Distr.
GENERALE

UNCTAD/ST/SHIP/1
26 janvier 1987

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

PRINCIPES DIRECTEURS POUR L'APPLICATION DE LA CONVENTION RELATIVE A UN CODE DE CONDUITE DES CONFERENCES MARITIMES

Document établi par le secrétariat de la CNUCED

GE.87-55195/2398M/2453M

AVANT-PROPOS

i) Depuis l'entrée en vigueur, en octobre 1983, de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes, le secrétariat de la CNUCED n'a cessé de recevoir, de la part de pays en développement parties contractantes, des demandes de conseils concernant la lecture, l'interprétation et l'application des dispositions du code. La Convention ayant été ratifiée par plusieurs Etats d'Europe occidentale au dernier trimestre de 1985, le code devrait bientôt être couramment appliqué sur un nombre croissant de trafics assurés par des conférences. Nul doute, dans ces conditions, que les demandes de conseils émanant de parties intéressées (gouvernements, conférences, organisations de chargeurs et compagnies maritimes - de pays en développement surtout) se multiplieront.

ii) A sa onzième session tenue à Genève en novembre 1984, la Commission des transports maritimes a réaffirmé que "le Secrétaire général de la CNUCED, en coopération avec le greffe, selon qu'il convient, devrait continuer de fournir des conseils et une assistance aux pays en développement qui en font la demande au sujet de l'application de la Convention conformément à son champ d'application et à ses dispositions, de donner à ces demandes un rang de priorité élevé dans le programme de travail sur les transports maritimes et de faire rapport à la Commission sur les conseils et l'assistance fournis à ce titre" (décision 50 (XI)).

iii) Le présent rapport a été établi par le secrétariat de la CNUCED en coopération avec le Greffier désigné en vertu des dispositions du code, dans le principal souci d'aider les parties intéressées (gouvernements, organisations de chargeurs et compagnies maritimes, en particulier de pays en développement) à comprendre et à appliquer les dispositions du code. Tout en espérant que les "principes directeurs" qui y sont présentés répondront largement aux besoins de ces parties, le secrétariat envisage de les utiliser pour la tenue de séminaires de formation sur l'application du code qui pourraient être organisés dans des pays en développement.

iv) Est-il besoin de souligner que pour profiter pleinement des avantages offerts par la Convention, toutes les parties intéressées (gouvernements, conférences, compagnies maritimes et organisations de chargeurs) devraient non seulement connaître parfaitement leurs droits et leurs obligations en vertu du code, mais aussi prendre sans délai les mesures nécessaires pour en appliquer les dispositions. Il importe également que toutes les parties traitent d'emblée le code comme un ensemble indivisible de droits et d'obligations, plutôt que de chercher à n'appliquer que les dispositions qui leur sont favorables. Parallèlement, dans les cas où une pratique acceptée et établie veut que les gouvernements jouent un rôle plus grand que ne le prévoit le code, il serait souhaitable et opportun pour les parties intéressées de convenir d'appliquer, autant que possible, les dispositions du code dans les conditions définies par ladite pratique. De même, il incombe à toutes les parties d'interpréter les dispositions du code avec souplesse, en tenant compte des changements effectivement survenus, depuis l'adoption du code, dans la nature et la structure des compagnies maritimes en raison de progrès techniques - développement des services de transport multimodal, accords d'affrètement à compartiment, etc.

v) L'interprétation de certains articles du code peut toutefois susciter des divergences profondes entre les Parties contractantes. C'est actuellement le cas, semble-t-il, de l'article 2 du code relatif à la "Participation au trafic" : alors que les pays développés à économie de marché, les pays socialistes d'Europe orientale et certains pays en développement considèrent que cet article ne s'applique qu'au trafic régulier entre Parties contractantes assuré par des conférences maritimes, plusieurs pays en développement estiment qu'il vise l'ensemble du trafic régulier entre Parties contractantes. Les différences d'interprétation des dispositions du code qui ne pourront être réglées par voie de consultations entre les Parties contractantes partenaires commerciaux devront sans aucun doute faire l'objet d'un examen à la Conférence de révision qui doit se tenir cinq ans après la date à laquelle la Convention sera entrée en vigueur - c'est-à-dire en automne 1988 - comme prévu au paragraphe 1 de l'article 52 */.

vi) Quoi qu'il en soit, surtout dans la situation actuelle de surtonnage considérable des trafics de ligne, beaucoup de pays en développement parties contractantes voudront peut-être prendre des mesures pour appliquer le code dans le contexte élargi d'une politique nationale des transports maritimes englobant aussi bien les services de conférence que les services hors conférence. C'est pourquoi certaines questions pertinentes relatives aux compagnies hors conférence sont examinées dans le chapitre III du présent document.

vii) Il semblerait ici opportun de récapituler les mesures devant être prises par les diverses parties intéressées pour que le code soit rapidement appliqué **/ dans les trafics visés :

a) Premièrement, il incomberait aux gouvernements des pays parties contractantes d'adopter la réglementation nationale et/ou les autres mesures nécessaires pour que les partenaires commerciaux concernés puissent exercer leurs droits et remplir leurs obligations en vertu du code. Ces mesures sont examinées au chapitre VIII du présent rapport. Les gouvernements peuvent aussi veiller, le cas échéant, par voie de consultations avec les conférences maritimes, à ce que les dispositions pratiques nécessaires à l'application du code soient prises par lesdites conférences. La portée de cette action des gouvernements et leur rôle dans l'application pratique des dispositions du code sont examinés dans le chapitre VI de la première partie, puis traités plus en détail dans la deuxième partie;

b) Deuxièmement, une responsabilité tout aussi importante échoit aux conférences, qui doivent se doter des structures administratives et des mécanismes de consultation nécessaires pour donner effet aux dispositions du code, et informer les parties intéressées de l'existence de ces structures et mécanismes. Les responsabilités des conférences en ce qui concerne l'application du code sont définies au chapitre IV de la première partie et traitées plus en détail dans la deuxième partie;

---

*/ Voir également chapitre I, par. 17.

**/ Pour un examen de l'expérience acquise par les Parties contractantes concernant l'application du Code, voir "Application de la Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes - Rapport du secrétariat de la CNUCED" (TD/B/C.4/300).

c) Troisièmement, les organisations de chargeurs - auxquelles les dispositions du code peuvent apporter des avantages substantiels - devraient se doter, si besoin est, de structures appropriées pour l'application des dispositions du code dans leurs relations avec les conférences. Ces dispositions sont examinées dans les chapitres XIII à XVI. Il est nécessaire de mettre en place une structure formelle de consultation, et les conseils de chargeurs, avec l'appui des gouvernements, selon qu'il convient, devraient prendre les mesures nécessaires pour acquérir la capacité de consultation requise, notamment en créant des services de recrutement ou de recherche du fret, afin de pouvoir tirer pleinement parti des dispositions du code.

On trouvera dans le chapitre XVII une liste des points devant être traités dans les accords de conférence, ainsi que des questions devant faire l'objet d'un accord entre les conférences et les autorités compétentes ou les organisations de chargeurs, selon les cas.

viii) Enfin, il faut souligner que pour que toutes les parties intéressées retirent des avantages optimaux du code, les dispositions devraient en être appliquées, autant que faire se peut, dans des conditions de concertation et de coopération, compte dûment tenu de l'esprit général de cet instrument et de la flexibilité de la plupart de ses dispositions.

ix) Une assistance directe complémentaire concernant l'application du code peut être fournie aux pays en développement qui en font la demande par le biais de missions d'étude dans les pays intéressés du Greffier désigné en vertu de la Convention et de fonctionnaires de la Division des transports maritimes du secrétariat de la CNUCED. Par ailleurs, des exemplaires de la réglementation nationale adoptée par quelques pays en vue de l'application du code peuvent être obtenus auprès du Greffier. Les demandes doivent être adressées au :

Directeur de la Division des transports maritimes
Conférence des Nations Unies sur le commerce
et le développement
Palais des Nations
1211 Genève 10
Suisse

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES (suite)

TABLE DES MATIERES (suite)

TABLE DES MATIERES (suite)

Annexes

Première partie

CONSIDERATIONS GENERALES

INTRODUCTION

A. Bref historique

1. A la première session de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) tenue à Genève en 1964, la question des conférences maritimes a occupé une place de choix dans les discussions sur les transports maritimes. C'est à cette Conférence que pour la première fois, la communauté mondiale a pris conscience de l'importance des transports maritimes pour les pays en développement de toutes les régions. La Conférence a adopté une recommandation intitulée "Entente réalisée sur les questions relatives aux transports maritimes", qui est devenue le point de départ de la plus grande partie du programme de travail de la CNUCED, tel qu'adopté par la Commission des transports maritimes de cette organisation.

2. Sur la question des conférences maritimes, le texte de la recommandation stipulait que : "Le système des conférences maritimes est indispensable pour assurer des taux stables et des services réguliers". Il évoquait toutefois à la suite certaines questions qui suscitaient une certaine insatisfaction chez les utilisateurs de services de conférence. Il était également noté que le développement des flottes marchandes dans les pays en développement, "ainsi que la participation de ces pays à des conférences maritimes comme membres à part entière et dans des conditions équitables", devaient être accueillis avec satisfaction. Ce sont les travaux réalisés par le secrétariat de la CNUCED, en partie motivés par ces passages de la recommandation, qui ont progressivement conduit à l'élaboration et à l'adoption de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes.

3. Devant les critiques croissantes que le comportement des conférences maritimes suscitait de la part des gouvernements, des organisations de chargeurs et des compagnies de transports maritimes des pays en développement, les armateurs nationaux d'Europe et du Japon réagirent en élaborant en 1971, en consultation avec les conseils nationaux de chargeurs d'Europe et à partir de principes directeurs établis par leurs gouvernements, un code de pratiques pour les conférences maritimes, dénommé par la suite Code CENSA (le CENSA étant le Comité des associations nationales d'armateurs d'Europe et du Japon). Ce Code a été accepté par les gouvernements membres du Groupe consultatif des transports maritimes, alors composé de la République fédérale d'Allemagne, de la Belgique, du Danemark, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de l'Italie, du Japon, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Suède et du Royaume-Uni.

4. Le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED a examiné le Code CENSA à sa troisième session en janvier 1972. Les pays en développement ont jugé que ce code n'était pas acceptable. Un texte de code établi par les pays en développement (appuyés par les pays socialistes d'Europe orientale et par la Chine) 1/ a été examiné à la troisième session de la Conférence, en avril/mai 1972. Toutefois, les divergences entre pays développés et pays en développement sur la nature du code proposé n'ayant pu être surmontées, la Conférence a prié l'Assemblée générale à sa vingt-septième session de convoquer une conférence de plénipotentiaires pour adopter un code de conduite des conférences maritimes.

L'élaboration de la Convention relative à ce code a nécessité la tenue de deux sessions d'un comité préparatoire - janvier 1973 et juin 1973 - ainsi que celle de deux sessions d'une conférence de plénipotentiaires - novembre/décembre 1973 et mars/avril 1974.

5. La Convention contenant le code a été adoptée le 6 avril 1974, à la suite d'un vote à la majorité, par 72 voix contre 7, avec 5 abstentions. Le code est entré en vigueur le 6 octobre 1983. La Convention devait entrer en vigueur six mois après la date à laquelle 24 Etats au moins, dont le tonnage global 2/ représentait au moins 25 % du tonnage mondial, en seraient devenus Parties contractantes. Cette condition a été remplie avec la ratification, le 6 avril 1983, de la République fédérale d'Allemagne et des Pays-Bas - respectivement, cinquante-septième et cinquante-huitième Parties contractantes - le tonnage représenté par l'ensemble des Parties contractantes atteignant ainsi 28,67 % du tonnage considéré. Ces conditions à l'entrée en vigueur de la Convention, qui doivent être considérées comme exceptionnellement rigoureuses, étaient motivées par la volonté de la Conférence de plénipotentiaires d'assurer à la Convention, au moment de son entrée en vigueur, une assise aussi large que possible en raison de ses incidences considérables sur l'industrie des transports maritimes réguliers ainsi que sur le droit des gouvernements de réglementer les activités économiques de cette industrie. A la fin de juin 1986, 67 pays étaient devenus Parties contractantes à la Convention, dont quatre pays qui avaient voté contre l'adoption de la Convention, un pays qui s'était abstenu lors du vote et 13 qui n'avaient pas participé à l'élaboration de la Convention.

B. Objectifs du code

6. Le texte du code tel qu'il figure dans la Convention, et tel qu'il est reproduit à l'annexe I du présent document, débute par un exposé d'objectifs et de principes, rédigé au nom des Parties contractantes. On en trouvera ci-après des extraits des passages essentiels :

"Les Parties contractantes à la présente Convention,

Désirant améliorer le système de conférences maritimes,

...

Tenant compte des besoins et des problèmes propres aux pays en voie de développement ...

(Convenant) d'exprimer dans le Code les objectifs fondamentaux ... ci-après :

a) L'objectif consistant à faciliter l'expansion ordonnée du trafic maritime mondial;

b) L'objectif consistant à stimuler le développement de services maritimes réguliers et efficaces, adaptés aux besoins du trafic considéré;

c) L'objectif consistant à assurer l'équilibre entre les intérêts des fournisseurs et ceux des utilisateurs de services réguliers de transport maritime."

7. Ces objectifs fondamentaux, en particulier le deuxième, montrent à l'évidence que le code doit être considéré comme faisant partie d'une politique d'ensemble des transports maritimes de ligne visant au développement de services maritimes réguliers et efficaces. Tout en offrant un cadre réglementaire accepté au niveau international pour le fonctionnement des conférences maritimes, le code peut être considéré comme un instrument important devant permettre aux pays en développement d'accroître sensiblement leur participation aux transports maritimes réguliers, conformément à l'objectif inscrit dans la Stratégie internationale du développement pour la troisième Décennie des Nations Unies pour le développement dans le domaine des transports 3/, où sont reconnues les aspirations des pays en développement à réaliser des changements structurels dans l'industrie des transports maritimes et à atteindre une part de 20 % du tonnage mondial d'ici à la fin de la Décennie. L'importance du code pour les pays en développement doit également être appréciée par rapport à d'autres questions ayant été, ou continuant d'être, étudiées à la CNUCED - financement de l'achat de navires, conditions d'immatriculation des navires, opérations de transport multimodal, législation type, etc. 4/.

8. Loin d'être limité dans son application aux pays en développement, le code a au contraire une portée universelle, qui est en fait soulignée dans le préambule de la Convention.

9. Le code vise à garantir les droits de participation au commerce des compagnies nationales de façon que celles-ci puissent assurer une part substantielle du commerce extérieur de leur pays, à équilibrer les intérêts des chargeurs et des armateurs, et à faciliter l'expansion ordonnée du trafic de ligne. A cette fin, il réglemente, notamment, les relations entre les compagnies maritimes membres d'une conférence, en particulier les droits d'admission des compagnies maritimes nationales aux conférences qui assurent le trafic extérieur de leur pays. Le code définit également les règles de participation des compagnies maritimes membres d'une conférence au trafic assuré par cette conférence. Sauf disposition contraire, pour déterminer une part de trafic dans un pool exploité aux termes d'un accord de conférence, chacun des groupes de compagnies maritimes nationales de deux pays entre lesquels la conférence assure des transports au titre du commerce extérieur a un droit égal de participer au fret et au volume des cargaisons composant leurs échanges extérieurs mutuels et étant transportées par la conférence. Les compagnies maritimes de pays tiers, s'il en est, ont le droit d'obtenir une part appréciable, 20 % par exemple, du fret et du volume des cargaisons composant ces échanges et étant transportées par la conférence. Le code prévoit des règles pour l'établissement d'accords de pool et autres types d'accords de participation au trafic dans le cadre des conférences, ainsi que pour d'autres activités internes des conférences, telles que celles relevant des mécanismes de discipline interne. Il réglemente également les relations entre les chargeurs et les conférences maritimes en définissant des principes équitables pour l'application d'accords de fidélité, et stipule que les conférences doivent tenir des consultations avec les chargeurs et leurs organisations représentatives sur les questions intéressant les chargeurs, dont les modifications des taux de fret, les accords de fidélité, l'application de surtaxes, etc. Il contient aussi des articles concernant les augmentations des taux de fret, l'application de taux de fret promotionnels, les surtaxes et les coefficients d'ajustement monétaire. Les dispositions pertinentes du code sont examinées dans la deuxième partie.

10. Pour garantir le bon fonctionnement de ce nouveau système de réglementation internationale des conférences maritimes, le code institue un mécanisme de règlement des différends reposant sur la conciliation obligatoire. A cette fin, il prévoit des règles détaillées concernant le fonctionnement de ce mécanisme, y compris dans une annexe à la Convention, un ensemble de règles de procédure type pour la conciliation obligatoire internationale. Le mécanisme de règlement des différends est examiné plus en détail dans le chapitre V.

C. Actualité du code de conduite des conférences maritimes

11. Le code a été élaboré et finalement adopté à un moment où les conférences possédaient un pouvoir quasi monopolistique, où elles menaient leurs activités en dehors de tout cadre concerté. Ces ententes étaient le plus souvent autonomes, avec chacune leurs règles, leur zones d'activité, leurs usages et leurs pratiques. Elles avaient cependant quelques dénominateurs communs. Les conférences monopolisaient la plupart des trafics en éliminant la concurrence tant interne qu'externe (compagnies indépendantes), ce qui leur permettait d'adopter unilatéralement des procédures de fixation des taux, d'arrêter les taux de fret à des niveaux permettant même aux compagnies membres ayant des coûts d'exploitation élevés de dégager des profits, de décider unilatéralement de la fréquence des voyages et de l'utilisation des navires, sans tenir compte le plus souvent des besoins des intérêts commerciaux faisant appel à leurs services, et de refuser, selon leur bon vouloir, une participation adéquate aux compagnies nationales des pays en développement. Il faut toutefois noter que l'insatisfaction suscitée par ces pratiques ne s'est à aucun moment traduite par une volonté d'abolir le système des conférences. Au contraire, dans la recommandation adoptée à sa première session en 1964, la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement défendait ce système en tant qu'instrument indispensable au maintien de services maritimes réguliers et adéquats. Bien loin de vouloir abolir, ou ne serait-ce qu'affaiblir, le système des conférences, le code ne vise qu'à définir un cadre accepté par tous pour le fonctionnement des conférences.

