leur sont liées, et permettre aux intéressés d'en prendre facilement connaissance, moyennant un coût raisonnable ;
- b) organiser au préalable des consultations et/ou des négociations effectives avec des chargeurs, associations de chargeurs ou autres organismes directement intéressés lorsqu'il est question entre autres sujets de modifier les tarifs, les conditions de transport ou les prestations de services ou d'adopter une nouvelle technologie, sauf lorsque la loi nationale prévoit d'autres moyens de protéger les intérêts des chargeurs.

En revanche, certaines pratiques ne semblent pas souhaitables, y compris celles qui consistent à :

- c) proposer à certains chargeurs des conditions spéciales ou des remises qui ne sont pas consenties à d'autres chargeurs placés dans les mêmes conditions ou qui ne sont pas en conformité avec les contrats de service ;
- d) refuser d'acheminer les marchandises d'un chargeur parce que celui-ci a fait appel à des transporteurs non membres de la conférence, ou à certains services de transports terrestres ou encore lui infliger des pénalisations excessives pour avoir agi de la sorte ;
- e) instituer des contrats de fidélité qui lient le chargeur à la conférence, soit en prévoyant des écarts excessifs entre les taux contractuels et non contractuels, soit en ne prévoyant pas de dispositions permettant de mettre rapidement fin au contrat ;
- f) imposer des surcharges qui font plus que couvrir les dépenses supplémentaires imputables à la situation particulière à l'origine de cette surcharge. Des consultations préalables, ou, à défaut, ultérieures, devraient toujours accompagner l'institution de ces surcharges et, le cas échéant, les modifications qui y sont apportées sauf si la loi nationale prévoit d'autres moyens de protéger les intérêts des chargeurs.

### ***ii) Pratiques vis-à-vis des compagnies hors conférence***

11. Parmi les pratiques auxquelles les conférences pourraient se livrer vis-à-vis des compagnies hors conférence et qui seraient à considérer comme un abus de leur position dominante, pourraient figurer celles qui consistent à :

- a) recourir à des « navires d'attaque » ou d'autres moyens semblables pour empêcher une compagnie hors conférence d'obtenir des cargaisons.

- b) conclure délibérément avec des autorités gouvernementales ou quasi-gouvernementales des accords ayant pour effet de limiter la concurrence en écartant les compagnies non membres ou en les empêchant de participer au trafic ou de placer ces compagnies en position de nette infériorité par rapport aux compagnies membres des conférences. (6)
- c) appliquer des critères déraisonnables et discrétionnaires aux compagnies maritimes qui posent leur candidature à la conférence. Les compagnies des pays Membres de l'OCDE opérant sur les trafics nationaux et sur les trafics tiers devraient continuer à avoir la possibilité de desservir les trafics de n'importe quel pays de l'OCDE, en tant que membre de conférence ou en tant que non membre concurrençant les conférences.

**iii) Pratiques vis-à-vis des compagnies membres de conférence**

12. Les relations entre les compagnies d'une conférence ainsi qu'entre cette conférence et ses adhérents dépendent des conditions stipulées dans l'accord de conférence en conformité avec les lois nationales applicables. L'exploitation efficace d'une conférence suppose qu'elle dispose des moyens nécessaires pour faire respecter ces conditions et, par exemple, pour veiller à ce que les compagnies maritimes qui la composent ne proposent pas à certains chargeurs des conditions sans rapport avec les tarifs de la conférence, tels qu'ils sont publiés ou autrement mis à la disposition des chargeurs. (7)

13. Les membres donnent leur assentiment à l'accord de conférence lors de sa création et les compagnies qui y participent ultérieurement peuvent avoir des difficultés pour modifier cet accord. Il importe donc que l'accord initial, qu'il nécessite ou non une approbation des pouvoirs publics, assure un traitement équitable à ses membres présents et futurs sur des questions comme la durée du préavis que doit donner une compagnie si elle souhaite sortir de la conférence, les pénalisations qu'elle pourrait encourir en pareil cas et les procédures à suivre pour donner suite aux informations relatives à des infractions aux règles commises par des compagnies membres.

