



Arrangement sur des principes
communs en matière de transports
maritimes

**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, *Arrangement sur des principes communs en matière de transports maritimes*, OECD/LEGAL/5012

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 09/06/1993

Informations Générales

L'Arrangement sur des principes communs en matière de transports maritimes a été adopté par ses parties le 9 juin 1993. Convention non contraignante (gentlemen's agreement) conclue entre les participants, il ne constitue pas un acte de l'OCDE au sens de l'article 5 de la Convention relative à l'Organisation, bien qu'il jouisse du soutien administratif du Secrétariat. Les principes ci-après y sont consacrés : concurrence libre et loyale, traitement non discriminatoire, liberté des compagnies maritimes de proposer des services de transport multimodal et d'investir dans des co-entreprises, efficacité des transferts de fonds, adhésion aux principes de la fixation des prix, liberté des chargeurs de choisir entre différents services, libre accès aux voies de navigation intérieure pour tous les navires, respect des règles et normes relatives à la sécurité, à la formation, à la prévention de la pollution et aux conditions de travail à bord des navires.

Les Parties au présent Arrangement¹ souscrivent aux principes ci-après ainsi qu'aux observations concernant leur application.

Principe I : Participation, dans des conditions de concurrence libre et loyale, des navires de mer de toute nationalité au trafic maritime international.

Observations approuvées quant à l'application du Principe entre les Parties au présent Arrangement

- i) les Parties au présent Arrangement affirment leur attachement à un environnement de libre concurrence, considéré comme l'une des caractéristiques essentielles du transport maritime international. Ce faisant, elles sont convenues de s'abstenir, de toute mesure et/ou de pratique discriminatoire qui affecterait le choix du pavillon ou la libre concurrence dans le transport maritime international des cargaisons commerciales acheminées par les transporteurs des Parties participantes. En particulier, elles sont convenues que les compagnies hors conférence seront libres d'opérer en concurrence avec les conférences aussi longtemps qu'elles adhèrent au principe de la libre concurrence sur une base commerciale. Elles confirment aussi leur engagement de faire respecter des conditions de libre concurrence, caractéristique essentielle des trafics de vrac secs et liquides.
- ii) l'acceptation du Principe I confirme l'engagement de toutes les Parties d'éliminer progressivement toutes les pratiques discriminatoires actuelles ou réglementations discriminatoires nationales telles que le traitement préférentiel concernant l'accès des pays participants aux cargaisons commerciales sur les trafics de lignes régulières et de vrac.²
- iii) dans le cas où les Parties au présent Arrangement estimeraient que le marché des transports de libre concurrence a été déstabilisé ou méconnu par une autre Partie à l'Arrangement, elles examineront ces problèmes par voie de consultations bilatérales ou selon la procédure convenue au Principe XII.

Principe II : Traitement non discriminatoire en ce qui concerne l'accès aux ports ouverts au trafic international, l'emploi des infrastructures et des services maritimes auxiliaires de ces ports ainsi qu'en ce qui concerne les redevances et taxes.

Observations approuvées quant à l'application du Principe entre les Parties au présent Arrangement

- i) les Parties à l'Arrangement sont convenues d'assurer, entre autres, le traitement non discriminatoire en ce qui concerne les redevances et taxes portuaires, les formalités douanières et l'attribution des postes à quai et des installations de chargement et de déchargement.
- ii) sans préjudice des accords internationaux pertinents, certaines Parties auront peut-être besoin d'une période transitoire pour pouvoir se conformer au traitement national en matière de frais et redevances.³

Principe III : Traitement non discriminatoire en ce qui concerne les opérations d'agence et les relations avec les commissionnaires.

Observations approuvées quant à l'application du Principe entre les Parties au présent Arrangement

L'acceptation du Principe III ne doit pas être interprétée comme un engagement de portée générale d'accorder le traitement national ou d'autoriser l'accès au marché. Par ailleurs, les Parties au présent Arrangement conservent leur faculté d'empêcher tout projet d'acquisition ou de création d'entreprises nouvelles, si elles le jugent nécessaire, pour maintenir des conditions favorables à la concurrence.⁴

Principe IV : Liberté pour les compagnies maritimes de proposer un système de transport efficace et intégré (services de transport multimodal) et de procéder à des investissements dans des co-entreprises.