12. Les conditions dans lesquelles les conférences mènent leurs activités aujourd'hui sont assurément différentes de celles qui existaient lorsque le code a été adopté. Les conférences ne sont plus en situation de monopole absolu sur de nombreux trafics. Les compagnies indépendantes ont réalisé d'importantes percées sur diverses routes commerciales, et les parts de trafic de certains transporteurs hors conférence atteignent ou dépassent même des chiffres de 50 %. Les conditions actuelles de fort excédent de tonnage ont favorisé cette évolution et on peut s'attendre à ce que la situation se maintienne à court et à moyen terme. Les conférences ont également commencé à être concurrencées par des exploitants de transport multimodal proposant des services différents (quant aux modes et itinéraires de transport) sur la base de taux forfaitaires de bout en bout. De même, le comportement des conférences elles-mêmes a évolué. Les demandes d'admission présentées par les compagnies maritimes nationales de pays desservis par les conférences sont désormais rarement repoussées. Le principe de l'organisation de consultations avec les chargeurs sur un certain nombre de questions, en particulier sur celles des augmentations générales des taux de fret, est aujourd'hui communément accepté.

13. D'aucuns prétendent parfois que cette évolution même a en fait rendu le code caduc. Toutefois, l'argument avancé ne semble pas tenir compte d'un certain nombre de facteurs. L'actuelle faiblesse relative d'un certain nombre de conférences vis-à-vis des compagnies indépendantes résulte d'une situation du marché qui ne saurait nécessairement être durable. On peut s'attendre à ce que les conférences retrouvent une certaine puissance dès qu'elles se seront adaptées aux nouvelles techniques de transport et aux nouvelles formes d'organisation. Entre-temps, leur composition peut se modifier, avec l'incorporation de certaines compagnies indépendantes et la disparition de quelques exploitants traditionnels, et certaines conférences peuvent en outre laisser la place à de nouvelles conférences. Il est également à noter que si un certain nombre de conférences ne disposent plus d'un pouvoir monopolistique aussi étendu qu'auparavant, cela peut, dans une certaine mesure, être davantage attribué à l'existence du code et à la crainte des conférences de subir des mesures de rétorsion de la part des gouvernements qu'à une véritable ouverture du marché. Quoi qu'il en soit, sur un nombre relativement élevé de trafics de ligne desservant les pays en développement, les conférences assurent encore le transport d'une part prépondérante des marchandises et les questions dont traite le code restent aussi pertinentes aujourd'hui qu'elles l'étaient lors de son adoption. Même sur les routes commerciales où elles ont une activité prospère, il n'est pas rare pour de nombreuses compagnies indépendantes de passer des accords avec les conférences concernant la répartition du marché, les différences de taux de fret, etc. Un indépendant "toléré" et ayant passé quelque accord avec une conférence devient virtuellement membre associé de cette conférence, ce qui permet à celle-ci de continuer d'occuper une position dominante, malgré une forte présence de compagnies indépendantes.

D. Evolution de la structure des services maritimes réguliers et révision du code

14. Le système mondial de services maritimes réguliers évolue, et cette évolution est loin d'être achevée. Au remplacement des navires traditionnels par des navires porte-conteneurs s'ajoute l'accroissement de la taille de ces navires porte-conteneurs. La toute dernière nouveauté a été l'apparition de services autour du monde assurés par des navires porte-conteneurs de plus de 4 000 TEU. Conjointement à cette évolution technologique, l'organisation des activités et la structure des itinéraires se transforment, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des conférences. Les compagnies maritimes traditionnelles sont remplacées par des consortiums de compagnies qui mettent en commun leurs navires et s'échangent des affrètements à compartiment. De nouveaux concepts de transport multimodal comportant des chaînes intégrées de transport maritime et terrestre, voire de transport aérien, reposant sur un seul et unique connaissement ou document de transport multimodal, connaissent une faveur croissante. Aux anciennes lignes régulières des conférences traditionnelles sont substitués de nouveaux systèmes combinant relation principale et services de collecte, des services autour du monde et des systèmes de transport multimodal. Mais quels que soient les changements structurels, le dialogue entre les transporteurs et les chargeurs, qui est l'une des préoccupations du code, doit se poursuivre. Même si les conférences traditionnelles doivent être supplantées par des consortiums, des exploitants indépendants ou des exploitants de transport multimodal, des consultations entre les chargeurs, les transporteurs et les gouvernements resteront nécessaires, de même que des principes concernant la participation au trafic

de ligne des compagnies nationales et des compagnies de pays tiers.
La Conférence de révision du code serait l'occasion pour les pays de revoir les dispositions du code eu égard aux changements qui continuent de se produire. Conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 52, la Conférence de révision doit se tenir cinq années après l'entrée en vigueur du code, c'est-à-dire en automne 1988.

Chapitre I

CHAMP D'APPLICATION DU CODE

A. Parties contractantes

15. Contrairement à beaucoup d'autres conventions, le code ne contient pas de dispositions en précisant clairement le champ d'application, d'où la question de savoir si une Partie contractante a l'obligation d'appliquer le code à tous ses trafics assurés par des conférences maritimes ou uniquement aux trafics concernant d'autres Etats Parties contractantes à la Convention. D'après le code lui-même, et selon l'article 34 de la Convention de Vienne sur le droit des traités, il semble que la Convention en tant que telle n'est applicable qu'entre les Parties contractantes.

16. A supposer donc que le code s'applique aux trafics de conférence entre Etats Parties à la Convention, ses dispositions devraient viser toutes les entités prenant part à un trafic de conférence donné, quelle que soit leur nationalité. A cet égard, le code doit être considéré comme un instrument qui s'applique indépendamment de la nationalité. Si ce n'était pas le cas, c'est-à-dire si l'application des dispositions du code était soumise à des critères de nationalité (par exemple, si différentes règles concernant la composition des conférences, la participation au trafic, la prise des décisions, etc., étaient appliquées aux transporteurs, aux chargeurs, etc., selon qu'ils appartiennent ou non à un Etat Partie contractante à la Convention), le code ne pourrait remplir aucune des fonctions pour lesquelles il a été créé.

B. Application aux seules conférences maritimes

17. Les dispositions du code prévoient expressément que celui-ci s'applique uniquement aux conférences maritimes, aux ententes de fret et aux arrangements similaires 5/ et non à l'ensemble des trafics de lignes 6/ comme l'indique aussi clairement le préambule de la résolution 2 - en particulier le deuxième alinéa, qui stipule que "... la Convention est applicable aux conférences maritimes et à leurs relations externes". Plusieurs pays en développement ont cependant estimé que les dispositions de l'article 2 concernant la "participation au trafic" peuvent être appliquées à l'ensemble des trafics de ligne. Cette opinion semblerait reposer sur une interprétation du paragraphe 17 de l'article 2, selon laquelle l'expression "toutes les marchandises" dans cet article - non suivis des mots : "transportées par la conférence" qui ont été supprimés d'un projet de texte antérieur dont était saisie la Conférence de plénipotentiaires - indique que les accords de partage du trafic peuvent porter sur toutes les marchandises transportées par des navires de ligne sur un trafic donné, y compris les marchandises transportées par des navires hors conférence. D'autres pays contestent cette interprétation. Il ne fait aucun doute que la question devra être examinée au niveau international, en particulier à la Conférence de révision prévue en 1988.

C. Accords intergouvernementaux bilatéraux

18. Sur de nombreux trafics, les services de transports maritimes ont été établis sur la base d'accords bilatéraux conclus soit par les compagnies maritimes nationales des partenaires commerciaux soit par les gouvernements eux-mêmes. L'application des dispositions pertinentes du code aux accords privés n'est généralement pas contestée, mais les opinions diffèrent quant à savoir si les services de transports maritimes dépendant d'accords bilatéraux intergouvernementaux entrent dans le champ d'application du code.

19. Du point de vue de l'interprétation technique du texte (en excluant donc les conséquences de toute réserve faite au moment de la ratification), la définition d'une conférence maritime figurant dans le chapitre 1 devrait englober les services maritimes communs reposant sur un accord bilatéral conclu entre les gouvernements. La définition vise en effet un groupe de transporteurs qui assure un service régulier et qui "a conclu un accord ou un arrangement, quelle qu'en soit la nature, dans le cadre duquel ces transporteurs opèrent..." (non souligné dans le texte). Ce libellé, en particulier avec l'emploi des expressions "quelle qu'en soit la nature" et "dans le cadre", inclut certainement les cas où les compagnies maritimes d'Etat ont elles-mêmes conclu un accord bilatéral, ainsi que les cas où les gouvernements ont conclu l'accord en question et où les compagnies opèrent "dans le cadre" dudit accord. A l'appui de cette dernière interprétation, on peut alléguer que, du moins dans le texte anglais, la définition ne précise pas qui a conclu l'accord, puisqu'il est seulement dit "a group of... carriers ... which has an agreement... within the framework of which they operate". Il pourrait donc s'agir d'un accord leur ayant été imposé par les gouvernements. La version française ne semble pas, en revanche, appuyer cette interprétation dans la mesure où elle se réfère à "un groupe ... qui a conclu un accord". En d'autres termes, la mention du groupe concluant l'accord fait qu'il est plus difficile de prétendre qu'un accord conclu par les gouvernements et imposé aux transporteurs est un accord que les transporteurs en tant que groupe "ont conclu". Il serait néanmoins possible de faire valoir que les transporteurs ont implicitement adopté l'accord en s'y conformant dans leurs activités. En tout cas lorsqu'un gouvernement conclut un accord bilatéral intéressant une compagnie maritime d'Etat, il serait assurément raisonnable de penser que l'accord a été conclu pour le compte et au nom de la compagnie.

20. Si l'on considère qu'une conférence est créée en application d'un accord intergouvernemental bilatéral, il faut bien voir que cet accord risque d'être incompatible avec les obligations conventionnelles auxquelles chaque Etat souscrit en devenant Partie contractante à la Convention. Le conflit latent entre de tels accords bilatéraux et le code devient patent dès lors que l'on se penche sur les dispositions de ces accords relatives à la participation au trafic, qui tendent à préconiser un partage égal du trafic et pourraient donc porter atteinte aux droits de tierces compagnies en vertu du code. Le code ne mentionne pas de pourcentage précis du trafic devant être obligatoirement alloué aux transporteurs de pays tiers, mais l'on ne peut certainement pas en déduire que le libellé en ce qui concerne les principes de la participation au trafic, nuancé par l'expression "à moins qu'il n'en soit convenu autrement" (article 2, par. 4), puisse être interprété comme ouvrant la possibilité d'exclure totalement les transporteurs de pays tiers.

ENQUETE SUR LA QUALITE ET L'UTILITE DES PUBLICATIONS DE LA CNUCED ET SUR LEURS UTILISATEURS FINALS

Dans le cadre de ses activités d'évaluation des programmes et en réponse à des demandes émanant d'organes intergouvernementaux, le secrétariat de la CNUCED a entrepris de recueillir l'opinion des utilisateurs finals afin de disposer d'un certain nombre de données de base pour évaluer la qualité, l'utilité et l'efficacité de sa documentation et notamment de ses rapports et publications sur des travaux de recherche. Comme la réussite d'une telle enquête dépend essentiellement du taux de réponse, nous vous serions extrêmement reconnaissants de bien vouloir prendre le temps de répondre aux questions ci-après et nous faire part d'éventuelles observations supplémentaires concernant le document qui est actuellement en votre possession.

1. Titre ou cote du document . . . . . .

2. Quand avez-vous reçu le document ? . . . . . .
(Date, si possible)

3. Comment avez-vous obtenu le document ? (cocher une ou plusieurs réponses)
   - ( ) Par l'intermédiaire d'une mission permanente auprès de l'Organisation des Nations Unies
   - ( ) D'un ministère ou d'un service gouvernemental
   - ( ) Directement du secrétariat de la CNUCED
   - ( ) En participant à une réunion intergouvernementale de l'ONU/de la CNUCED
   - ( ) En participant à un cours de formation ou à un séminaire parrainé par l'ONU/la CNUCED
   - ( ) Auprès des librairies de l'ONU
   - ( ) Par l'intermédiaire d'une bibliothèque universitaire
   - ( ) Sur votre propre demande
   - ( ) Par abonnement à titre personnel
   - ( ) Sur l'initiative de la CNUCED
   - ( ) Autre (veuillez préciser) . . . . . .

4. A quelles fins utilisez-vous essentiellement le document ? (cocher une ou plusieurs réponses)
   - ( ) Information générale
   - ( ) Analyse économique
   - ( ) Législation
   - ( ) Gestion économique/financière
   - ( ) Gestion technique
   - ( ) Education
   - ( ) Décisions de politique générale
   - ( ) Autre (veuillez préciser) . . . . . .

5. Comment jugez-vous le document en ce qui concerne :

   5.1 *Son intérêt par rapport à votre travail :*
   (Veuillez donner une note de 1 à 5, une note 5 correspondant à un document extrêmement intéressant, une note 3 à un document intéressant, et une note 1 à un document sans intérêt)
   (selon le cas) *a)* en votre qualité de représentant à une réunion intergouvernementale ( )
   b) d'un point de vue général professionnel/personnel ( )

   5.2 *Son utilité pour votre travail :*
   (Veuillez donner une note de 1 à 5, une note 5 correspondant à un document très utile, une note 3 à un document utile et une note 1 à un document sans utilité)
   (selon le cas) *a)* en votre qualité de représentant à une réunion intergouvernementale ( )
   b) d'un point de vue général professionnel/personnel ( )

   5.3 *Sa qualité,* pour ce qui est des aspects suivants :
   (Veuillez donner une note de 1 à 5, une note 5 correspondant à un document remarquable, une note 4 à un document excellent, une note 3 à un bon document, une note 2 à un document convenable, une note 1 à un document médiocre)
   - *a)* présentation et lisibilité ( )
   - *b)* originalité des idées ( )
   - *c)* richesse de l'information ( )
   - *d)* actualité de l'information ( )
   - *e)* exactitude technique ( )
   - *f)* qualité de l'analyse, y compris l'objectivité ( )
   - *g)* validité des conclusions ( )
   - *h)* clarté des recommandations ( )
   - *i)* étendue du champ couvert ( )
   - *j)* autre (veuillez préciser) . . . . . .

6. Veuillez indiquer ci-dessous vos observations ou suggestions sur ce qui permettrait d'améliorer la qualité du document, d'en accroître l'utilité ou encore d'en faciliter l'obtention, par exemple, rubriques à ajouter, sections à supprimer, présentation générale, approche analytique, actualité, distribution ou diffusion, prix, etc.

. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .

Si vous n'avez pas suffisamment de place pour consigner toutes vos observations, veuillez continuer sur une feuille séparée.

Enfin, nous vous serions reconnaissants de bien vouloir nous fournir les quelques renseignements suivants vous concernant :

Nom : . . . . . *Lieu de travail :* . . . . . .
Profession : . . . . . *Titre fonctionnel* . . . . . .

Vos réponses sont destinées à un usage interne et resteront confidentielles. Nous vous remercions de votre coopération. Veuillez retourner le questionnaire au :

Groupe de la coordination et de l'évaluation des programmes
Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
Palais des Nations
CH-1211 Genève 10

21. Un certain nombre de pays ont toutefois jugé que les services de ligne établis sur la base d'accords bilatéraux intergouvernementaux ne constituaient pas des "conférences maritimes" selon la définition donnée dans le code et n'étaient donc pas régis par ses dispositions. Cette interprétation tient compte de certains aspects par lesquels ces services diffèrent des conférences maritimes. Ils visent à assurer des services réguliers adéquats et fiables pour les besoins du commerce contractuel entre deux pays et les accords bilatéraux intergouvernementaux sur lesquels ils reposent font partie intégrante d'accords commerciaux bilatéraux, ou sont à tout le moins complémentaires de ces accords. Tous les paiements qui se rapportent à l'exploitation des compagnies maritimes concernées, y compris le paiement du fret, se font selon les modalités et les conditions d'accords commerciaux. Ces accords bilatéraux contiennent aussi des dispositions relatives à de nombreux autres aspects des opérations de transport maritime en question.

D. Trafic des pays sans littoral et cargaisons transbordées

22. Il est évident que les compagnies maritimes nationales des pays sans littoral ont le droit, en vertu du code, de participer au transport des marchandises composant le commerce extérieur du pays. Pour garantir ce droit, les compagnies maritimes nationales d'un Etat Partie contractante à la Convention qui est un pays sans littoral et se situe à l'intérieur de l'aire géographique desservie par une conférence doivent, compte tenu des dispositions du paragraphe 17 de l'article 2, s'assurer que leur Etat est inclus dans le champ géographique des accords de partage du trafic de la conférence en question. Si le pays sans littoral se situe hors de la zone géographique de la conférence, le gouvernement doit négocier avec celle-ci un élargissement de cette zone à son territoire, afin d'obtenir la protection des droits de ses compagnies maritimes et des chargeurs conformément aux dispositions du code.

23. Il peut être parfois difficile de déterminer, au-delà du port de chargement ou de déchargement, la provenance ou la destination réelle de la marchandise. Pour l'application pratique des dispositions du code concernant la participation au trafic, la véritable provenance ou destination ne peut être déterminée sans le moindre doute que lorsque des connaissements ou des documents de transport multimodal sont délivrés qui précisent l'origine réelle et/ou la destination finale de la marchandise. Les dispositions du paragraphe 8 de l'article 2, qui prévoient que les compagnies maritimes nationales d'une région, membres d'une conférence, à une extrémité du trafic assuré par la conférence, pourront redistribuer entre elles d'un commun accord les parts de trafic qui leur sont attribuées, seraient applicables en l'occurrence. Les difficultés qu'il y a à déterminer la provenance ou la destination réelle de la marchandise aux fins d'attribution des parts de trafic peuvent être surmontées grâce à des accords de redistribution négociés entre les compagnies maritimes nationales intéressées.

