



Arrangement international sur les Principes à suivre dans les 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 international sur les Principes à suivre dans les transports maritimes*, OECD/LEGAL/5014

Collection : Instruments juridiques de l'OCDE

© OECD 2025

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>"

Informations Générales

L'Arrangement international sur les principes à suivre dans les transports maritimes a été adopté le 28 octobre 1999 à l'occasion d'un atelier réunissant le Comité des transports maritimes de l'OCDE et les représentants des Économies dynamiques non membres. Convention non contraignante (gentlemen's agreement) conclue entre les participants, cet accord sectoriel 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. Y sont énoncés les principes d'ouverture des marchés, de la libre concurrence entre les services maritimes ainsi que les règles, normes et codes relatifs à la sécurité et à la lutte contre la pollution.

PRÉAMBULE

Des discussions sur la politique maritime ont eu lieu les 27 et 28 octobre 1999 à Kobé, Japon, entre les membres et les observateurs du Comité des transports maritimes de l'OCDE et les représentants des pouvoirs publics et du secteur privé des Économies dynamiques non-membres (la liste des Parties à l'Arrangement figure à la dernière page du présent Arrangement).

Les gouvernements signataires, dénommés ci-après « Parties » se sont mis d'accord sur les principes d'ouverture des trafics et de concurrence des services de transport maritime ainsi que sur les règles internationales reconnues et les normes et les codes sur la sécurité et la lutte contre la pollution.

On trouvera ci-après le texte de l'Arrangement sur les Principes de politique maritime, les mesures à prendre pour encourager les initiatives commerciales ainsi que la coopération, la sécurité et la protection de l'environnement, les consultations et l'avenir du dialogue. Ces Principes devraient être respectés entre les participants et sans préjuger de normes ou d'engagements plus stricts allant dans le sens d'une plus grande ouverture des trafics maritimes et d'une amélioration de la sécurité maritime et de l'environnement marin¹. Les Parties peuvent appliquer les principes du cabotage à leurs routes commerciales intérieures.

Le présent Arrangement ne préjuge pas de l'Accord général sur le commerce de services ni de la décision prise par les ministres le 28 juin 1996 sur les services de transport maritimes ni des négociations futures de l'OMC sur les échanges de services.

I. POLITIQUE DE TRANSPORT MARITIME

I.1. Liberté d'accès non-discriminatoire au trafic maritime international

Il y aurait lieu d'instituer des politiques appropriées, fondées sur le principe de la liberté de circulation du commerce maritime international, dans des conditions de concurrence libre et loyale, pour promouvoir une participation sans restriction, de ce fait équitable, des navires de toute nationalité au trafic maritime international de cargaisons commerciales. Les Parties devraient s'abstenir de toute mesure ou pratique discriminatoire qui ferait obstacle au libre choix d'un pavillon ou à la liberté de la concurrence dans les transports maritimes internationaux de cargaisons commerciales acheminées par des transporteurs des Parties participant à l'Arrangement.

I.2. Liberté et besoins des chargeurs

Les chargeurs devraient être libres de choisir entre différents services de transport maritime pour l'acheminement de cargaisons commerciales sur toutes les routes commerciales internationales. Ce Principe doit être étayé par des mesures de nature à faciliter les procédures administratives d'expédition des cargaisons sur les marchés intérieurs ou internationaux.

I.3. Encourager la concurrence libre et loyale

Il conviendrait d'adopter les mesures voulues pour protéger et promouvoir une concurrence libre et loyale dans les transports maritimes internationaux entre les transporteurs de toutes les Parties intervenant dans les opérations de transport maritime international, tout en empêchant les abus de position dominante, pour servir les intérêts économiques des armateurs, des chargeurs et en fin de compte, des consommateurs.

Il conviendrait aussi de veiller à ce que les politiques, les législations et les réglementations nationales de la concurrence comportent les éléments de souplesse nécessaires pour permettre de les adapter à l'évolution rapide des transports maritimes internationaux de lignes régulières.