Observations approuvées quant à l'application du Principe entre les Parties au présent Arrangement

L'acceptation du Principe IV ne doit pas être interprétée comme étant de nature à imposer des obstacles si les Parties au présent Arrangement choisissent d'empêcher des projets d'acquisition ou de création d'entreprises commerciales, si elles le jugent nécessaire, pour maintenir des conditions favorables à la concurrence.⁵

Principe V : Transfert de fonds libre, efficace et en temps opportun pour les opérations maritimes commerciales sous toutes leurs formes.

Observations approuvées quant à l'application du Principe entre les Parties au présent Arrangement

Les Parties au présent Arrangement sont convenues de promouvoir et de mettre en oeuvre des politiques et des pratiques bancaires permettant d'assurer librement des transactions commerciales dans le secteur des transports en général et dans le secteur maritime en particulier. Les Parties s'engagent à assurer les transferts de fonds de façon efficace sans fiscalité discriminatoire, que ces fonds correspondent à la rémunération de services rendus, à des revenus dégagés par des investissements à court ou à long termes, à des paiements d'intérêts au titre de prêts, à la rémunération d'actions ou de billets de trésorerie ou à des arrangements financiers conclus entre des entreprises commerciales et/ou des entreprises publiques.

Principe VI : Développement de la coopération par le biais de négociations commerciales entre compagnies maritimes dans le respect des principes régissant les opérations commerciales dans des conditions libres et loyales d'économie de marché.

Observations approuvées quant à l'application du Principe entre les Parties au présent Arrangement

- i) les Parties au présent Arrangement sont convenues qu'il est laissé à l'appréciation commerciale des compagnies maritimes de décider si elles veulent opérer hors conférence, être membres d'une conférence ou d'un consortium, ou opérer à l'intérieur de toute autre structure commerciale qu'elles souhaiteront créer. En outre, les Parties au présent Arrangement reconnaissent que la décision d'autoriser telle ou telle compagnie maritime à être membre d'une conférence appartient à ladite conférence, sauf lorsque les lois nationales interdisent les conférences fermées.
- ii) les Parties au présent Arrangement sont convenues en outre que l'encouragement à la coopération entre compagnies maritimes au moyen de contacts et négociations commerciales n'inclut pas la conclusion expresse ou tacite d'accords bilatéraux de partage des cargaisons entre transporteurs ou d'autres pratiques restrictives de nature à fermer le trafic ou à en exclure d'autres transporteurs. Les Parties au présent Arrangement reconnaissent la nécessité d'intensifier la coopération commerciale dans le domaine des échanges de données électroniques.

Principe VII : Adhésion à des pratiques de fixation des prix par toutes les parties impliquées dans des opérations maritimes commerciales

Observations approuvées quant à l'application du Principe entre les Parties au présent Arrangement

Les Parties au présent Arrangement sont convenues de restreindre l'usage des pratiques de fixation de prix jugés non rémunérateurs au regard des critères de rentabilité économique et, au besoin, elles s'engagent à prendre des mesures appropriées pour que leurs exploitants (entreprises publiques, privées et/ou commerciales) s'abstiennent de recourir à des pratiques de fixation de prix de ce genre.

Principe VIII : Liberté pour les chargeurs de choisir entre différents services maritimes pour le transport des cargaisons sur toutes les routes commerciales.

Observations approuvées quant à l'application du Principe entre les Parties au présent Arrangement

Reconnaissant que les chargeurs ont besoin d'accéder librement à des services maritimes adaptés, économiques et efficaces, les Parties au présent Arrangement sont convenues que leurs politiques doivent avoir pour objet de sauvegarder et de promouvoir la liberté pour les chargeurs de choisir entre différents services offerts pour le transport des cargaisons commerciales.

Principe IX : Libre accès aux voies de navigation intérieure pour tous les navires participant à un transport lié au transport maritime de cargaisons commerciales en trafic international.

Observations approuvées quant à l'application du Principe entre les Parties au présent Arrangement

Les Parties au présent Arrangement, en souscrivant aux dispositions du Principe IX, reconnaissent que parce que les voies de navigation intérieure sont actuellement régies dans une large mesure par des réglementations nationales, bilatérales et multilatérales spécifiques, il peut être fixé une période de transition entre l'adhésion au présent Arrangement et l'application pleine et entière des dispositions du présent Principe. Au demeurant, les parties souscrivent aux principes du traitement non discriminatoire et de la réciprocité en ce qui concerne tous les navires de mer participant au transport international de cargaisons commerciales par les voies de navigation intérieure. On notera toutefois que le présent Principe ne s'applique pas au cabotage.