24. Ces considérations relatives à la détermination des parts du trafic des pays sans littoral s'appliqueraient à toutes les marchandises en transbordement, que le pays d'origine ou de destination finale soit ou non un pays sans littoral.

E. Accords de coopération extérieurs aux conférences

25. Les dispositions du code prévoient expressément que celui-ci s'applique aux conférences maritimes. La question qui se pose est donc de savoir quelle position adopter à l'égard d'un groupe de compagnies maritimes qui opèrent dans le cadre d'un accord de coopération extérieur à la conférence desservant un trafic donné.

26. La conteneurisation a donné naissance à de nouvelles formes de coopération entre armateurs, qui visent à un partage des charges financières, des risques et des économies d'échelle que comportent les investissements dans l'achat de navires porte-conteneurs et de matériel connexe. Le consortium est un exemple typique de ce genre de coopération. En gros, un consortium est une coopération temporaire de plusieurs puissances ou intérêts importants en vue de la réalisation d'un objectif commun.

27. Le code donne une définition assez explicite des conférences maritimes et, d'une manière générale, on peut dire que n'importe quel accord de coopération qui répond aux conditions énoncées dans le code est visé par ses dispositions, quelle que soit la forme que prend cette coopération. Par exemple, un accord de service commun du type TRIO - nom de l'accord conclu par trois grands transporteurs qui opèrent sur la ligne Europe/Extrême-Orient - s'il est exploité en dehors du régime de la conférence existant actuellement est malgré tout visé par les dispositions du code, car il répond intrinsèquement aux conditions stipulées dans le code, selon lesquelles peut être considéré comme une conférence maritime :

Un groupe d'au moins deux transporteurs-exploitants de navires,

Qui assure des services internationaux réguliers pour le transport de marchandises sur une ligne ou des lignes particulières dans des limites géographiques déterminées,

Qui a conclu un accord ou un arrangement, quelle qu'en soit la nature, dans le cadre duquel ces transporteurs opèrent,

En appliquant des taux de fret uniformes ou communs.

28. Le code s'applique en fait aux consortiums ainsi qu'à tout autre accord de coopération, y compris les ententes de fret qui satisfont aux critères de définition d'une conférence maritime énoncés dans le code.

F. Transport multimodal

29. La question de l'application du code au transport multimodal concerne davantage les relations entre chargeurs et transporteurs, le niveau des taux de fret et le mécanisme de règlement des différends que la participation au trafic.

30. Le paragraphe 1 de l'article 11 relatif au mécanisme de consultation stipule que des consultations doivent avoir lieu sur les questions d'intérêt commun entre la conférence, les organisations de chargeurs, les représentants de chargeurs, etc. De toute évidence, cela concerne aussi les taux

forfaitaires de transport multimodal établis par la conférence. Les alinéas a) et b) du paragraphe 2 et les alinéas b) et c) du paragraphe 3 de l'article 11 confirment d'ailleurs cette interprétation. En fait, d'après l'article 11, toute décision prise par une conférence qui touche les intérêts des chargeurs est soumise à des consultations et donc aux dispositions du code.

31. Dans le cas du transport multimodal, les conditions fixées par l'article 14 du code, à savoir le gel des taux de fret pendant 15 mois (si l'on ajoute les deux périodes mentionnées aux paragraphes 1 et 9) risquent de poser certaines difficultés, car les frais de transport intérieur peuvent fluctuer. Cependant, il convient de noter que même pour un trafic de port à port, la plupart des éléments de coût ne seront pas non plus stables sur une période de 15 mois. Des augmentations excessives et imprévues des coûts de transport intérieur pourraient toujours être couvertes par une surtaxe appropriée, qui naturellement ferait l'objet de consultations avec les chargeurs, conformément au paragraphe 2 de l'article 11.

Chapitre II

RESERVES ET DECLARATIONS FAITES PAR LES PARTIES CONTRACTANTES

A. Quel est l'effet des réserves exprimées à l'égard du code ?

32. La possibilité d'exprimer des réserves à l'égard d'une convention et, par conséquent, d'émettre des objections auxdites réserves, est régie d'une manière générale par la Convention de Vienne sur le droit des traités (1969), qui est entrée en vigueur en 1980, et d'une manière plus particulière par la convention en question. Cependant, la Convention de Vienne n'est pas, et ne se proclame pas, dans son ensemble, interprétative du droit international général. Plusieurs dispositions supposent clairement un développement progressif du droit des traités et le préambule affirme que les règles du droit international coutumier continueront à régir les questions non réglées par des dispositions de la Convention. Un grand nombre de dispositions sont néanmoins essentiellement interprétatives du droit international en vigueur, et celles qui ne le sont pas constituent certainement une présomption des règles du droit international général en gestation. L'article 2 d) de la Convention de Vienne définit une réserve comme "une déclaration unilatérale, quel que soit son libellé ou sa désignation, faite par un Etat quand il signe, ratifie, accepte ou approuve un traité ou y adhère, par laquelle il vise à exclure ou à modifier l'effet juridique de certaines dispositions du traité dans leur application à cet Etat". En outre, l'article 19 de la Convention de Vienne stipule qu'une réserve peut être formulée, à moins :

Que la réserve ne soit interdite par le traité (comme c'est le cas dans la Convention sur le transport multimodal et dans les Règles de Hambourg);

Que le traité ne dispose que seules des réserves déterminées, parmi lesquelles ne figure pas la réserve en question, peuvent être faites;

Que la réserve ne soit incompatible avec l'objet et le but du traité.

Le code ne prévoyant rien en ce qui concerne les réserves, sauf dans l'article 53 relatif aux fonctions du dépositaire où il est stipulé que le dépositaire notifiera aux Etats signataires et adhérents les réserves à la Convention et le retrait de réserves, la recevabilité des réserves peut d'une manière générale être appréciée sur le fondement de l'article 19 de la Convention de Vienne. Cela signifie que les Etats, en devenant Parties contractantes à la Convention, peuvent formuler des réserves à condition qu'elles soient compatibles avec l'objet et le but du code.

33. Là encore, en l'absence de dispositions spécifiques dans le code, la Convention de Vienne serait généralement applicable s'agissant de l'acceptation et du rejet des réserves. D'après le paragraphe 5 de l'article 20 de la Convention de Vienne, une réserve est réputée avoir été acceptée par un Etat si ce dernier n'a pas formulé d'objection à la réserve à l'expiration des 12 mois qui suivent la notification de la réserve par le dépositaire. Les effets juridiques des réserves et des objections aux réserves sont tels que la réserve modifie pour la Partie contractante auteur de la réserve dans ses relations avec les autres Parties contractantes les dispositions du traité sur lesquelles porte la réserve, dans la mesure prévue par cette réserve, et modifie ces dispositions dans la même mesure pour

les autres parties contractantes dans leurs rapports avec la Partie contractante auteur de la réserve. Les objections à une réserve font que les dispositions sur lesquelles porte la réserve ne s'appliquent pas entre les deux Parties contractantes concernées, dans la mesure prévue par la réserve.

B. Le Règlement de Bruxelles

34. Le Règlement du Conseil des Communautés européennes No 954/79 en date du 15 mai 1979 7/ contenant le "Règlement de Bruxelles" a servi de base aux réserves formulées par la République fédérale d'Allemagne, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, le Danemark et la France au moment de leur ratification du code et il s'appliquera de la même façon aux ratifications ultérieures d'autres Etats membres de la Communauté économique européenne.

35. D'après les réserves formulées, l'article 2 du code (participation au trafic), l'article 3 (procédures d'adoption des décisions) et le paragraphe 9 de l'article 14 concernant la période minimale entre les augmentations des taux de fret, ne seront pas appliqués dans 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'OCDE qui ont ratifié le code. Si cette réciprocité s'instaure du fait de réserves correspondantes émanant de Parties contractantes à la Convention n'appartenant pas à la Communauté - mais la formulation de telles réserves est loin d'être certaine - quelques-unes des principales dispositions du code ne seront pas appliquées sur des lignes importantes. Pour ce qui est des compagnies maritimes des pays en développement, il convient cependant de noter que les réserves émises par la Communauté économique européenne ne nient pas les droits, découlant du code, des compagnies maritimes de pays tiers non membres de la Communauté de participer aux trafics intracommunautaires et aux trafics entre les Etats membres de la Communauté et les pays de l'OCDE.

36. Le code sera pleinement appliqué dans les trafics entre les Etats membres de la Communauté et les pays en développement. Toutefois, la position de la Communauté en ce qui concerne la reconnaissance des compagnies maritimes nationales des Etats membres de la Communauté semble avoir suscité une certaine inquiétude, peut-être en raison du libellé assez ambigu du Règlement No 954/79 du Conseil des Communautés européennes. La réserve en elle-même indique que la notion de compagnie maritime nationale, dans le cas d'un Etat membre, peut comprendre toute compagnie maritime établie sur le territoire de cet Etat membre conformément au droit de liberté d'établissement accordé par le traité instituant la Communauté économique européenne. Dans les faits, cela signifie que la même compagnie maritime, par la création de filiales contrôlées à 100 % sur le territoire de différents pays de la Communauté, pourrait devenir une compagnie maritime nationale de plusieurs pays de la Communauté, et pourrait ainsi acquérir les droits des compagnies maritimes nationales en matière de trafic, ainsi que les droits de pavillons tiers sur plusieurs trafics de ligne entre des pays de la Communauté et des pays en développement. La mesure dans laquelle cela influera concrètement sur la position concurrentielle des compagnies maritimes des pays en développement ne peut être appréciée d'une manière générale : c'est l'expérience dans l'application du code sur les trafics en question qui la déterminera.

C. Autres réserves émises à l'égard du code 8/

37. Au moment de ratifier ou d'approuver la Convention, ou d'y adhérer, plusieurs pays ont fait des déclarations et des réserves, dont les plus importantes concernent le champ d'application du code. Plusieurs pays membres du Groupe D, ainsi que certains pays en développement, ont émis des réserves selon lesquelles les dispositions du code ne s'appliqueront pas aux services de ligne exploités en commun et établis sur la base d'accords intergouvernementaux en vue de desservir le trafic bilatéral entre les pays intéressés. Ces réserves traduisent formellement les différences d'interprétation de la définition des "conférences maritimes", dont il a déjà été question 9/.

D. Déclarations concernant les compagnies maritimes hors conférence

38. Certaines Parties contractantes - Danemark, Finlande, Norvège, Royaume-Uni et Suède - ont fait une déclaration identique au moment d'adhérer à la Convention, qui concerne les compagnies maritimes hors conférence et expose les vues suivantes :

a) La Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes donne aux compagnies maritimes des pays en développement des possibilités accrues de participer au système des conférences maritimes;

b) Il est essentiel pour le bon fonctionnement du code et des conférences maritimes auxquelles il s'applique que les compagnies maritimes hors conférence puissent continuer à exercer une concurrence loyale sur une base commerciale et que les chargeurs conservent la possibilité de choisir entre des compagnies maritimes membres d'une conférence et des compagnies hors conférence;

c) Ces notions transparaissent dans un certain nombre de dispositions du code lui-même, notamment dans ses objectifs et ses principes, et elles sont expressément énoncées dans la résolution No 2 relative aux compagnies maritimes hors conférence adoptée par la Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies;

d) Toute réglementation ou autre mesure adoptée par un Etat partie à la Convention ayant pour but ou pour effet de supprimer ces possibilités serait incompatible avec les notions fondamentales susmentionnées et entraînerait un changement radical des conditions dans lesquelles les conférences auxquelles le code s'applique sont censées opérer;

e) Rien dans le code n'oblige d'autres Parties contractantes à accepter la validité de ces réglementations ou mesures lorsque les conférences, en vertu desdites réglementations ou mesures, acquièrent un monopole effectif sur les trafics auxquels le code s'applique;

f) Les Parties contractantes concernées ne se considèrent pas empêchées par la Convention de prendre des mesures appropriées au cas où une autre Partie contractante adopterait des mesures ou des pratiques faisant obstacle à une concurrence loyale sur une base commerciale sur ses trafics de ligne.

39. Les déclarations qui contiennent les points susmentionnés exposent les vues des Parties contractantes en question sur l'interprétation et l'application de la résolution No 2 relative aux compagnies maritimes hors conférence adoptée par la Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies et indiquent qu'elles ne se considèrent pas empêchées de prendre des "mesures appropriées" si toute autre Partie contractante prend des mesures jugées préjudiciables à une "concurrence loyale sur une base commerciale" des compagnies maritimes hors conférence. Il faut noter à cet égard qu'il pourrait y avoir des divergences d'opinion entre les Parties contractantes sur ce qu'on entend par "concurrence loyale sur une base commerciale".

40. Une remarque particulière peut être faite en ce qui concerne les alinéas b) et c) du paragraphe 38 ci-dessus. S'il ne fait aucun doute que certaines dispositions du code impliquent que les chargeurs aient la possibilité d'utiliser des compagnies maritimes hors conférence, il n'est dit nulle part dans le code même que l'existence de possibilités de concurrence loyale de la part de compagnies maritimes hors conférence est une condition essentielle au fonctionnement du code.

41. Deux autres Parties contractantes, la République fédérale d'Allemagne et les Pays-Bas, ont fait une déclaration assez différente au sujet des compagnies maritimes hors conférence. Elles ont déclaré qu'elles "n'empêcher[aient] pas les compagnies maritimes hors conférence d'opérer tant que celles-ci rivaliser[aient] avec les conférences sur une base commerciale en respectant le principe de la concurrence loyale, conformément à la résolution relative aux compagnies maritimes hors conférence adoptée par la Conférence de plénipotentiaires". La déclaration confirme ensuite l'intention des Parties contractantes intéressées d'agir conformément à ladite résolution.

42. Deux autres Parties contractantes, la Bulgarie et la Tchécoslovaquie, ont également abordé la question des compagnies maritimes hors conférence au moment de ratifier le code. Dans sa déclaration, la Bulgarie "considère que les dispositions de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes ne couvrent pas les activités des compagnies maritimes hors conférence"; la Tchécoslovaquie a quant à elle déclaré qu'"une éventuelle réglementation unilatérale de l'activité des compagnies hors conférence par le biais de la législation nationale serait jugée incompatible ... avec les buts et principes fondamentaux de la Convention et ne serait pas reconnue comme valable".

43. La question des rapports entre les compagnies maritimes hors conférence et le code, y compris les incidences et l'interprétation de la résolution No 2, ainsi que la notion de "concurrence loyale sur une base commerciale" sont examinées dans le chapitre III.

Chapitre III

LE CODE ET LES COMPAGNIES MARITIMES HORS CONFERENCE

44. Bien que ne visant que les seules conférences maritimes, le code, dans son article 8, fait expressément référence au droit des chargeurs d'utiliser des compagnies maritimes hors conférence. De plus, l'article 18 interdit expressément aux membres d'une conférence d'utiliser des navires d'attaque, "pour supprimer, empêcher ou réduire la concurrence en forçant une compagnie maritime non membre de la conférence à se retirer dudit trafic".

45. Sur la question des relations entre les compagnies maritimes hors conférence et le code, la Conférence de plénipotentiaires ayant élaboré le code a adopté la résolution 2 relative aux compagnies maritimes hors conférence, qui se lit comme suit :

"2. Compagnies maritimes hors conférence

La Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes,

Ayant établi la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes dans le dessein d'améliorer le système des conférences maritimes,

Notant que la Convention est applicable aux conférences maritimes et à leurs relations externes,

Décide ce qui suit :

1. Aucune disposition de ladite Convention ne sera interprétée comme déniant aux chargeurs le droit de choisir entre les compagnies maritimes membres d'une conférence et les compagnies maritimes hors conférence, sous réserve des accords de fidélité existants;

2. Les compagnies maritimes hors conférence qui se trouvent en concurrence avec une conférence devraient respecter le principe de la concurrence loyale sur une base commerciale;

3. Dans l'intérêt d'un développement harmonieux des services de transports maritimes, les compagnies hors conférence ne devraient pas être empêchées de fonctionner pour autant qu'elles se conforment aux prescriptions du paragraphe 2 ci-dessus."

46. Il convient de noter que cette résolution ne fait pas partie intégrante de la Convention et ne revêt donc pas, stricto sensu, un caractère obligatoire en droit international. Ainsi, il peut ne pas être incompatible avec les obligations contractées en vertu du code pour une Partie contractante de prendre des mesures de réglementation des activités des compagnies maritimes hors conférence, si elle le juge approprié. En fait, ne serait-ce que pour s'assurer que les compagnies maritimes hors conférence respectent le principe d'une "concurrence loyale sur une base commerciale", il peut fort bien s'avérer nécessaire de prévoir de telles mesures.

47. Le Groupe des 77 a appuyé la résolution 2 de la Conférence, "à la condition expresse que les compagnies maritimes hors conférence ne soient pas admises à faire des opérations de nature à compromettre le bon fonctionnement des conférences maritimes". Dans sa déclaration de clôture à la fin de la Conférence de plénipotentiaires, le porte-parole du Groupe des 77 a ajouté :

> "Nous avons accepté que les compagnies hors conférence aient leur place dans les transports maritimes réguliers, mais nous ne saurions en aucun cas accepter que, par leurs opérations, elles fassent perdre aux compagnies maritimes nationales des pays en voie de développement les avantages qu'après beaucoup de difficultés elles sont en droit d'attendre du code en matière de participation au trafic. Dans le cas où nos gouvernements seraient amenés à penser que les activités des compagnies hors conférence, sur une ligne quelconque, doivent être freinées ou réglementées d'une manière ou d'une autre, ils auront toute latitude pour agir comme l'intérêt national l'exige. Ils auront également une entière liberté d'action pour veiller à ce que les compagnies hors conférence fonctionnent sur une base commerciale dans le cadre d'une concurrence loyale avec les compagnies membres d'une conférence" 10/.