I.4. Encourager la compatibilité des législations et des réglementations nationales de la concurrence

Les Parties reconnaissent que la coopération et, le cas échéant, les consultations, tant pour ce qui est de l'application des dispositions réglementaires en vigueur, que pour leur évolution future, constituent

un moyen pragmatique d'encourager la compatibilité des règles de la concurrence applicables aux transports maritimes internationaux de lignes régulières.

I.5. Non-discrimination en ce qui concerne l'accès aux ports et le traitement réservé aux navires dans ces ports

Un traitement non-discriminatoire devrait être accordé à tous les prestataires, nationaux et étrangers, de services de transports maritimes pour ce qui est de l'accès aux ports ouverts au commerce international, l'accès aux services portuaires et aux services maritimes auxiliaires, ainsi que la facturation des droits et redevances.

I.6. Présence commerciale d'exploitants étrangers : les opérations des agences, les opérations de transit, l'acheminement intermodal comportant un parcours maritime international

Les Parties devraient autoriser l'accès, sur des bases non-discriminatoires, à tous les prestataires de services de transport maritime et de services connexes, pour leur permettre d'assurer :

- des opérations d'agence et des services de transit ; et
- des services d'acheminement intermodal² dans le cadre d'opérations de transport comportant un parcours maritime international.

I.7. Transfert de fonds

Les Parties devraient veiller à ce que les transferts de fonds liés aux opérations commerciales de transport maritime puissent s'effectuer rapidement, efficacement et librement.

II. ENCOURAGER LES INITIATIVES ET LA COOPERATION COMMERCIALES

II.1. Utilisation efficiente des ressources par les opérateurs commerciaux

En règle générale, les Parties conviennent que les opérateurs commerciaux devraient être encouragés à repérer et supprimer les pratiques commerciales en vigueur qui aboutissent à une allocation non économique des ressources et à mettre en place des pratiques et des systèmes commerciaux efficaces par rapport aux coûts afin d'éviter que les transports maritimes n'entravent les courants d'échange.

II.2. Coopération entre tous les intervenants dans la chaîne des transports maritimes internationaux

La coopération entre tous les intervenants dans la chaîne de transports maritimes internationaux devrait se poursuivre. Il conviendrait à cet égard d'insister en particulier sur la coopération dans certains domaines comme celui de l'échange électronique de données.

II.3. Amélioration de la transparence au sujet des intervenants dans les opérations de transports maritimes

Dans le respect de leurs législations et de leurs réglementations, les Parties au présent Arrangement confirment qu'elles sont disposées à fournir sans délai indu les informations sur les armateurs, les exploitants ou tout autre intervenant dans les opérations de transports maritimes à ceux qui pourraient légitimement les demander.

III. ENCOURAGER LA SECURITE DES TRANSPORTS MARITIMES ET LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

III.1. Respect strict des règles et normes acceptées au niveau international

Les Parties réaffirment leur détermination à faire respecter par tous les navires les règles et normes acceptées au niveau international concernant la sécurité des navires et des personnes à bord ainsi

que la prévention de la pollution du milieu marin. Elles conviennent de veiller à faire respecter ces règles par tous les navires placés sous leur juridiction. Le non-respect de ces règles et de ces normes constitue non seulement un danger pour l'environnement, mais risque aussi de conférer des avantages déloyaux aux armateurs qui exploitent des navires sous normes.

III.2. Soutien apporté aux actions engagées par l'Organisation maritime internationale et l'Organisation internationale du travail

Il conviendrait de réaffirmer un soutien sans faille aux actions engagées par l'Organisation maritime internationale pour améliorer la sécurité des navires et des personnes à bord ainsi que pour prévenir la pollution du milieu marin et renforcer la mise en œuvre des conventions internationales. Les pays tiers devraient être instamment invités à adopter une approche similaire.

Un soutien sans faille devrait aussi être apporté, s'il y a lieu, aux actions menées par l'Organisation internationale du travail.

III.3. Contrôle exercé par l'État du pavillon et par l'État du port

Les Parties reconnaissent l'importance fondamentale de contrôles effectifs assurés par l'État du pavillon ainsi que la nécessité de contrôles effectifs par l'État du port pour surveiller le respect des normes.