Principe X : Respect des règles et normes internationales en vigueur relatives à la sécurité maritime et la formation, la prévention de la pollution de l'environnement, ainsi que les conditions de vie et de travail à bord des navires.

Observations approuvées quant à l'application du Principe entre les Parties au présent Arrangement

Les Parties au présent Arrangement reconnaissent la nécessité d'appliquer des normes internationales strictes en matière de sécurité et d'environnement pour tout ce qui touche au trafic maritime international. Elles s'engagent donc à faire respecter les règles et normes internationales en vigueur, en prenant des mesures telles que le contrôle et l'application à l'échelon national et par l'Etat du port.

Principe XI : Amélioration de la transparence concernant quiconque est impliqué dans des opérations de transport maritime.

Observations approuvées quant à l'application de ce Principe entre les Parties au présent Arrangement

Les Parties au présent Arrangement, dans la limite de leurs lois et de leurs réglementations, confirment leur volonté de fournir, à quiconque a un intérêt légitime à les obtenir, des informations concernant le (les) propriétaire(s), l'exploitant (ou les exploitants) ou toute(s) autre(s) personne(s) intervenant dans les opérations de transport maritime.

Principe XII : Consultations : les Parties au présent Arrangement, tout en n'empêchant pas les discussions bilatérales des Parties en cause, sont convenues de se consulter aussi régulièrement que nécessaire. En particulier, les Parties au présent Arrangement sont convenues de se consulter sur les points suivants :

- a) les moyens de préserver et d'améliorer un accès concurrentiel au trafic international de cargaisons commerciales ;
- b) les moyens de s'opposer à l'application de nouvelles mesures restrictives par les pays tiers ;

- c) **les problèmes auxquels se heurte l'application des politiques et des pratiques suivies dans le domaine des transports maritimes ;**
- d) **les faits nouveaux concernant les politiques maritimes des Parties ;**
- e) **les moyens de trouver des solutions acceptables par les uns et par les autres en cas de législations ou de mesures contradictoires ;**
- f) **les moyens de créer des systèmes compatibles de données statistiques dans le domaine du trafic maritime, et**
- g) **les moyens de résoudre les problèmes spécifiques des pays enclavés, en particulier ceux des pays d'Europe centrale et orientale.**

Observations approuvées quant à l'application du Principe entre les Parties au présent Arrangement

- i) les Parties au présent Arrangement reconnaissent que doivent prendre part aussi, en tant que de besoin, aux consultations sur les points ci-dessus, les intérêts commerciaux et privés opérant dans le secteur maritime.
- ii) l'adhésion au Principe XI, et en particulier au point b), ne doit pas être interprétée comme entraînant une action coordonnée de la part des Parties au présent Arrangement.
- iii) les Parties au présent Arrangement conviennent de diffuser par le biais du Secrétariat du Comité des transports maritimes de l'OCDE des informations sur les faits nouveaux survenus dans les différents pays en matière de politique maritime.
- iv) si des consultations ou des négociations de ce genre de partie(s) à partie(s) ne peuvent résoudre les conflits d'intérêts ou si une Partie (des Parties) refuse(nt) de participer à ces consultations, le droit d'un pays à prendre les mesures appropriées n'est pas remis en cause par le présent Principe.
- v) lorsque l'action d'un pays tiers limite l'accès des transporteurs d'une Partie à l'Arrangement à ses échanges avec ledit pays tiers, la Partie devrait s'efforcer de consulter le pays tiers pour régler la situation. Si ces consultations ne donnent pas de résultats, la Partie peut prendre les mesures appropriées pour faire en sorte que ses transporteurs aient la possibilité effective de participer auxdits échanges.

¹ Allemagne, Australie, Autriche, Belgique, Bulgarie, Canada, Danemark, Espagne, Estonie, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Japon, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Russie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. La Commission des Communautés européennes était également représentée.

² Les Parties sont convenues de procéder dans un délai de trois ans à des consultations destinées à confirmer que ce Principe est pleinement respecté.

³ Idem.

⁴ Idem.

⁵ Idem.

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

Bulgarie
Fédération de Russie
Lituanie
Roumanie
Ukraine

*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).