Sur ce sujet, les gouvernements des pays en développement voudront donc peut-être s'inspirer de la résolution 2 de la Conférence relative aux compagnies maritimes hors conférence, précisée et explicitée par la déclaration de clôture du porte-parole du Groupe des 77.

48. A cet égard, la notion de fonctionnement "sur une base commerciale dans le cadre d'une concurrence loyale avec les compagnies membres d'une conférence" nécessite plus ample examen. Deux facteurs permettent d'apprécier si un armateur hors conférence concurrence ou non une conférence :

Le type de services proposés;

Le type de marchandises transportées.

49. Le code ne donne pas la définition d'un service maritime régulier, mais il est généralement admis que les caractéristiques essentielles d'un tel service (défini au sens large de façon à inclure le transport multimodal) comprennent l'établissement de calendriers de voyage fixes entre des ports régulièrement desservis ou d'autres terminaux déterminés, faisant l'objet d'une information préalable. Dans ces conditions, il y aurait probablement accord général sur les fonctions, indiquées ci-après, qui seraient celles d'un service maritime régulier :

Offrir un service sur une route commerciale déterminée avec la régularité et la fréquence nécessaires à l'activité normale et courante des chargeurs;

Offrir un service à des chargeurs dont les expéditions sont fréquentes et portent sur de faibles quantités ou qui expédient des denrées ne représentant qu'un chargement partiel pour le navire;

Desservir des chargeurs qui veulent pouvoir acheter ou vendre de grandes ou de petites quantités en étant assurés qu'un service de transport maritime sera disponible;

Offrir un espace de chargement approprié pour le transport d'une grande diversité de produits, solides ou liquides, "noirs" ou "blancs", minéraux ou végétaux, à température normale, réfrigérés ou congelés;

Offrir le type de transport maritime ou de transport multimodal qui répond le mieux aux besoins des négociants et aux conditions de transport des produits sur les routes desservies;

Accepter, lorsque la législation ou l'usage l'exige, l'obligation d'agir en tant que transporteur pour compte d'autrui ou, lorsque cette obligation n'existe pas, néanmoins faire en sorte, après avoir annoncé un voyage et des escales dans des ports déterminés, de garantir, d'une manière générale, que toutes les marchandises proposées seront acceptées dans l'ordre de leur présentation, indépendamment de l'intérêt qu'elles présentent pour le transporteur.

50. Le code ne donne pas de définition des marchandises types pour services maritimes réguliers. Il s'agit habituellement de marchandises comportant des marques distinctives ou pouvant être numérotées, la distinction dépendant non du type de produits, mais de la nature de l'expédition. Un certain nombre de produits, par exemple le jute, le bois, les céréales et l'huile de palme, peuvent être expédiés en lots de colis ou en conteneurs sur des navires de ligne en tant que marchandises de services maritimes réguliers, comme elles peuvent être expédiées en vrac en tant que cargaison complète ou partielle de trafic hors lignes régulières.

51. Lorsqu'un exploitant de navire hors conférence assure toutes les fonctions d'un service maritime régulier telles qu'elles sont énumérées au paragraphe 49 plus haut, il peut être considéré comme un exploitant qui, de prime abord, peut prétendre au bénéfice de la résolution relative aux compagnies maritimes hors conférence. Au cas où il ne remplirait que certaines fonctions seulement, la situation serait moins nette et il conviendrait alors de juger au cas par cas.

52. La concurrence peut être considérée comme n'étant ni équitable, ni placée sur une base commerciale si l'exploitant de navires hors conférence :

Pratique délibérément des taux à perte qu'il n'a pas la capacité de maintenir durablement;

N'accepte pas l'obligation d'offrir un service régulier comportant la desserte d'un nombre suffisant de ports; ou

N'accepte que les marchandises particulièrement rentables, en laissant les conférences assurer le transport des marchandises moins intéressantes.

Ces trois critères pour définir une concurrence non loyale sur un service maritime régulier couvrent les points essentiels de la question, bien qu'il s'agisse de conditions minimales, comme le montre, au paragraphe 49, la liste des fonctions devant être assurées par service régulier.

53. Face à une conférence exploitant des navires inefficaces et vétustes, des compagnies maritimes hors conférence peuvent effectivement offrir de meilleurs taux du fait qu'elles bénéficient de coûts véritablement inférieurs.

Il serait difficile de qualifier cette concurrence, qui répond également aux conditions fixées dans le paragraphe 52 plus haut, de concurrence déloyale et non commerciale.

54. Bien que la notion de "concurrence loyale sur une base commerciale" puisse paraître suffisamment claire en théorie, son application pratique est loin d'être simple. Des divergences d'opinion sont inévitables, et chaque cas constitue un cas d'espèce. Il est de fait probable que la notion de concurrence loyale a évolué avec le temps.

55. Si un exploitant de navires hors conférence remplit les conditions énumérées au paragraphe 49 plus haut et apparaît ainsi fondé à se prévaloir de la résolution relative aux compagnies maritimes hors conférence, un gouvernement peut, malgré l'importance qu'il attachera à sa compagnie maritime nationale et aux services assurés par une conférence, considérer que la promotion de son commerce extérieur passe avant tout et donc autoriser cette concurrence. Par contre, il serait justifié de protéger la compagnie nationale et la conférence si rien ne permet de penser que la compagnie maritime hors conférence pourra, ou voudra, assurer durablement un service de transport à des taux inférieurs à ceux proposés par la conférence. En pareil cas, il ne serait pas économiquement défendable de sacrifier la compagnie maritime nationale et les services d'une conférence pour permettre aux chargeurs de bénéficier de quelques avantages immédiats. Toute décision, dans un sens ou dans l'autre, serait difficile à prendre, surtout en l'absence de données concrètes à partir desquelles juger les prétentions et les plans de l'exploitant de navires hors conférence.

56. En tout état de cause, les pays en développement peuvent ne pas vouloir accepter une croissance sans restriction du trafic hors conférence aux dépens de leurs compagnies nationales. L'un des principaux objectifs du code était de garantir aux compagnies nationales de ces pays une part équitable du transport des marchandises engendrées par leur commerce extérieur. Comme le porte-parole du Groupe des 77 l'a indiqué dans sa déclaration de clôture, citée au paragraphe 47 plus haut, les pays en développement ne sauraient accepter une situation qui fasse "perdre aux compagnies maritimes nationales des pays en voie de développement les avantages qu'après beaucoup de difficultés elles sont en droit d'attendre du code en matière de participation au trafic". Compte tenu des intérêts économiques stratégiques à long terme d'un pays, il peut exister un niveau minimum de participation des compagnies maritimes nationales au trafic maritime régulier que nombre de gouvernements souhaiteraient préserver.

57. En outre, le remplacement des conférences maritimes, où les compagnies maritimes nationales aux deux extrémités d'un trafic jouent un rôle essentiel et qui sont soumises à un code de réglementation accepté au niveau international, par des transporteurs incertains et inéprouvés ou par quelques exploitants en position de monopole opérant à l'échelle mondiale (et possédant un pouvoir monopolistique supérieur à celui dont jouissent les conférences), qui ne seraient en outre assujettis à aucune discipline réglementaire imposée unilatéralement ou bilatéralement par les gouvernements ou aux termes d'un code international, peut apparaître inacceptable pour la plupart des pays, qu'il s'agisse de pays en développement ou de pays développés.

58. Il est à noter qu'il pourrait y avoir des divergences d'opinion entre les Parties contractantes aux deux extrémités d'un trafic de ligne quant à l'opportunité et la façon de réglementer les activités d'exploitants de navires hors conférence dans le trafic en question, ainsi que sur ce qui constitue une "concurrence loyale sur une base commerciale". De là le risque que l'adoption par les Parties contractantes de mesures unilatérales concernant les compagnies maritimes hors conférence engendre des conflits entre les partenaires commerciaux. Les gouvernements qui souhaitent réglementer les activités de ces compagnies pourraient donc juger utile d'engager des discussions sur la question avec leurs partenaires commerciaux en vue de parvenir à des positions mutuellement acceptables.

Chapitre IV

RESPONSABILITE DES CONFERENCES MARITIMES DANS L'APPLICATION DU CODE

59. Une responsabilité importante incombe aux conférences maritimes : elles doivent assurer l'application effective des dispositions du code. En fait, un grand nombre de ces dispositions s'adressent expressément aux conférences et commencent ainsi : "une conférence maritime ...", dans beaucoup d'autres, la responsabilité des conférences est implicite. Les gouvernements souhaiteront sans aucun doute s'assurer que le comportement des conférences est conforme aux dispositions pertinentes du code, mais les conférences elles-mêmes sont tenues d'établir les structures administratives internes requises et les rapports nécessaires avec les chargeurs, les organisations de chargeurs et les gouvernements et d'en garantir la conformité avec les dispositions du code.

60. L'article 22 prévoit que "les accords de conférence, les accords de participation au trafic et les accords de fidélité doivent être conformes aux dispositions pertinentes du présent code et peuvent comprendre toutes autres dispositions dont il pourrait être convenu et qui ne soient pas incompatibles avec ledit code". Il faut que les accords de conférence énoncent les structures administratives requises pour l'application des dispositions du code ou indiquent les documents auxiliaires spécifiques dans lesquels les procédures sont décrites en détail. La deuxième solution est préférable, car un accord de conférence est un document de base qui ne devrait faire l'objet que de modifications occasionnelles, alors que les procédures administratives doivent évoluer en fonction des circonstances.

61. Les questions devant figurer dans les accords de conférence sont examinées de manière plus détaillée dans la deuxième partie du présent document, qui porte sur l'application de certaines dispositions du code, et on trouvera au chapitre XVII une liste des points qui devraient être inclus dans les accords de conférence.

62. L'administration interne d'une conférence appliquant pleinement les dispositions du code devrait englober de nombreux aspects, et notamment les suivants :

Procédures d'adoption des décisions;

Admission de nouvelles compagnies, en particulier de compagnies de pays tiers;

Partage du trafic;

Augmentations des taux de fret, cas exigeant l'établissement de taux spéciaux et demandes de taux de fret promotionnels;

Organisation de consultations;

Diffusion de l'information;

Appareil efficace de discipline interne; et

Création d'une procédure de recours indépendante.

Les méthodes actuellement employées dans ces domaines par les conférences devront peut-être être révisées en vue d'une application efficace du code sur un trafic déterminé. Pour garantir la transparence et la cohérence nécessaires, il faudra adopter des procédures administratives relativement formelles.

63. Il est particulièrement important que les structures administratives de la conférence satisfassent aux critères suivants :

Les structures en question doivent se prêter à la mise en oeuvre des procédures prévues par le code, dans les délais prévus par le code, à moins que d'autres procédures et délais, qui ne sont pas incompatibles avec telle ou telle disposition du code, aient été convenus;

Les procédures administratives à suivre dans chaque cas devraient être expressément définies et figurer dans un document à la disposition de toutes les parties intéressées;

Ces procédures devraient préciser les renseignements détaillés nécessaires à l'adoption de décisions sur des questions telles que l'admission de compagnies maritimes de pays tiers et les demandes de taux de fret spéciaux et promotionnels;

La conférence doit se doter d'une structure précise quant aux individus ou comités devant assumer telle ou telle fonction spécifique, même si, en tant que disposition interne, cette structure ne doit pas forcément être rendue publique;

Les procédures de recours, extérieures à la conférence et indépendantes de celle-ci, à utiliser en cas de différend doivent être expressément indiquées.

64. Les procédures administratives doivent viser les diverses catégories de relations qui résultent des opérations des conférences. Les règles doivent prévoir la détection des pratiques irrégulières et des infractions. Dans la mesure où les parties intéressées sont membres de la conférence, les procédures de discipline interne et d'application de sanctions peuvent en général donner satisfaction, sous réserve des sauvegardes énoncées à l'article 5 du code. Cependant, dans les relations entre les conférences et des tiers, en particulier des chargeurs, le recours à une procédure indépendante de règlement des différends serait nécessaire. Même à l'intérieur d'une conférence, des conflits peuvent surgir entre les compagnies membres, qui demanderaient à être réglés en dehors de la conférence. Le code prévoit à cet égard un mécanisme de règlement des différends qui est examiné dans le chapitre suivant.

Chapitre V

REGLEMENT DES DIFFERENDS PREVU PAR LE CODE

65. L'arbitrage et la conciliation sont les méthodes traditionnelles de règlement des différends dans le secteur des transports maritimes et, en général, elles ont été efficaces. Dans le cas d'un arbitrage, un arbitre ou un groupe composé habituellement de trois arbitres, émet une décision que les parties au différend ont convenu à l'avance d'accepter. Avec la conciliation, le ou les conciliateurs s'efforcent de dégager un compromis acceptable pour les deux parties. La caractéristique essentielle des deux systèmes est une confiance absolue dans l'indépendance et l'intégrité de l'arbitre ou du conciliateur.

66. Pourtant, les conférences maritimes n'utilisent guère les procédures de recours indépendantes. Lors des travaux qui ont abouti à l'élaboration et à l'adoption du code, les pays en développement ont exprimé l'opinion qu'il était indispensable d'instaurer un système indépendant de règlement des différends, dont l'absence était un sérieux handicap pour les usagers des services assurés par les conférences maritimes.

A. Conciliation obligatoire internationale

67. L'un des compromis prévus par le code a été la création du système de conciliation obligatoire internationale. Ce système, dont la structure est décrite dans les articles 23 à 45 du code, vise à proposer un règlement à l'amiable des différends au moyen de recommandations formulées par des conciliateurs indépendants.

68. Le code prévoit que les dispositions relatives au règlement des différends "s'appliquent dans le cas d'un différend entre les parties ci-après :

a) Une conférence et une compagnie maritime;

b) Les compagnies maritimes membres d'une conférence;

c) Une conférence ou une compagnie maritime membre d'une conférence et une organisation de chargeurs ou des représentants de chargeurs ou des chargeurs;

d) Deux ou plusieurs conférences." (article 23, paragraphe 1).

69. Les différends entre les parties susmentionnées "relatifs :

a) Au refus d'admission d'une compagnie maritime nationale à une conférence assurant le trafic extérieur du pays de cette compagnie maritime;

b) Au refus d'admission à une conférence d'une compagnie maritime d'un pays tiers;

c) A l'expulsion d'une conférence;

d) A l'incompatibilité d'un accord de conférence avec le présent code,

e) A une augmentation générale des taux de fret,

f) Aux surtaxes,

g) Aux modifications des taux de fret, ou à l'imposition d'un coefficient d'ajustement monétaire par suite de modifications des parités,

h) A la participation au trafic,

i) Au type et à la teneur d'accords de fidélité envisagés, qui n'ont pas été réglés par un échange de vues ou par des négociations directes sont, à la demande de l'une quelconque des parties au différend, soumis à la conciliation obligatoire internationale...". (article 23, paragraphe 4).

70. Les différends doivent être soumis à la conciliation obligatoire internationale dans des délais précis prévus à l'article 24 du code :

Pour les différends relatifs à la participation à une conférence : 60 jours à compter de la date à laquelle le postulant a reçu la décision motivée de la conférence (article 24, paragraphe 2 a)),

Pour les différends relatifs à une augmentation générale des taux de fret : la date d'expiration du préavis donné par la conférence (article 24, paragraphe 2 b)),

Pour les différends relatifs aux surtaxes : 30 jours à compter de la date de réception du préavis ou, si aucun préavis n'a été donné, 15 jours à compter de la date à laquelle la surtaxe est entrée en vigueur (article 24, paragragphe 2 c)),

Pour les différends relatifs à des modifications des taux de fret ou à l'imposition d'un coefficient d'ajustement monétaire par suite de modifications des parités : cinq jours après la date d'expiration de la période de 15 jours à compter de la date où l'intention d'appliquer une surtaxe d'ajustement monétaire ou de modifier les taux de fret est annoncée (article 24, paragraphe 2 d)),

Des demandes de conciliation peuvent être présentées à tout moment pour les différends autres que ceux qui viennent d'être énumérés (article 24, paragraphe 4).

Les délais spécifiés au paragraphe 2 de l'article 24 (et mentionnés ci-dessus) peuvent être prolongés par entente entre les parties.

71. Si les parties à un différend soumis à la conciliation obligatoire internationale acceptent la recommandation des conciliateurs, cette recommandation "constitue un règlement final" du différend "sauf dans la mesure où elle n'est pas reconnue et exécutée conformément aux dispositions de l'article 39" (article 38, paragraphe 1). Toutefois, d'après les dispositions du paragraphe 3 de l'article 40, une partie à un différend peut ne pas accepter la recommandation des conciliateurs. Le même paragraphe prévoit aussi que "chaque partie peut rendre publics la recommandation et les motifs à l'appui, ainsi que son propre rejet et les moyens qu'elle a invoqués".

Il convient de noter que la conciliation obligatoire internationale ne préjuge pas le droit d'une partie lésée de recourir à tout autre moyen juridique à sa disposition dans le cas où elle n'accepte pas la solution issue de la conciliation obligatoire internationale.

72. Pour permettre aux parties intéressées de recourir à la conciliation obligatoire internationale et d'appliquer les recommandations qui en découlent, chaque Partie contractante devrait prévoir des dispositions appropriées dans sa législation nationale. Ces mesures sont examinées dans les paragraphes 125 à 131 du chapitre VIII.