## OBSERVATIONS SUR LA RECOMMANDATION DU CONSEIL

### NOTES (1) À (7) - C(87)11(FINAL) - 13 FÉVRIER 1987

#### Préambule

(1) Paragraphes 3 et 14 : Les Etats-Unis souhaitent attirer l'attention sur le fait que la deuxième phrase de la Note 1 de l'Annexe A du Code de la libération des opérations invisibles courantes « ne s'applique pas aux Etats-Unis ».

#### Principes 1-13

(2) Principes 3 et 6 : Il est convenu que le terme « échanges nationaux » se réfère aux cargaisons en provenance et à destination du pays Membre concerné.

(3) Principe 10 : L'Australie accepte ce texte qu'elle juge propre à assurer la participation équitable des navires sous son pavillon sur une base commerciale et loyale.

#### Annexe I

(4) Ces Principes directeurs sont, dans un premier temps, institués à l'intention de quelques pays Membres dans l'espoir que d'autres pourraient progressivement y adhérer. Les pays qui actuellement ne peuvent s'associer aux Principes directeurs sont les suivants l'Australie, le Canada, l'Espagne, les Etats-Unis, l'Italie, le Japon, la Nouvelle-Zélande, le Portugal, la Turquie et le Royaume-Uni.

#### Annexe II

(5) Paragraphe 9 : Les Etats-Unis acceptent ce paragraphe à condition que leur législation et leurs procédures législatives offrent aux parties intéressées la possibilité de formuler des commentaires sur les faits nouveaux.

(6) Paragraphe II b) : Cette clause ne concerne pas les accords commerciaux sur les clauses contractuelles conclus entre autorités quasi-gouvernementales et conférences ou compagnies maritimes individuelles, mais qui, tant qu'ils s'appliquent, limitent le transport d'un produit déterminé faisant l'objet d'un trafic à la conférence ou à la compagnie qui a obtenu le contrat.

(7) Paragraphe 12 : Les Etats-Unis acceptent ce paragraphe à condition que les lignes individuelles puissent exercer le droit d'action indépendante sur tout taux ou élément de service qui doit être enregistré dans une tarification en application de l'Article 8 a) du Shipping Act de 1984 et dans la mesure où les conférences ou les transporteurs seraient autorisés à offrir des contrats de service aux chargeurs individuels ou aux associations de chargeurs, tel qu'il est prévu à l'Article 8 c) du Shipping Act de 1984. Le Canada interpréterait la dernière clause de ce paragraphe au sens large, à savoir que l'action indépendante et les contrats de service sont autorisés.

---

<sup>1</sup> Le Comité des transports maritimes n'existe plus, son mandat ayant expiré le 31 décembre 2008.

<sup>2</sup> La Turquie n'est pas en mesure d'accepter les éléments des Principes 14 et 15 qui traitent de « l'offre » de ces services. La Grèce ne peut pas s'engager à ce stade à accepter les nouveaux Principes 14 et 15.

## Adhérents\*

### Membres de l'OCDE

Allemagne  
Australie  
Autriche  
Belgique  
Canada  
Chili  
Corée  
Danemark  
Espagne  
Estonie  
États-Unis  
Finlande  
France  
Grèce  
Hongrie  
Irlande  
Islande  
Israël  
Italie  
Japon  
Lettonie  
Luxembourg  
Mexique  
Norvège  
Nouvelle-Zélande  
Pays-Bas  
Pologne  
Portugal  
République slovaque  
République tchèque  
Royaume-Uni  
Slovénie  
Suède  
Suisse  
Turquie

### Non-Membres

---

\*Des informations complémentaires ainsi que des déclarations sont disponibles sur le Recueil des instruments juridiques de l'OCDE : <http://legalinstruments.oecd.org>