Les Parties conviennent aussi de la nécessité d'améliorer la coopération au niveau régional entre les autorités chargées d'assurer les contrôles par l'État du port.

III.4. Marins qualifiés

Les Parties conviennent d'échanger des informations sur les efforts entrepris en faveur de la formation de marins qualifiés ainsi que sur les moyens de promouvoir la profession de marin en favorisant et en améliorant la qualité des équipages.

IV. CONSULTATIONS

Sans exclure les discussions bilatérales, les Parties à l'Arrangement reconnaissent l'intérêt de se consulter aussi régulièrement que nécessaire sur les problèmes qu'elles rencontrent ou d'échanger des vues au sujet de l'application des Principes du présent Arrangement. Ces consultations devraient aussi associer, comme il convient, les représentants des intérêts commerciaux et privés du secteur maritime et englober notamment :

- a) les moyens à la fois de préserver et d'améliorer l'accès au trafic maritime international dans des conditions de libre concurrence commerciale ;
- b) les faits nouveaux intéressant les politiques de transport maritime des uns et des autres ;
- c) les problèmes que pourrait poser l'application de leurs politiques et pratiques de transport maritime ou celles de pays tiers ;
- d) les moyens de trouver des solutions acceptables par tous, en cas de conflits entre la législation et les politiques suivies dans le secteur des transports maritimes et dans les domaines connexes.

DÉCLARATION DES PARTICIPANTS³ À PROPOS DES PRINCIPES À RESPECTER DANS LES TRANSPORTS MARITIMES INTERNATIONAUX

1. Les participants conviennent de demander à l'OCDE de veiller à ce que les participants à l'Arrangement fassent périodiquement le point sur sa mise en œuvre.
2. Les participants invitent par ailleurs d'autres EDNM à adhérer à l'Arrangement sous sa forme actuelle.

-
- ¹ Ces Principes doivent être respectés sans préjudice des mesures appliquées par les Parties pour protéger leurs intérêts essentiels en matière de sécurité, d'ordre public et de santé.
- ² La Malaisie émet une réserve sur ce point du Principe I.6.
- ³ Parties à l'Arrangement : Allemagne, Australie, Autriche, Belgique, Canada, Chili, Corée, Danemark, Espagne, États-Unis, Finlande, France, Grèce, Hong Kong (Chine), Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Japon, Luxembourg, Malaisie, Mexique, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Singapour, Suède, Suisse, Taipei chinois, Thaïlande, Turquie. La Commission de l'Union européenne était aussi représentée.

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 Colombie, la Corée, le Costa Rica, 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, la Lituanie, 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 Türkiye. L'Union européenne participe aux travaux de l'OCDE.

Instruments juridiques de l'OCDE

Environ 460 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 :

- Les **Décisions** sont adoptées par le Conseil et sont juridiquement contraignantes pour tous les Membres, à l'exception de ceux qui se sont abstenus au moment de leur adoption. Elles définissent des droits et des obligations spécifiques et peuvent prévoir des mécanismes de suivi de la mise en œuvre.
- Les **Recommandations** sont adoptées par le Conseil et n'ont pas une portée juridique obligatoire. Elles représentent un engagement politique vis-à-vis des principes qu'elles contiennent, il est attendu que les Adhérents feront tout leur possible pour les mettre en œuvre.
- Les **Documents finaux de substance** sont adoptés individuellement par les Adhérents indiqués plutôt que par un organe de l'OCDE et sont le résultat d'une réunion ministérielle, à haut niveau ou autre, tenue dans le cadre de l'Organisation. Ils énoncent habituellement des principes généraux ou des objectifs à long terme et ont un caractère solennel.
- Les **accords internationaux** sont négociés et conclus dans le cadre de l'Organisation. Ils sont juridiquement contraignants pour les parties.
- **Arrangement, accord/arrangement et autres** : plusieurs autres types d'instruments juridiques de substance 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).