B. Autres procédures de règlement des différends

73. La conciliation obligatoire internationale n'est pas la seule procédure suggérée dans le code; en fait, elle doit être considérée comme un élément de règlement et comme l'un des tribunaux de dernier recours possibles. Diverses dispositions du code sont explicites à cet égard :

Les parties à un différend s'efforcent d'abord de le régler par un échange de vues ou par des négociations directes (article 23, paragraphe 3);

Si les échanges de vues et les négociations directes n'ont pas abouti à une solution mutuellement satisfaisante, le différend peut être soumis à la conciliation obligatoire internationale à la demande de l'une des parties (article 23, paragraphe 4);

Si les parties sont convenues que les différends seront réglés suivant d'autres procédures, ces procédures peuvent être utilisées (article 25, paragraphe 1) à moins que la législation, les règles ou les réglementations nationales n'empêchent les chargeurs d'avoir cette liberté de choix (article 25, paragraphe 2);

Les parties à un différend peuvent à tout moment décider d'un commun accord d'avoir recours à une autre procédure de règlement du différend qui les oppose (article 31, paragraphe 4);

Les différends entre des parties qui appartiennent au même pays seront réglés dans le cadre de la juridiction nationale de ce pays, "à moins qu'il n'en résulte de sérieuses difficultés dans l'application des dispositions du présent Code" (article 23, paragraphe 2).

74. Ainsi, les procédures prévues dans le code ne sont pas rigides et la conciliation obligatoire internationale doit être considérée comme un dernier recours à utiliser lorsque tous les autres moyens ont échoué. Les pays en développement devraient s'efforcer d'établir, par le biais de consultations avec les conférences, une structure permettant un examen indépendant des décisions des conférences et le règlement au niveau local des différends, selon qu'il convient, de façon que les intéressés puissent utiliser d'autres procédures, extérieures à la conférence, avant d'envisager de recourir à la conciliation obligatoire internationale. Des exemples de cas où de telles structures sont nécessaires sont examinés dans la deuxième partie du présent document.

75. Il peut être parfois souhaitable que les Parties contractantes concernées engagent des consultations entre elles et avec les parties commerciales intéressées en vue de bien préciser les problèmes et d'aider au règlement des différends.

Chapitre VI

ROLE DU GOUVERNEMENT EN TANT QU'AUTORITE COMPETENTE AU REGARD DU CODE

76. Il incombe manifestement au gouvernement de chaque Etat Partie contractante d'adopter les dispositions législatives ou autres mesures qui peuvent être nécessaires pour la mise en application de la Convention, conformément à l'article 47 du code. Ces dispositions et mesures sont examinées dans le chapitre VIII. Le code prévoit aussi qu'une autorité compétente devra s'acquitter de certaines fonctions relatives à l'application des dispositions du code. Le rôle du gouvernement en tant qu'autorité compétente fait l'objet du présent chapitre.

77. Le code définit une autorité compétente comme étant "un gouvernement ou un organisme désigné par un gouvernement ou par voie de législation nationale pour s'acquitter de l'une quelconque des fonctions que les dispositions du présent code assignent à ladite autorité". Il pourrait donc s'agir du gouvernement tout entier ou d'un organe agréé de celui-ci, ou encore de tout organisme désigné en tant que tel. Le code semble autoriser toutes ces possibilités.

78. Il ressort clairement - en particulier de la définition d'une organisation de chargeurs - qu'un conseil de chargeurs n'est pas considéré comme une autorité compétente par le code. Pour éviter tout problème d'interprétation, les gouvernements devraient veiller à ce que, quelle que soit leur forme juridique précise, les conseils de chargeurs ne soient ni désignés comme autorités compétentes, ni investis de l'une quelconque des fonctions d'une autorité compétente.

79. Le chapitre premier du code indique deux des fonctions d'une autorité compétente. Premièrement, la définition d'une compagnie maritime nationale prévoit que la reconnaissance de celle-ci par "une autorité compétente" constitue un critère permettant de déterminer si une compagnie maritime est une compagnie maritime nationale. Deuxièmement, la définition d'une organisation de chargeurs prévoit la reconnaissance de ladite organisation par l'autorité compétente si celle-ci le désire. Ces deux fonctions sont examinées plus amplement dans le chapitre VIII.

80. Le code lui-même contient un certain nombre de dispositions concernant le rôle des autorités compétentes. Les autorités compétentes peuvent, si elles le désirent ou sur demande, selon le cas :

Faire en sorte que leurs vues concernant l'admission d'une nouvelle compagnie maritime dans une conférence soient prises en considération (article premier, paragraphe 5);

En association avec les autorités compétentes à l'autre extrémité du trafic, se saisir de la question d'un différend entre leurs groupes de compagnies maritimes nationales et faire connaître leurs vues aux parties intéressées pour que celles-ci les examinent (article 2, paragraphe 14);

Recevoir de la part des conférences des rapports sur la suite donnée aux plaintes formées contre des pratiques irrégulières et/ou des infractions, l'anonymat des parties en cause étant respecté (article 5, paragraphe 1 c));

Recevoir des exemplaires des accords de conférence, des accords de pool et des accords sur les droits d'accostage et de desserte, ainsi que d'autres documents se rapportant à ces accords (article 6);

Demander à recevoir des renseignements, des exemplaires des rapports annuels des conférences ainsi que préavis des mesures envisagées par les conférences (article 10, article 14, paragraphe 1, article 15, (paragraphe 4);

Participer pleinement aux consultations entre les conférences et les chargeurs, sans toutefois jouer un rôle dans l'adoption des décisions (article 11, paragraphe 1); et

Participer à l'instance en conciliation pour soutenir la cause d'une partie qui est ressortissant d'une Partie contractante, ou d'une partie à un différend surgissant dans le cadre du commerce extérieur de ladite Partie contractante, ou participer à cette instance en conciliation en qualité d'observateur (article 28).

81. Bien qu'elle n'exerce aucun pouvoir de décision dans les consultations entre les chargeurs et les conférences, par cette participation, l'autorité compétente pourrait, en vertu de son statut, effectivement contribuer à donner une certaine orientation aux conclusions des consultations. Elle pourrait aussi influencer les politiques des conférences à travers ses compagnies maritimes nationales, notamment lorsqu'il s'agit de compagnies d'Etat. Il est à noter, en outre, que dans beaucoup de pays en développement, la capacité des organisations de chargeurs de mener à bien des consultations dépend de l'appui technique que leur apportent les organismes publics responsables des études sur les transports maritimes et le fret.

82. Il est intéressant d'observer que pendant les dix années écoulées entre l'adoption du code en 1974 et son entrée en vigueur en 1983, de nombreux pays en développement ont institué des procédures et des pratiques pour la tenue de consultations directes entre les gouvernements et les conférences en matière de taux de fret. Dans leur majorité, ces procédures et ces pratiques ont été acceptées par les conférences maritimes. Il serait utile que les conférences continuent d'opérer dans le cadre de ces pratiques mutuellement convenues.

A. Consultations périodiques avec les conférences

83. Outre la mise en place de la législation requise pour l'application du code dans les trafics avec d'autres Parties contractantes (point mentionné au paragraphe 76 du présent chapitre et examiné au chapitre VIII), les autorités compétentes peuvent, si elles le souhaitent, inviter les conférences à les informer des mesures qu'elles prennent pour se conformer aux dispositions du code. Si ces mesures ne sont pas jugées pleinement satisfaisantes, les pouvoirs publics peuvent inviter les conférences à tenir des consultations à ce sujet, auxquelles il serait souhaitable que les organisations de chargeurs participent. Il peut être également souhaitable de consulter les autorités compétentes des partenaires commerciaux pour arriver à des positions communes sur l'interprétation et l'application des dispositions du code.

84. En fait, il faudrait peut-être que les gouvernements et les conférences tiennent des consultations périodiques sur l'application du code dans les trafics de conférence visés. Ces consultations périodiques peuvent être

considérées comme faisant partie des "autres mesures qui peuvent être nécessaires pour la mise en application de la présente Convention" et auxquelles les Parties contractantes sont tenues en vertu de l'article 47 du code. Elles peuvent aussi être utiles aux gouvernements souhaitant s'assurer que "les accords de conférence, les accords de participation au trafic et les accords de fidélité [sont] conformes aux dispositions pertinentes du ... code" (article 22).

85. Dans la mesure où les conférences acceptent de coopérer avec les gouvernements dans ces consultations, les Parties contractantes peuvent se contenter de concevoir une législation nationale portant uniquement sur les principes fondamentaux, en laissant aux parties intéressées le soin d'arrêter les modalités d'application par accord mutuel. Par contre, si les conférences ne coopèrent pas avec les gouvernements, les Parties contractantes peuvent chercher à protéger leurs intérêts nationaux en adoptant des règlements d'application détaillés n'offrant guère de latitude et de possibilités de compromis. La première solution est indéniablement la meilleure. La consultation et la négociation constituent le meilleur moyen de résoudre les problèmes d'application.

86. Pour mieux s'acquitter de leur fonction de surveillance, les autorités compétentes pourraient adresser aux conférences un certain nombre de demandes spécifiques, qui ne susciteraient probablement pas une vive opposition de la part des conférences, puisqu'il s'agirait pour lesdites autorités de demander à figurer sur les listes suivants :

Liste de distribution des documents dont le code exige qu'ils soient communiqués sur demande;

Liste des autorités habilitées à demander que les barèmes de fret leurs soient communiqués;

Liste des organismes habilités à demander des consultations au sujet d'une augmentation générale des taux de fret; et

Liste des autorités auxquelles l'imposition de surtaxes et de coefficients d'ajustement monétaire doit être notifiée.

L'inscription des autorités compétentes sur ces listes revêt encore plus d'importance dans les pays où les conseils nationaux de chargeurs sont peu développés, et elle contribuera à renforcer la position des organisations de chargeurs nationaux vis-à-vis des conférences.

87. Un certain nombre d'autres questions susceptibles d'être traitées lors des consultations périodiques sont examinées dans la deuxième partie, et une liste systématique figure dans le chapitre XVII.

Chapitre VII

COOPERATION REGIONALE POUR L'APPLICATION DU CODE

88. On ne saurait trop insister sur l'importance de la coopération régionale et sous-régionale entre pays en développement pour la mise au point de politiques et de positions communes dans les domaines d'application du code. Bien qu'elle ne soit évoquée qu'une seule fois dans le code, la coopération régionale offre de vastes possibilités, notamment en matière d'accords de coopération entre compagnies maritimes nationales ainsi qu'entre organisations de chargeurs, sans oublier les gouvernements.

89. Il en est spécifiquement question au paragraphe 8 de l'article 2, qui prévoit que les compagnies maritimes nationales d'une région, membres d'une conférence, à une extrémité du trafic assuré par la conférence, pourront redistribuer entre elles d'un commun accord les parts de trafic qui leur sont attribuées. En vertu de cette disposition, dans les conférences desservant plusieurs pays à chaque extrémité du trafic, les services peuvent être rationalisés par la redistribution des parts de trafic entre les compagnies nationales à une extrémité du trafic. Cette redistribution devra peut-être tenir compte, notamment, des intérêts et des problèmes particuliers des compagnies maritimes nationales des pays sans littoral. Elle contribuerait à assurer et à renforcer la viabilité économique de toutes les compagnies intéressées, ce qui est d'autant plus important que les transports maritimes liés à la conteneurisation ne cessent de se développer.

90. La mise en service de navires porte-conteneurs cellulaires sur un trafic crée généralement de grandes difficultés pour les pays en développement, en raison du tonnage et du coût élevés des navires nécessaires à une exploitation commercialement rentable. Les économies d'échelle indispensables pourraient, entre autres possibilités, découler d'accords de coopération entre les compagnies nationales de plusieurs pays à une extrémité du trafic en vue de l'achat ou de l'affrètement d'un ou plusieurs navires de ce type avec création d'un consortium.

91. Une coopération favorisant la rationalisation des services et des ports de chargement et de déchargement permettrait d'améliorer les coefficients de remplissage, d'accélérer les vitesses de rotation des navires et, d'une manière générale, d'accroître l'efficacité et la rentabilité des services. Une coopération régionale entre compagnies maritimes nationales pour l'exploitation d'agences communes aux deux extrémités d'un trafic peut aussi être une source d'économies considérables.

92. Pour ce qui est des consultations entre chargeurs et conférences, là aussi les possibilités pour les conseils de chargeurs de pays voisins d'adopter une approche commune méritent d'être étudiées. Les consultations relatives aux taux de fret seront probablement plus efficaces au niveau régional qu'au niveau national. Les organisations de chargeurs dans les pays en développement sont bien souvent de dimensions modestes et n'ont, individuellement, guère de pouvoir de négociation ou de poids vis-à-vis des conférences. L'expérience de groupements sous-régionaux tels que la Fédération des conseils de chargeurs de l'ANASE, la Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du centre sur les transports maritimes et la Commission permanente intergouvernementale des transports maritimes

de certains pays d'Afrique de l'Est, est un exemple de la façon dont les pays en développement peuvent négocier collectivement avec les conférences.

93. Là où la coopération régionale entre organisations de chargeurs correspond aux limites géographiques de la conférence, une grande partie des besoins en données seront les mêmes pour tous les pays, d'où la possibilité de réduire les coûts en centralisant la collecte et le traitement de l'information dans un service régional d'étude de fret. Les consultations régionales nécessitent une information régionale, car tous ceux qui participent aux négociations du côté des pays en développement doivent disposer des mêmes informations.

94. Il faut souligner que la recherche de solutions doit se faire par un dialogue constructif, en association avec les conférences, et non dans la confrontation. Dans ces conditions, les conférences accepteront en général volontiers, et jugeront plus utile pour elles, d'engager des consultations à un niveau régional plutôt que de devoir traiter séparément avec de nombreux intérêts nationaux, parfois contradictoires.

95. L'application du code aux services assurés par les conférences maritimes serait d'autant plus efficace que les limites géographiques de la coopération correspondraient à la zone desservie par la conférence, d'où l'intérêt, dans certains cas, d'envisager avec la conférence un élargissement de cette zone pour l'harmoniser davantage avec la réalité économique ou politique et accroître ainsi avec le champ de la coopération régionale. Il se peut même que, étant souvent l'héritage du passé, les zones desservies par les conférences aient été délimitées en fonction d'anciens liens politiques ou coloniaux, au détriment d'une efficacité économique optimale. En raison d'intérêts établis, certaines compagnies pourraient marquer leur opposition à une telle rationalisation des services, mais il suffirait que les pays en développement concernés fassent preuve d'une détermination et d'une unité suffisantes pour avoir finalement gain de cause.

96. Il ne faut pas sous-estimer les difficultés réelles que comporte l'instauration d'une coopération régionale. Tout acte de coopération exige que chacun soit prêt à accepter des compromis et à céder une partie de sa souveraineté dans le domaine de coopération, ce qui est rarement facile. Il importe donc que, au moment de se lancer dans un programme de coopération régionale, les parties intéressées ne soient pas trop ambitieuses et se limitent tout d'abord à quelques domaines seulement, jetant ainsi les bases d'une expansion ultérieure de leur coopération. L'excès d'enthousiasme au départ voue généralement l'entreprise à l'échec, avec les difficultés qui s'ensuivent lorsqu'il faut se rabattre sur un programme de coopération plus modeste qui, s'il avait été adopté d'emblée, aurait été tout à fait réalisable.

Chapitre VIII

DISPOSITIONS LEGISLATIVES ET AUTRES MESURES QUE LES PARTIES CONTRACTANTES DOIVENT PRENDRE POUR ASSURER L'APPLICATION DU CODE

97. Les dispositions législatives que toute Partie contractante devra prendre pour faire appliquer le code dépendront, d'une part, de la législation en vigueur et, d'autre part, du système juridique national. Par législation en vigueur, il ne faut pas entendre uniquement celle qui a trait directement aux questions de transport maritime. Dans le cas du code, il peut aussi s'agir de la législation sur la concurrence et les pratiques restrictives, par exemple, et du droit commercial en général.

98. Le présent chapitre répond à certains besoins particuliers qui ont été constatés, et notamment à des questions pouvant faire l'objet d'une législation ou être traitées par d'autres moyens, étant entendu qu'il reviendrait à chaque Partie contractante de décider dans quelle mesure elle souhaite adopter une législation nationale ou utiliser d'autres moyens.

99. Les mesures législatives sont évoquées à l'article 47 du code, qui prévoit notamment que : "Chaque Partie contractante adoptera les dispositions législatives ou autres mesures qui peuvent être nécessaires pour la mise en application de la présente Convention". Cela signifie clairement que chaque Partie contractante devra adopter les mesures législatives, administratives ou judiciaires pouvant être nécessaires à l'application du code. Il incombe donc aux gouvernements des Parties contractantes de prendre les mesures nécessaires pour que les parties intéressées puissent opérer en conformité avec les dispositions du code. Ces mesures concerneraient l'adoption d'une législation ou la modification de la législation en vigueur pour donner force juridique au code au niveau national et s'assurer que les organes exécutifs et judiciaires sont dûment dotés des pouvoirs nécessaires à l'application du code.

100. Il faudrait abroger ou modifier la législation en vigueur susceptible d'être incompatible avec le code, ou établir la prééminence du code sur cette législation. De même, les accords intergouvernementaux bilatéraux qui sont en contradiction avec les dispositions du code devraient, du point de vue du droit international public, être amendés ou dénoncés, à moins que des réserves précises n'aient été formulées à cet égard 11/. La nature des instruments juridiques nationaux d'application du code doit être déterminée par chaque Partie contractante, qui peut choisir entre une loi assez générale traitant uniquement des grands principes applicables au moyen de règlements adaptés aux différentes situations particulières, et une loi détaillée et exhaustive. Ce choix dépendra en partie du système juridique national et de la tradition juridique de chaque Partie contractante.

101. Il ne faut pas oublier, à cet égard, qu'il peut exister une grande diversité entre les trafics de conférence visés par le code, d'où la nécessité d'une certaine souplesse dans l'application du code. Les rédacteurs de cet instrument l'ont fort bien compris et l'ont prévu presque partout où cela était possible. Les Parties contractantes devraient éviter d'imposer, par leur législation, une structure rigide qui interdirait l'existence de différences entre les trafics de conférence et la possibilité d'y adapter l'application du code afin d'en tirer le meilleur parti possible.