## À propos de l'OCDE

L'OCDE est un forum unique en son genre où les gouvernements œuvrent ensemble pour relever les défis économiques, sociaux et environnementaux que pose la mondialisation. L'OCDE est aussi à l'avant-garde des efforts entrepris pour comprendre les évolutions du monde actuel et les préoccupations qu'elles font naître. Elle aide les gouvernements à faire face à des situations nouvelles en examinant des thèmes tels que le gouvernement d'entreprise, l'économie de l'information et les défis posés par le vieillissement de la population. L'Organisation offre aux gouvernements un cadre leur permettant de comparer leurs expériences en matière de politiques, de chercher des réponses à des problèmes communs, d'identifier les bonnes pratiques et de travailler à la coordination des politiques nationales et internationales.

Les pays Membres de l'OCDE sont : l'Allemagne, l'Australie, l'Autriche, la Belgique, le Canada, le Chili, la Corée, le Danemark, l'Espagne, l'Estonie, les États Unis, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Irlande, l'Islande, Israël, l'Italie, le Japon, la Lettonie, le Luxembourg, le Mexique, la Norvège, la Nouvelle Zélande, les Pays Bas, la Pologne, le Portugal, la République slovaque, la République tchèque, le Royaume Uni, la Slovénie, la Suède, la Suisse et la Turquie. L'Union européenne participe aux travaux de l'OCDE.

## Instruments juridiques de l'OCDE

Environ 450 instruments juridiques de substance ont été développés dans le cadre de l'OCDE depuis sa création en 1961. Ces instruments comprennent les Actes de l'OCDE (les Décisions et Recommandations adoptées par le Conseil de l'OCDE conformément à la Convention relative à l'OCDE) et d'autres instruments juridiques développés dans le cadre de l'OCDE (notamment les Déclarations et les accords internationaux).

L'ensemble des instruments juridiques de substance de l'OCDE, qu'ils soient en vigueur ou abrogés, est répertorié dans le Recueil des instruments juridiques de l'OCDE. Ils sont présentés selon cinq catégories :

- **Décisions** : instruments juridiques de l'OCDE juridiquement contraignants pour tous les Membres, à l'exception de ceux qui se sont abstenus au moment de leur adoption. Bien qu'elles ne constituent pas des traités internationaux, elles impliquent le même type d'obligations juridiques. Les Adhérents ont l'obligation de mettre en œuvre les Décisions et doivent prendre les mesures nécessaires à cette mise en œuvre.
- **Recommandations** : instruments juridiques de l'OCDE n'ayant pas une portée juridique obligatoire, la pratique leur reconnaît cependant une force morale importante dans la mesure où elles représentent la volonté politique des Adhérents. Il est dès lors attendu que les Adhérents fassent tout ce qui est en leur pouvoir pour les mettre en œuvre intégralement. Par conséquent, lorsqu'un Membre n'a pas l'intention de mettre en œuvre une Recommandation, il s'abstient lors de son adoption, bien que cela ne soit pas requis juridiquement.
- **Déclarations** : instruments juridiques de l'OCDE préparés au sein de l'Organisation, généralement dans le cadre d'un organe subsidiaire. Elles énoncent habituellement des principes généraux ou des objectifs à long terme, ont un caractère solennel et sont adoptées à l'occasion de réunions ministérielles du Conseil ou de comités de l'Organisation.
- **Accords internationaux** : instruments juridiques de l'OCDE négociés et conclus dans le cadre de l'Organisation. Ils sont juridiquement contraignants pour les parties.
- **Arrangement, accord/arrangement et autres** : plusieurs instruments juridiques de substance ad hoc ont été développés dans le cadre de l'OCDE au fil du temps, comme l'Arrangement sur les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public, l'Arrangement international sur les Principes à suivre dans les transports maritimes et les Recommandations du Comité d'aide au développement (CAD).