102. On trouvera ci-dessous une liste de thèmes qu'il faudra peut-être traiter par voie de législation nationale et/ou par d'autres moyens :

Champ d'application de la Convention;

Désignation de l'autorité (ou des autorités) compétente(s);

Désignation des compagnies maritimes nationales;

Reconnaissance des organisations de chargeurs et des chargeurs;

Communication à l'autorité compétente de tous les types d'accord mentionnés à l'article 6 du code;

Communication de rapports annuels;

Capacité légale des conférences et des organisations de chargeurs aux fins de règlement des différends;

Préséance de l'instance en conciliation sur les recours existant en droit national;

Exécution des procès-verbaux de conciliation relatifs aux différends soumis à la conciliation obligatoire internationale;

Mécanisme national de règlement des différends;

Désignation de représentants locaux par les conférences;

Application des amendements à la Convention prévus aux articles 51 et 52;

Désignation de membres à inscrire au Tableau de conciliateurs.

A. Champ d'application de la Convention

103. Comme il a été indiqué au chapitre I, la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes ne contient aucune disposition précise quant au champ d'application du code, que les Parties contractantes voudront peut-être déterminer par voie de législation. Il est à noter à cet égard, comme il a été expliqué au chapitre I, que le code s'appliquera dans la pratique aux trafics de conférence desservant les territoires des Parties contractantes. Dans tout trafic de conférence ainsi visé, les dispositions du code devraient s'appliquer à toutes les parties commerciales intéressées, quelle que soit leur nationalité.

104. Les Parties contractantes voudront peut-être inclure dans leur législation nationale une définition de l'expression "conférence maritime". Elles devraient, pour ce faire, s'inspirer de celle qui figure dans le code :

"Un groupe d'au moins deux transporteurs-exploitants de navires qui assure des services internationaux réguliers pour le transport de marchandises sur une ligne ou des lignes particulières dans des limites géographiques déterminées et qui a conclu un accord ou un arrangement, quelle qu'en soit la nature, dans le cadre duquel ces transporteurs

opèrent en appliquant des taux de fret uniformes ou communs et toutes autres conditions de transport concertées pour la fourniture de services réguliers".

Il est à noter que tout accord ou arrangement au sein d'un groupe de deux transporteurs-exploitants de navires ou plus qui répondrait aux critères minimaux énoncés dans cette définition constituerait une conférence maritime aux fins du code, quel que soit le nom adopté par le groupe en question. Il peut être prévu que l'autorité compétente publie, pour chaque Partie contractante, le nom des conférences auxquelles le code s'applique. Les Parties contractantes voudront peut-être aussi préciser que les services multimodaux fournis par des conférences maritimes entrent dans le champ d'application du code.

105. Les réserves émises par des Parties contractantes qui limitent le champ d'application du code peuvent être prises en considération dans la législation nationale.

B. Désignation des autorités compétentes

106. Le code prévoit que certaines fonctions (examinées au chapitre VI) doivent être assumées par une autorité compétente dans chaque Etat Partie contractante. Dans la première partie du chapitre premier du code, cette autorité compétente est définie comme étant "un gouvernement ou un organisme désigné par un gouvernement ou par voie de législation nationale pour s'acquitter de l'une quelconque des fonctions que les dispositions du présent code assignent à ladite autorité".

107. Il est à noter que chaque Partie contractante peut désigner plusieurs autorités compétentes, surtout si, comme le cas en est fréquent, les responsabilités gouvernementales en matière de transports maritimes sont réparties entre plusieurs ministères ou départements. Par exemple, tout ce qui a trait aux compagnies maritimes nationales peut être confié à un ministère ou département des transports maritimes, des transports ou des communications, tandis que ce qui concerne les conseils de chargeurs sera du ressort d'un ministère ou d'un département du commerce. Lorsque plusieurs autorités compétentes sont désignées, il convient d'indiquer clairement quelle(s) fonction(s) prévue(s) par le code sera(seront) assignée(s) à chacune d'elles.

108. Outre les fonctions spécifiques ainsi prévues dans le code, la législation nationale peut autoriser l'autorité compétente ou les autorités compétentes à prendre les mesures administratives nécessaires à une application effective du code.

C. Désignation des compagnies maritimes nationales

109. La première partie du chapitre premier du code donne la définition suivante d'une compagnie maritime nationale :

"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.

Les compagnies qui sont la propriété et sous la gestion d'une entreprise commune comportant au moins deux pays, dont le capital social est détenu pour une part substantielle par des intérêts nationaux, publics et/ou privés, de ces pays, et dont le siège social est situé et effectivement contrôlé dans l'un de ces pays, peuvent être reconnues comme compagnie nationale par les autorités compétentes desdits pays."

110. D'après cette définition, les compagnies nationales pourraient être reconnues comme telles par une autorité compétente du pays considéré ou par sa législation. Les gouvernements des pays en développement peuvent, pour des raisons économiques valables, souhaiter limiter le nombre de compagnies maritimes nationales reconnues aux fins du code et prévoir la reconnaissance de certaines compagnies maritimes nationales par une autorité compétente conformément à des critères établis.

111. Il est souhaitable que la législation ou la réglementation nationale énonce les critères auxquels les compagnies maritimes nationales désirant être reconnues en tant que telles doivent répondre. A cet égard, les gouvernements voudront peut-être que les droits et privilèges découlant de la désignation d'une compagnie en tant que "compagnie maritime nationale" s'accompagnent d'obligations correspondantes - par exemple, concernant l'immatriculation des navires de la compagnie dans le pays et le recrutement de marins nationaux, pour que le "contrôle effectif" mentionné dans la définition puisse être réellement exercé 12/.

112. Outre les critères servant à déterminer si une compagnie a son siège social dans le pays considéré et si le contrôle effectif en est exercé dans ce pays, un gouvernement peut établir, par voie de règlement, toutes autres conditions qu'il jugera appropriées. Il est également possible d'habiliter une autorité compétente à définir des conditions supplémentaires ou à supprimer des conditions existantes par voie de règlement. Enfin, il peut être prévu de publier au journal officiel le nom des compagnies maritimes nationales reconnues.

113. La reconnaissance d'une compagnie maritime nationale peut s'étendre à l'ensemble des conférences maritimes qui assurent le trafic d'un Etat Partie et auxquelles le code s'applique, ou bien être géographiquement limitée à une ou plusieurs conférences.

114. Un dernier point qu'il convient de noter à propos des compagnies maritimes nationales est que la définition du code se réfère expressément à un "transporteur-exploitant de navires", même si sa flotte, conformément au paragraphe 2 de l'article premier, peut comprendre des "navires affrétés". Dans la situation actuelle, où seuls des navires porte-conteneurs de fort tonnage seraient commercialement rentables sur certains itinéraires, la compagnie maritime nationale d'un pays peut estimer que la solution la plus rentable est d'opérer exclusivement en tant qu'exploitant de compartiments affrétés auprès d'une autre compagnie ou d'un consortium de compagnies. En pareil cas, les pays jugeront peut-être opportun de préciser dans leur législation que les compagnies maritimes exploitant uniquement des compartiments affrétés et non des navires tout entiers pourront être reconnues en tant que compagnies maritimes nationales aux fins du code, en fonction, le cas échéant, d'éventuels critères spécifiques déterminés par l'"autorité compétente". La tenue de consultations et de négociations avec la ou les conférences intéressées permettrait d'arriver à une solution acceptable à cet égard.

D. Reconnaissance des organisations de chargeurs et des chargeurs

115. En vertu de l'article 11 du code, les organisations de chargeurs, les représentants de chargeurs et, dans la mesure du possible, les chargeurs, ont le droit d'avoir des consultations avec les conférences sur les questions d'intérêt commun.

116. Toutefois, des problèmes pratiques peuvent se poser s'il existe plusieurs organismes représentatifs des chargeurs, dont, par exemple, des organismes spécialisés pour certains groupes de produits, qui tous veulent participer aux consultations, et si des chargeurs souhaitent également y participer à titre individuel. Dans ce cas, la tenue de consultations avec tel ou tel organisme de chargeurs ou avec des chargeurs individuels risque d'être unilatéralement déterminée par les conférences. Pour éviter ce risque, la législation nationale peut prévoir que l'autorité compétente désignera, de façon réglementaire, les organisations de chargeurs et les chargeurs ayant le droit d'avoir des consultations avec les conférences. Des dispositions administratives pourraient être prises pour que ladite autorité compétente concilie les intérêts éventuellement divergents des différents chargeurs.

117. Les critères à appliquer pour l'éventuelle désignation de chargeurs et d'organismes représentatifs des chargeurs aux fins des consultations prévues à l'article 11 pourraient être déterminés par l'autorité compétente aux termes de dispositions réglementaires subordonnées à la législation nationale pertinente. Cette désignation pourrait aussi être laissée à l'entière discrétion de l'autorité compétente.

118. Dans les pays où les transitaires jouent un rôle essentiel en matière de groupage du fret et/ou de manutention des cargaisons pour le compte de nombreux petits chargeurs, il peut être nécessaire de prévoir, dans la législation nationale, le droit pour ces transitaires de devenir membres des organisations de chargeurs et aussi le droit pour les associations de transitaires de participer aux consultations avec les conférences maritimes.

119. Si les organisations de chargeurs de différentes sous-régions ont créé des organismes régionaux (par exemple, des fédérations de conseils de chargeurs) aux fins de consultations avec les conférences à l'échelon régional, il est souhaitable de prévoir dans la législation nationale, d'une part, que les organisations nationales de chargeurs délèguent à ces organismes régionaux le droit de les représenter dans les consultations avec les conférences prévues à l'article 11 du code et, d'autre part, que les accords conclus entre les organismes régionaux et les conférences ont force obligatoire pour les organisations nationales de chargeurs.

120. De même, si nécessaire, la législation nationale devrait expressément prévoir la création de comités régionaux intergouvernementaux chargés de représenter les gouvernements dans les consultations avec les conférences à l'échelon régional.

E. Communication des accords de conférence aux autorités compétentes

121. L'article 6 du code dispose que "tous les accords de conférence, accords de pool et accords sur les droits d'accostage et de desserte, ainsi que les amendements ou autres documents se rapportant directement à ces accords et ayant une incidence sur eux, doivent être mis, sur demande, à la disposition

des autorités compétentes des pays desservis par la conférence et de ceux dont les compagnies maritimes sont membres de ladite conférence". Le contenu des accords susmentionnés indiquera si les conférences se conforment ou non aux dispositions du code (voir l'article 22). Les gouvernements des Parties contractantes voudront peut-être s'assurer que ces accords contiennent toutes les dispositions nécessaires à l'application effective du code et n'en renferment aucune qui soit incompatible avec celles du code. La législation nationale pourrait donc prévoir expressément que les accords mentionnés à l'article 6 soient communiqués aux autorités compétentes, que celles-ci le demandent ou non, et en outre que les stipulations des accords de conférence qui ne sont pas conformes aux prescriptions de la Convention puissent être déclarées nulles et non avenues pour cause d'incompatibilité avec le code. Des dispositions analogues pourraient s'appliquer aux accords de participation au trafic et aux accords de fidélité.

122. Il est à noter que la communication obligatoire des accords ne concernerait que les conférences assurant le trafic d'une Partie contractante. Au cas où la compagnie maritime d'une Partie contractante serait membre en qualité de compagnie de pays tiers d'une conférence desservant le commerce extérieur de deux autres pays également Parties contractantes, un arrangement devrait être négocié avec ladite conférence pour que les accords pertinents soient régulièrement soumis à cette Partie contractante, si nécessaire.

F. Communication de rapports annuels

123. L'article 10 du code prévoit que les conférences doivent remettre aux organisations de chargeurs des rapports annuels sur leurs activités, qui doivent aussi être communiqués, sur demande, aux autorités compétentes des pays dont les conférences en question assurent le trafic. Les Parties contractantes voudront peut-être rendre obligatoire la communication de ces rapports à leurs autorités compétentes.

124. Quant à la teneur des rapports annuels, elle doit être convenue entre les conférences, les organisations de chargeurs et les autorités compétentes, compte tenu des dispositions de l'article 10 du code.

G. Capacité légale des conférences et des organisations de chargeurs

125. L'article 26 du Code dispose que les Parties contractantes doivent conférer aux conférences et aux organisations de chargeurs la capacité nécessaire pour l'application des dispositions du code relatives au règlement des différends. La législation nationale devrait en particulier prévoir :

- qu'une conférence ou une organisation de chargeurs pourra introduire une instance en tant que partie ou être désignée comme partie à une instance à titre collectif;

- qu'une notification adressée à une conférence ou à une organisation de chargeurs à titre collectif constituera également une notification à chaque membre de cette conférence ou organisation de chargeurs.

126. S'agissant de la capacité légale des organisations de chargeurs, si ces organisations bénéficient déjà d'un statut de personne morale, aucune mesure supplémentaire ne sera nécessaire. Dans le cas contraire, la législation nationale devrait expressément conférer aux organisations de chargeurs

la capacité d'être partie à une instance. En outre, il peut être nécessaire de prévoir des dispositions régissant la responsabilité des membres de ces organisations concernant les obligations que celles-ci auront contractées, s'agissant en particulier des dépenses afférentes aux procédures judiciaires ainsi que des éventuelles amendes ou peines pécuniaires.

127. Etant donné leur structure, les conférences maritimes n'ont normalement pas le statut de personne morale. Il incombe donc aux Parties contractantes de conférer, par voie de législation nationale, la capacité légale aux conférences assurant les trafics nationaux. Des dispositions analogues à celles qui ont été proposées plus haut pour les organisations de chargeurs seraient nécessaires pour rendre les obligations juridiques des conférences collectivement contraignantes pour l'ensemble des compagnies membres d'une conférence. A cette fin, les conférences assurant le trafic entre la Partie contractante et d'autres Parties contractantes pourraient être tenues de faire enregistrer leur nom, leur adresse, la liste de leurs membres et le nom de leurs administrateurs auprès d'une autorité compétente, qui serait par ailleurs chargée de publier ces informations.

H. Préséance de l'instance en conciliation sur les recours existant en droit national

128. Dans la plupart des pays, la législation prévoit des moyens de recours en cas de différend entre partenaires commerciaux, même lorsque l'un d'eux n'est pas un national. En vertu du paragraphe 3 de l'article 25 du code, si une instance en conciliation a été introduite, elle a la préséance sur les recours existant en droit national. La législation nationale devrait donc expressément établir cette préséance et prévoir la suspension des procédures en cours en droit national lorsqu'un défendeur souhaite recourir à la conciliation obligatoire internationale. En cas de rejet de la recommandation des conciliateurs par l'une des parties, la possibilité de recourir à nouveau au droit national peut s'avérer dans certains cas opportune et pourrait donc être explicitement prévue par la législation.

129. Il est nécessaire d'établir une procédure pour l'application des recommandations qui sont acceptées par les parties ayant soumis leur différend à la conciliation. La législation nationale devrait indiquer le tribunal ou l'instance compétente à saisir pour demander l'application des recommandations; les procédures à suivre en la matière pourraient être détaillées dans la législation ou dans des règlements d'application ultérieurs.

130. En cas de procès-verbal de conciliation défavorable à une conférence, il faudrait que des dispositions juridiques en assurent l'opposabilité à toutes les compagnies membres de la conférence selon leur degré de responsabilité individuelle, et indépendamment de l'éventuel statut d'entité nationale d'un Etat Partie contractante de telle ou telle d'entre elles.

131. Il faudrait aussi prévoir, dans la législation, qu'une recommandation des conciliateurs ne saurait être reconnue ou rendue exécutoire par les tribunaux dans les cas stipulés aux alinéas a) à d) du paragraphe 2 de l'article 39, à savoir : incapacité légale, dol, contrainte, application contraire à l'ordre public, irrégularité dans la composition du groupe de conciliateurs ou non-conformité de la procédure de conciliation. Comme indiqué au paragraphe 3 de l'article 39, seule la partie de la recommandation tombant sous le coup

de l'un de ces alinéas ne sera ni reconnue, ni exécutée si elle peut être dissociée du reste de la recommandation.

I. Mécanisme national de règlement des différends

132. Le paragraphe 2 de l'article 23 du code prévoit que "les différends entre compagnies maritimes battant le même pavillon, ainsi qu'entre organisations appartenant au même pays, seront réglés dans le cadre de la juridiction nationale de ce pays, à moins qu'il n'en résulte de sérieuses difficultés dans l'application des dispositions du présent code".

133. Selon le système juridique du pays, la Partie contractante pourra donner aux compagnies maritimes, aux organisations de chargeurs et aux chargeurs le droit de saisir les tribunaux nationaux pour le règlement de ces différends. La législation nationale ou des règlements ultérieurs devraient indiquer les catégories de différends susceptibles d'être portées devant les tribunaux nationaux ou les autorités compétentes.

J. Représentation locale des conférences

134. L'article 21 du code stipule que les conférences doivent instituer une représentation locale dans tous les pays dont elles assurent le trafic, mais, si des raisons pratiques s'y opposent, la représentation pourra se faire au niveau régional. Etant donné que la présence d'un représentant local faciliterait beaucoup les consultations et le maintien de relations harmonieuses entre les chargeurs et les conférences, les Parties contractantes voudront peut-être, dans certains cas, imposer aux conférences la désignation de représentants locaux.

K. Amendements et conférences de révision (articles 51 et 52)

135. L'article 51 dispose que les Parties contractantes peuvent proposer des amendements au code. Selon le système juridique du pays, les amendements proposés devront être présentés au corps législatif pour information ou lui être soumis pour approbation avant de devenir opposables à la Partie contractante. La législation nationale devrait préciser que les propositions seront examinées conformément à la pratique législative nationale, et qu'une fois acceptés puis entrés en vigueur, les amendements seront incorporés dans la législation du pays.

136. Il faudrait également prévoir l'examen, en vue de leur adoption et de leur application éventuelles, des amendements adoptés lors d'une conférence de révision tenue conformément à l'article 52.

L. Désignation des conciliateurs

137. L'article 30 du code prévoit la constitution d'un tableau international de conciliateurs. Le paragraphe 2 du même article stipule que "chaque Partie contractante pourra à tout moment désigner jusqu'à 12 membres à inscrire au Tableau et elle communiquera leur nom au Greffier". Par souci de célérité, ces désignations pourraient être confiées, aux termes de dispositions législatives à une autorité compétente.

Deuxième partie

APPLICATION DE DISPOSITIONS SPECIFIQUES DU CODE

Chapitre IX

COMPOSITION DES CONFERENCES

138. S'agissant des conférences "ouvertes" telles qu'on les trouve aux Etats-Unis, toute compagnie maritime qui est en mesure et qui a l'intention d'assurer un service régulier, et qui accepte de respecter l'accord interne de conférence, a le droit de devenir membre de la conférence. Les conférences "fermées", par contre, ne reconnaissent aucun droit d'admission et la décision d'admettre ou non une nouvelle compagnie maritime est prise par les membres de la conférence, qui ne se déterminent pas nécessairement en fonction d'un ensemble de critères stables. Les critères utilisés et les motivations des décisions prises sont considérés comme des questions confidentielles internes à la conférence.

139. Bien que dans sa définition d'une conférence maritime, le code ne fasse pas de distinction entre les conférences "ouvertes" et "fermées", il vise principalement les conférences "fermées". Dans le cas d'une compagnie maritime nationale ayant le droit de devenir membre des conférences desservant les trafics de son pays, la reconnaissance de cette compagnie maritime nationale en tant que telle dépend des autorités nationales et les conférences sont uniquement habilitées à demander que ladite compagnie prouve "qu'elle est en mesure et qu'elle a l'intention" d'assurer un service régulier. Les conférences sont ainsi "ouvertes" à toutes les compagnies qui ont été dûment reconnues en tant que compagnies nationales et qui souhaitent participer aux trafics de leur propre pays. Dans le cas des compagnies maritimes de pays tiers, les critères d'admission sont analogues à ceux qui étaient utilisés par les conférences "fermées" dans le passé, à deux grandes différences près, à savoir que :

Les critères sont publiés;

Un droit d'appel auprès d'un tribunal indépendant est prévu en cas de refus d'admission, dont les motifs doivent être précisés.

A. Définitions

140. Les principaux éléments de la définition, dans le code, d'une compagnie maritime nationale, sont les suivants :

Il s'agit d'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.

La définition précise dans un second paragraphe le cas des entreprises communes, qui peut revêtir une grande importance dans certaines circonstances,

mais qui ne modifie en rien le principe de la définition. Il est à noter que la propriété effective des navires n'est pas nécessaire; l'exploitation des navires constitue une condition suffisante. Le droit d'une compagnie maritime nationale qui opère uniquement par affrètement à compartiment de devenir membre d'une conférence peut devoir faire l'objet de négociations entre la conférence en question et les autorités compétentes du pays 13/.

141. La condition fondamentale énoncée dans la définition est la reconnaissance par une autorité compétente du pays ou par la législation de ce pays. C'est donc la législation pertinente ou le gouvernement du pays qui détermine si le siège social se trouve et le contrôle effectif est exercé dans ce pays (comme le précise bien l'emploi de l'expression "comme tel" dans la définition). Il ne s'agit pas d'une décision de la conférence. Il est à noter, à cet égard, que d'après le règlement (CEE) No 954/79 du Conseil des Communautés européennes, du 15 mai 1979, en ce qui concerne les Etats membres de la Communauté économique européenne qui deviennent Parties contractantes, les compagnies maritimes de la même nationalité déterminent par négociation commerciale celles d'entre elles qui peuvent participer en tant que compagnie maritime nationale à une conférence 14/.

142. Il apparaît que chaque Partie contractante doit définir, selon des procédures appropriées, les conditions juridiques permettant aux compagnies maritimes d'être reconnues en tant que compagnies maritimes nationales et leur précisant les trafics auxquels elles peuvent participer. Les critères de reconnaissance peuvent être fixés par la législation nationale de sorte que cette reconnaissance relève d'une simple procédure administrative, mais la question de la reconnaissance peut aussi être traitée au cas par cas par l'autorité compétente 15/.

143. La définition donnée par le code d'une compagnie maritime d'un pays tiers est simple : il s'agit d'un transporteur-exploitant de navires dans ses opérations entre deux pays dont il n'est pas compagnie maritime nationale. Cela signifie qu'une compagnie maritime d'un pays qui n'est pas reconnue en tant que compagnie maritime nationale par la législation ou par le gouvernement de ce pays aux fins du code est considérée comme une compagnie de pays tiers, même dans les trafics de son propre pays.

B. Admission de compagnies maritimes nationales

144. Le paragraphe 1 de l'article premier stipule que "toute compagnie nationale a le droit d'être membre à part entière d'une conférence qui assure le trafic extérieur de son pays, sous réserve des critères énoncés au paragraphe 2 de l'article premier". Le paragraphe 2 de l'article premier stipule que toute compagnie qui demande son admission à une conférence doit prouver qu'elle est en mesure et qu'elle a l'intention d'assurer un service régulier, suffisant et efficace, à long terme, selon la définition donnée dans l'accord de conférence, y compris, le cas échéant, en exploitant des navires affrétés. Il est à noter que le droit des compagnies maritimes d'exploiter des navires affrétés pour "s'acquitter de leurs obligations de membre de la conférence" est également prévu au paragraphe 11 de l'article 2, d'où il ressort que seule l'exploitation de navires affrétés serait acceptée.

C. Admission de compagnies maritimes de pays tiers

145. Le code prévoit un ensemble de cinq critères devant notamment être pris en considération lors de l'examen d'une demande d'admission présentée par une compagnie maritime d'un pays tiers. Ces critères sont énoncés au paragraphe 3 de l'article premier du code.

146. Il convient de noter plus particulièrement la phrase par laquelle il est précisé que les critères en question "sont appliqués sans préjudice de la mise en oeuvre des dispositions de l'article 2 relatives à la participation au trafic" 16/. On peut penser que cette phrase signifie que les critères ne doivent pas être utilisés de façon à éliminer les compagnies de pays tiers, ou à ne leur concéder qu'une représentation si faible qu'il leur serait impossible "d'obtenir une part appréciable, 20 % par exemple, [du trafic]". Elle peut donc être considérée comme un avertissement adressé aux deux groupes de compagnies maritimes nationales pour qu'elles ne cherchent pas à effacer leurs rivalités internes quant à la répartition des parts de trafic en élargissant ces parts au détriment des transporteurs de pays tiers.

D. Autres dispositions concernant l'admission

147. Le paragraphe 4 de l'article premier stipule qu'une conférence "statue rapidement" sur une demande d'admission ou de réadmission, et communique sa décision à la compagnie postulante rapidement et, "au plus tard, dans les six mois suivant la date de la demande". En cas de décision négative, la conférence "donne en même temps par écrit les motifs de son refus". Cette disposition est l'une des rares où l'injonction n'est assortie d'aucune réserve ou atténuation. Les délais sont les mêmes qu'il s'agisse d'une compagnie nationale ou d'une compagnie de pays tiers, bien que cela n'empêche pas un examen plus rapide des demandes, d'admission ou de réadmission, présentées par des compagnies maritimes nationales, puisque celles-ci doivent manifestement bénéficier du soutien des autres membres, le cas échéant, du même groupe dans la conférence.

148. Le paragraphe 5 de l'article premier prévoit qu'il est tenu compte, pour l'examen d'une demande d'admission, des vues présentées par les chargeurs et les organisations de chargeurs, "ainsi que des vues des autorités compétentes, si celles-ci le demandent". Rien n'est dit quant à la façon dont ces vues doivent être sollicitées. Les autorités compétentes doivent donc décider si elles souhaitent que leurs vues sur les questions d'admission leur soient demandées, ce qui ne signifie pas qu'un gouvernement doit avoir une opinion sur chaque cas d'espèce. Si un gouvernement souhaite être consulté, il doit veiller à ce que la conférence établisse les modalités administratives permettant la tenue de ces consultations avant l'adoption des décisions.

149. L'admission et la réadmission étant traitées conjointement au paragraphe 4 de l'article premier, il semble normal qu'il en aille de même, dans la pratique, au paragraphe 5 du même article premier. En particulier, les chargeurs et les autorités compétentes seront davantage susceptibles d'avoir une opinion sur une demande d'admission ou de réadmission dans le cas d'une compagnie qui a quitté la conférence ou en a été expulsée, ou qui opère en tant que compagnie indépendante ou en tant que membre d'une autre conférence desservant le commerce du pays, que dans le cas d'une compagnie avec laquelle ils n'ont jamais travaillé. En procédant à "une enquête minutieuse sur

les circonstances dans lesquelles la compagnie a quitté la conférence" (par. 6 de l'article premier) pour décider de la suite à donner à une demande de réadmission, la conférence elle-même voudra peut-être recueillir l'opinion des chargeurs et des autorités compétentes.

E. Procédures des conférences concernant les admissions

150. Une procédure explicite pour l'examen des demandes d'admission et de réadmission dans les délais stipulés par le code devra être précisée dans l'accord de conférence. Cela ne devrait normalement pas nécessiter une quelconque intervention du gouvernement, mais les autorités pourraient vouloir s'y intéresser pour quatre raisons :

Pour s'assurer qu'à cet égard, l'accord est conforme aux dispositions applicables du code (article 22);

Pour vérifier qu'il n'y figure aucune disposition incompatible avec les dispositions du code relatives aux transporteurs de pays tiers et à leur participation au trafic;

Pour s'assurer qu'il est dûment prévu de solliciter les vues des chargeurs et des autorités compétentes sur les questions d'admission et de réadmission; et

Pour s'assurer que l'accord et les "autres documents se rapportant directement à [cet accord] et ayant une incidence sur [lui]," - voir l'article 6 - sont mis à la disposition des autorités.

151. L'accord de conférence devrait également stipuler que les différends relatifs à l'admission - d'une compagnie nationale ou d'une compagnie d'un pays tiers - et à l'expulsion "qui n'ont pas été réglés par un échange de vues ou par des négociations directes sont, à la demande de l'une quelconque des parties au différend, soumis à la conciliation obligatoire internationale" (par. 4 de l'article 23).

F. Sanctions

152. Un aspect particulier de la composition des conférences concerne la position d'une compagnie qui souhaite quitter la conférence, ou qui en est expulsée. Le paragraphe 1 de l'article 4 stipule qu'une compagnie maritime membre "a le droit, sous réserve des dispositions concernant le retrait qui figurent dans les accords de pool et/ou dans les arrangements de participation au trafic, de se libérer sans encourir de sanctions, des obligations de l'accord de conférence". Le paragraphe 2 de l'article 4 stipule que "moyennant un préavis dont la durée est spécifiée dans l'accord de conférence", un membre peut être suspendu ou expulsé "en cas d'infraction grave aux modalités et conditions de l'accord de conférence". Le paragraphe 4 du même article énonce qu'en cas de retrait ou d'expulsion, "la compagnie maritime en cause est tenue de payer sa part des obligations financières en cours de la conférence". De plus, elle "n'est pas dégagée de ses propres obligations financières découlant de l'accord de conférence, ni de ses obligations à l'égard des chargeurs". Le paragraphe 6 de l'article premier prévoit que si une compagnie qui s'est retirée, qui a été suspendue ou qui

a été expulsée d'une conférence présente une demande de réadmission, elle doit fournir "la preuve qu'elle a rempli ses obligations conformément aux paragraphes 1 et 4 de l'article 4".

153. Le code ne prévoit aucune amende ou sanction à l'encontre d'une compagnie qui quitte une conférence. Il n'est pas non plus prévu qu'une compagnie verse une compensation à la conférence pour couvrir les coûts ou inconvénients éventuels de son retrait. Toutefois, une clause à cet effet pourrait figurer dans l'accord de conférence si toutes les parties le souhaitent, mais le montant de la compensation devrait être expressément indiqué.

Chapitre X

PARTICIPATION AU TRAFIC

154. L'une des principales questions soulevées par les pays en développement lors des travaux sur l'élaboration du code concerne la participation effective de leurs compagnies maritimes nationales à l'activité des conférences assurant leurs trafics extérieurs. Une fois admises dans une conférence, ces compagnies ont en effet souvent constaté que les parts de trafic qui leur étaient attribuées par les membres existants étaient trop faibles pour leur garantir une exploitation rentable. De plus, les accords de conférence ne prévoyaient aucune augmentation de ces parts et aucune explication n'était donnée concernant leur faible niveau. Quand la conférence exploitait un pool, la qualité de membre de la conférence ne conférait pas automatiquement celle de membre du pool, et en cas d'admission, la part de pool attribuée au nouveau membre pouvait être aussi relativement modeste, sans qu'aucun relèvement en soit prévu. Bien que les modifications à terme des parts de pool fussent négociées entre les membres du pool, le dépassement régulier des parts de trafic attribuées (comme cela pouvait facilement être le cas pour un nouveau membre efficace ne bénéficiant que d'une faible part) n'était en général pas considéré comme un argument valable pour accroître la part des nouveaux membres.

155. La répartition du trafic d'une conférence et l'admission dans un pool sont souvent considérées comme des questions distinctes. Dans le code, au contraire, elles ne forment qu'un seul et même point : dès lors qu'une conférence décide de contrôler ou de limiter les parts de ses compagnies membres dans le tonnage total transporté, elle est réputée, aux termes du code, exploiter un accord de pool, d'accostage, de desserte ou de participation sous toute autre forme. Le présent chapitre traite donc de tous ces types d'accord, en insistant toutefois sur l'exploitation des pools. Le terme "pool" n'étant défini nulle part dans le code, il importera que les parties intéressées s'accordent sur le sens à lui donner dans les trafics visés. Bien entendu, si les compagnies membres en sont convenues, la conférence peut fort bien fonctionner sans le moindre accord de répartition, les parts de trafic étant dès lors déterminées par le jeu de la concurrence entre les membres (la concurrence par les prix serait cependant exclue, puisque le principe même d'une conférence est de pratiquer des taux de fret uniformes).

A. Les principes du code

156. La question de la participation au trafic est traitée à l'article 2 du code, composé de 17 paragraphes. Le présent chapitre porte plus particulièrement sur les paragraphes 1 à 4, 10, 12 à 15 et 17. Les paragraphes 5 à 9 concernant la réattribution et la redistribution des parts de trafic sont examinés au chapitre XI; le paragraphe 11 relatif à l'utilisation de navires affrétés a déjà été examiné dans le chapitre IX; quant au paragraphe 16, qui porte sur le transport de marchandises en sus de la part de pool et de marchandises non embarquées, il est traité au paragraphe 248 du chapitre XVI.

157. Trois règles d'application sont énoncées dans les trois premiers paragraphes de l'article :

- Toute compagnie maritime membre d'une conférence aura des droits de desserte et de chargement dans les trafics assurés par la conférence et aura le droit de participer au pool pour les trafics en question;

- A moins qu'il n'en soit convenu autrement, les parts de pool ou les droits d'accostage et de desserte sont attribuées en fonction des principes convenus au niveau international, tels qu'ils sont énoncés au paragraphe 4 de l'article 2;

- Les compagnies maritimes nationales de chaque pays, quel que soit leur nombre, sont réputées constituer un seul groupe de compagnies maritimes pour ce pays.

158. Les deux principes énoncés au paragraphe 4 de l'article 2, qui jouent un rôle essentiel dans la répartition du trafic et qui "sont appliqués, à moins qu'il n'en soit convenu autrement", sont les suivants :

- Egalité des droits de participation des deux groupes de compagnies maritimes nationales;

- Droit des compagnies maritimes de pays tiers "d'obtenir une part appréciable, 20 % par exemple" du trafic.

159. Il est question, dans le code, du "droit [égal] de participer au fret et au volume des cargaisons" (par. 4 a) de l'article 2). L'expérience a montré, en effet, que cette participation à deux niveaux était nécessaire pour inciter les compagnies à :

- Transporter des cargaisons qui, parce que les taux de fret étaient faibles ou les coûts de manutentation élevés, étaient peu rentables;

- S'abstenir de chercher à accaparer une part excessive des cargaisons les plus rentables.

Cette double condition de participation ne devrait pas poser de problèmes pratiques, à condition toutefois que l'accord de pool soit mûrement réfléchi et bien conçu.

B. Mécanisme de répartition du trafic

160. Le code ne donne aucune indication quant au mécanisme de répartition du trafic, mais il est évident que certaines dispositions doivent être prises par les conférences souhaitant exploiter un tel mécanisme. Il leur faut décider, d'une part, du type de système à adopter et, d'autre part, des modalités d'exécution des diverses fonctions administratives correspondantes.

161. S'agissant du premier point, il apparaît que les conférences intéressées ont le plus souvent préféré appliquer un mécanisme de répartition du trafic *a posteriori*, alors que ces dernières années, quelques pays en développement ont plutôt adopté des systèmes *a priori*, avec une répartition du trafic placée sous la responsabilité de l'Etat. Il est à noter que ces systèmes *a priori* ont été établis avant l'entrée en vigueur de la Convention.

162. Dans le système *a posteriori* traditionnellement appliqué par les conférences, les compagnies membres s'efforcent, lors du chargement, de respecter au maximum les parts attribuées, tout en sachant qu'une précision absolue est impossible. Le secrétariat du pool tient le compte des chargements, exprimés en tonnage et en recettes de fret. A la fin d'une période préétablie, des ajustements monétaires sont effectués, les compagnies

ayant dépassé leur part de trafic versant une compensation aux autres (déduction faite d'une redevance uniforme de manutention si le pool porte à la fois sur le fret et sur le volume des cargaisons). Toutes les compagnies sont ainsi censées se retrouver dans la position financière qui aurait été la leur si la répartition initiale avait été absolument respectée.

163. Dans le système a priori, en revanche, les chargements sont effectués avec un respect scrupuleux de la répartition initiale du trafic, étant donné qu'il n'y aura aucun ajustement ultérieur des recettes entre les compagnies membres. Ce système serait à la fois difficile à gérer et peu pratique pour les chargeurs dans les conditions d'un trafic portant sur de nombreuses catégories de marchandises à taux de fret et à coûts de manutention différents, ou faisant intervenir de nombreuses compagnies. De plus, tout système a priori où la répartition se fait en fonction du fret et du volume engendre nécessairement des anomalies. Sur un itinéraire où les dessertes sont fréquentes, un contrôle quotidien des statistiques permettrait de corriger ces anomalies et de parvenir à terme à une répartition correcte. Par contre, le système serait très difficile à gérer en cas de dessertes espacées. Dans certaines conditions, on pourrait concevoir un mécanisme mixte, combinant des éléments des deux systèmes.

164. Les diverses fonctions administratives afférentes à un pool peuvent être subdivisées en deux catégories : les tâches préliminaires et les tâches opérationnelles. Les tâches préliminaires sont les suivantes :

- fixer les parts des trois groupes (par exemple, 40/40/20);

- fixer les parts des compagnies;

- déterminer l'entité qui sera chargée d'administrer le système.

C. Fixation des parts

165. La répartition du trafic entre les trois groupes de compagnies maritimes est une tâche fondamentale, qui doit être réalisée en fonction des tonnages actuellement transportés, mais aussi en tenant compte des intentions futures, surtout si l'un des deux groupes de compagnies maritimes nationales transporte moins de marchandises que l'autre. En outre, même si aucune compagnie de pays tiers ne participe initialement au trafic, il faut leur laisser la possibilité "d'obtenir une part appréciable, par exemple 20 %" du trafic.

166. Il n'existe aucune règle pour déterminer dans chaque cas d'espèce le pourcentage approprié. Il faut à chaque fois interpréter cette expression de "par exemple 20 %" en fonction des caractéristiques du trafic considéré. Ce faisant, il ne faut jamais perdre de vue que le code prévoit :

- Une redistribution partielle des parts de trafic lorsqu'un groupe de compagnies ne peut, ou ne veut, transporter en totalité sa part du trafic 17/;

- Une période de transition, dont la durée ne dépassera en aucun cas deux ans, pour l'application des dispositions relatives aux accords de répartition du trafic (article 2, par. 10).

167. Les autorités compétentes de chaque pays devront peut-être s'intéresser à la répartition de la part nationale entre les différentes compagnies nationales, le cas échéant. Cela signifie non pas que cette répartition devrait être déterminée par les pouvoirs publics, mais que les gouvernements ayant accepté de faire appliquer le code à leurs trafics et ayant pour cela adopté la législation nécessaire devraient veiller à ce que cette répartition soit réalisée de façon équitable, au moyen de négociations commerciales régulières ou par toute autre méthode.

D. Administration du système

168. L'administration du système relève de la structure administrative générale nécessaire à l'application du code, où il est implicitement supposé que les conférences administreraient le système de répartition du trafic. Les parties intéressées peuvent toutefois s'entendre pour adopter un mécanisme de répartition différent, faisant intervenir une entité extérieure (par exemple, un "organisme neutre"). L'important est que le système :

1. Garantisse une répartition des marchandises conforme aux décisions de politique générale adoptées;

2. Apporte cette garantie sans nuire au trafic;

3. Garantisse que toute marchandise non embarquée pour des raisons de respect des parts de trafic attribuées bénéficie de la priorité dans les chargements ultérieurs de façon à arriver à destination en temps voulu;

4. Fonctionne à moindres frais.

169. Dans certains pays en développement, l'administration des systèmes de répartition du trafic a été confiée aux conseils de chargeurs; il semble toutefois que ce soit aller au devant de graves conflits d'intérêts que de mêler des organismes de défense des intérêts des chargeurs aux controverses et aux difficultés que risque de susciter tout mécanisme de partage du trafic.

170. Bien des conférences ou des accords de fret ou de taux de fret ne sont guère plus que des accords de desserte assortis de clauses de fixation des taux de fret, gérés par l'une des compagnies membres. De telles conférences peuvent ne pas avoir la capacité de gérer un système de répartition du trafic. Il semble toutefois que les tâches administratives spécifiquement assignées par le code aux conférences obligeront nombre d'entre elles à se restructurer pour appliquer les dispositions du code, et cette restructuration pourrait fort bien englober les mécanismes de répartition du trafic.

E. Autres formes de répartition du trafic

171. L'article 2 porte essentiellement sur la répartition du trafic à l'intérieur d'un pool, mais il précise aussi que les critères de fixation et de révision des parts s'appliquent lorsqu'"en l'absence de pool, il existe un accord d'accostage, de desserte et/ou de répartition du trafic sous toute autre forme" (article 2, par. 12). Force est de reconnaître, toutefois, qu'un contrôle de la fréquence des dessertes ou du nombre de navires pouvant être mis à quai pendant une certaine période est différent d'un contrôle précis des opérations de chargement en fonction "du fret et du volume des cargaisons".

Ces accords peuvent permettre d'obtenir une certaine part de trafic, mais ne peuvent en aucun cas conférer des droits de participation en application d'une formule mathématique. Dans ce type d'accords, il n'existe en général aucun système de contrôle des chargements, même si le nombre et la fréquence des dessertes et, parfois, la capacité et la vitesse des navires sont contrôlés. Par contre, la concurrence entre compagnies membres au niveau des services offerts à la clientèle y est plus forte que dans le cas des accords de pool.

172. Le code prévoit que lorsqu'il n'existe aucun accord de pool ou autre accord de participation, l'un quelconque des groupes de compagnies maritimes peut demander que des accords de pool soient conclus ou que les dessertes soient ajustées de façon à "donner à ces compagnies la possibilité de bénéficier substantiellement des mêmes droits à participer au trafic" que ceux dont elles auraient bénéficié en application des dispositions du paragraphe 4 de l'article 2. La conférence se prononce sur cette demande, mais ensemble, les deux groupes de compagnies maritimes nationales "disposeront de la majorité des voix dans la décision de créer un tel pool ou d'ajuster les dessertes" (article 2, par. 13).

173. En cas de désaccord entre eux sur le point de savoir s'il y a lieu ou non d'adopter un accord de pool, les deux groupes de compagnies maritimes nationales peuvent demander un ajustement approprié des dessertes. Faute d'accord en la matière, "le différend sera tranché suivant les procédures instituées dans le présent code" (article 2, par. 14). Il est à noter que c'est seulement dans ce cas précis de désaccord entre les deux groupes de compagnies maritimes nationales au sujet de la répartition du trafic que le code fait intervenir les autorités compétentes, qui "peuvent se saisir de la question si elles le désirent et faire connaître leurs vues aux parties intéressées pour que celles-ci les examinent" (article 2, par. 14). Il est d'une manière générale supposé que ces questions seront résolues par les compagnies intéressées dans le cadre de leur conférence. Les compagnies de pays tiers "peuvent également demander l'adoption d'accords de pool ou de desserte" (article 2, par. 15).

174. Les questions examinées dans le paragraphe précédent ne concernent pas directement les gouvernements, sauf s'il y a désaccord entre les deux groupes de compagnies maritimes nationales. Il importe néanmoins que l'accord de conférence prévoie un système complet d'exploitation en commun ainsi que d'autres types d'accord de répartition du trafic, le cas échéant.

F. Trafic visé

175. Lorsqu'une conférence n'est pas assujettie aux dispositions du code (par exemple, dans un trafic entre parties non contractantes), certaines catégories de marchandises peuvent, par accord entre les compagnies, être exclues de la répartition du trafic. Par exemple, les marchandises transportées pour le compte de l'Etat peuvent être réservées aux compagnies nationales des pays intéressés. Par contre, pour les conférences visées par le code, la répartition du trafic s'applique à toutes les marchandises, "à l'exception du matériel militaire transporté aux fins de la défense nationale" (article 2, par. 17).

176. Il est à noter (comme indiqué au paragraphe 17 du chapitre I) qu'un certain nombre de pays en développement considèrent que l'expression "toutes les marchandises" au paragraphe 17 de l'article 2 s'applique à toutes les marchandises transportées par des navires de ligne sur les trafics visés, y compris les marchandises transportées par des navires hors conférence. D'autres pays n'acceptant pas cette interprétation, il faudra peut-être examiner la question au niveau international, notamment lors de la Conférence de révision prévue en 1988.

177. Les dispositions du paragraphe 17 de l'article 2 peuvent aussi faire problème en ce qui concerne les marchandises transbordées et les marchandises des pays sans littoral. Comme il a été suggéré aux paragraphes 22 à 24 du chapitre I, les compagnies maritimes nationales et/ou les gouvernements intéressés devraient s'efforcer de résoudre leurs difficultés en tenant des consultations avec les conférences pertinentes.

Chapitre XI

REAFFECTATION ET REDISTRIBUTION DES PARTS DE TRAFIC

A. Dispositions du code

178. L'article 2 du code prévoit trois cas de redistribution des parts de trafic :

- Quand l'un des pays dont les cargaisons sont transportées par une conférence n'a pas de compagnie maritime nationale participant au transport des cargaisons en question (article 2, par. 5);

- Quand les compagnies maritimes nationales d'un pays décident de ne pas transporter en totalité leur part du trafic (article 2, par. 6);

- Quand aucun des deux pays n'a de compagnie maritime nationale participant au trafic (article 2, par. 7).

A quelques nuances près quant au libellé, le code prévoit dans chaque cas que les cargaisons non transportées seront réparties entre les compagnies participant au trafic, "au prorata de leurs parts respectives". Il convient de noter, à cet égard, que le groupe national ne transportant pas en totalité sa part du trafic n'a pas à donner son avis sur la façon dont la fraction restante de sa part doit être redistribuée.

B. Période de transition et révision des parts

179. Le paragraphe 10 de l'article 2 prévoit :

- l'application "aussitôt que possible" des dispositions relatives à la répartition du trafic, et

- une période de transition pour l'application intégrale de l'article, "dont la durée de dépassera en aucun cas deux ans, compte tenu de la situation particulière dans chacun des trafics considérés".

180. Au paragraphe 9 du même article, il est précisé que les accords de pool ou de participation au trafic seront revus périodiquement, à des intervalles qui seront stipulés dans ces accords. Le bon sens voudrait que la répartition initiale du trafic reste au moins valable pour la période de transition convenue, au cours de laquelle aucune révision ne serait effectuée.

181. La révision périodique des parts devra se faire "conformément à des critères qui seront spécifiés dans l'accord de conférence". Pour éviter tout problème concernant les parts nationales de trafic au cas où une compagnie transporterait une part systématiquement inférieure à celle qui lui a été attribuée, il faudra peut-être prévoir, dans chaque accord de conférence, des critères appropriés permettant d'ajuster en conséquence la part des deux autres groupes de transporteurs.

C. Part réservée aux pays tiers

182. Aux termes du paragraphe 3 de l'article premier, les critères d'admission de compagnies de pays tiers "sont appliqués sans préjudice de la mise en oeuvre" des dispositions de l'article 2 relatives à la participation au trafic. Eu égard au paragraphe 4 b) de l'article 2, il faut comprendre que d'emblée - et même si aucune compagnie de pays tiers ne participe au trafic - les conférences doivent prévoir la possibilité pour ces compagnies "d'obtenir une part appréciable, 20 % par exemple", du trafic. Même si elles ne la transportent pas encore, cette part de trafic doit d'abord être attribuée au groupe des compagnies de pays tiers, pour être ensuite redistribuée selon qu'il convient. A la première révision des parts, compte tenu des critères spécifiés dans l'accord de conférence, la part réservée aux pays tiers peut être réduite, voire supprimée si aucune compagnie de pays tiers n'a été admise ou si la quantité de trafic assurée par les compagnies membres de ce groupe n'a pas augmenté. En tout état de cause, il faut que dès le début, une "part appréciable" déterminée soit réservée aux compagnies de pays tiers et que les deux groupes de compagnies nationales soient prêts à céder une certaine fraction de leur part respective au cas où des compagnies de pays tiers seraient admises dans la conférence.

D. Absence de compagnies maritimes nationales dans un trafic

183. Quand, dans un pays dont le trafic est assuré par une conférence, il n'y a pas de compagnie maritime nationale participant à ce trafic, la part à laquelle la ou les compagnies maritimes dudit pays auraient droit est resdistribuée entre les autres compagnies participantes, au prorata de leurs parts respectives. En l'absence, pour un pays comme pour l'autre, de toute participation des compagnies nationales, les parts de trafic sont réparties entre les compagnies membres participantes des pays tiers, par voie de négociations commerciales entre ces compagnies. A noter qu'en pareil cas, le code ne prévoit pas que le gouvernement d'un pays Partie contractante puisse désigner les compagnies qui assureront la part de trafic revenant normalement à ses compagnies nationales.

E. Redistribution décidée d'un commun accord

184. Une fois les procédures d'attribution et de répartition achevées, "les compagnies maritimes nationales d'une région, ... à une extrémité du trafic ..., pourront redistribuer entre elles d'un commun accord les parts de trafic qui leur sont attribuées" (article 2, par. 8). Cette redistribution ne modifie en rien la répartition générale entre les trois groupes de compagnies à l'échelon de la conférence; elle permet, dans toute conférence desservant plusieurs pays à chaque extrémité du trafic, de rationaliser les services par une exploitation judicieuse des capacités des différentes compagnies. Dans le cas des pays desservis par des conférences assurant également le trafic d'autres pays voisins, il faudrait toujours tenir compte de la possibilité de procéder à une redistribution au niveau régional des parts de trafic. Les possibilités de coopération régionale à cet égard sont examinées dans le chapitre VII.

Chapitre XII

DISCIPLINE INTERNE

A. Dispositions du code en matière de discipline

185. Le paragraphe 1 de l'article 5 prévoit que "les conférences doivent adopter et tenir à jour une liste indicative, aussi complète que possible, des pratiques considérées comme des pratiques irrégulières et/ou des infractions à l'accord de conférence ...". Il prévoit aussi que les conférence doivent instituer "un appareil efficace de discipline interne", mais rien n'est indiqué quant à la nature de ce mécanisme. Au paragraphe 2 du même article, il est dit que les conférences "sont en droit de compter sur la pleine coopération des chargeurs et des organisations de chargeurs dans leurs efforts pour lutter contre les pratiques irrégulières ou les infractions".

186. L'élément essentiel en matière de discipline interne est l'identification des pratiques irrégulières. L'établissement d'une liste détaillée est certes utile, mais cette liste doit aller de pair avec un accord de conférence assorti de règles positives générales de bonne conduite s'adressant à toutes les compagnies membres et d'une exhortation de portée générale dans ce sens. Il faut en effet songer qu'une liste de pratiques irrégulières risque de laisser entendre que toute pratique qui n'y figure pas n'est pas considérée comme une pratique irrégulière. Toutefois, une liste indicative de pratiques irrégulières accompagnée d'une liste de règles positives de bonne conduite serait plus efficace.

187. Le second élément d'importance est le mécanisme nécessaire pour détecter et signaler les pratiques irrégulières et les infractions. La structure administrative à établir pour appliquer le code doit être assortie de dispositions appropriées en matière de discipline interne.

B. Dispositions du code concernant les sanctions en cas d'infraction

188. La discipline interne régit traditionnellement le comportement des compagnies membres des conférences maritimes, mais le système et les sanctions administrées ont toujours manqué de transparence. Le code vise à changer cette situation en insistant sur la transparence. L'article 5 contient à cet égard trois dispositions importantes.

189. Premièrement, le paragraphe 1 a) de l'article 5 prévoit que des sanctions seront fixées et qu'elles seront "proportionnelles" à la gravité des pratiques irrégulières ou des infractions constatées. Deuxièmement, à l'alinéa b), il est indiqué que "les arrêts ou les décisions rendus au sujet de plaintes formées contre des pratiques irrégulières ou infractions feront ... l'objet d'un examen et d'une révision impartiale par une personne ou un organisme n'ayant de lien avec aucune des compagnies maritimes membres de la conférence ni avec les compagnies qui leur sont affiliées". La mention du terme "affiliées" est importante et doit être retenue chaque fois que cette disposition est reproduite dans un accord de conférence. Troisièmement, l'alinéa c) prévoit que les autorités compétentes seront avisées des circonstances d'une plainte et de la suite donnée à cette plainte.

190. Un différend concernant l'expulsion d'une compagnie membre peut être soumis à la conciliation obligatoire internationale (article 23, par. 4), mais pour les autres différends, le paragraphe 1 b) de l'article 5 prévoit "un examen et une révision impartiale" par une personne ou un organisme n'ayant de lien avec aucune des compagnies maritimes membres de la conférence. Il est souhaitable que les autorités compétentes conviennent avec les conférences des modalités de cet examen impartial, ainsi que de la façon dont elles seront avisées de la suite donnée aux plaintes formulées, comme prévu au paragraphe 1 c) de l'article 5.

Chapitre XIII

CONSULTATIONS

A. Dispositions du code

191. Témoignant d'une volonté de renforcer les procédures de consultation et d'en accroître l'efficacité, le code institutionnalise un mécanisme de consultation et en rend l'utilisation obligatoire pour toutes les parties. Le paragraphe 1 de l'article 11 stipule que : "Des consultations doivent avoir lieu sur les questions d'intérêt commun ...". Ces consultations ont lieu toutes les fois qu'elles sont demandées par l'une quelconque des parties intéressées, à savoir une conférence, les organisations de chargeurs, les représentants de chargeurs et, dans la mesure du possible, des chargeurs.

192. Le présent chapitre est consacré à quatre questions qui découlent de l'article 11 :

Objectifs des consultations;

Rôle des gouvernements;

Parties aux consultations;

Structures.

B. Objectifs des consultations

193. Les paragraphes 2 et 3 de l'article 11 détaillent un certain nombre de questions pouvant faire l'objet de consultations, qui concernent toutes le coût, l'adéquation et l'efficacité des services maritimes réguliers et qui sont également une cause fréquente de différends entre les conférences et les chargeurs. D'autres questions pourraient y être ajoutées par accord mutuel entre les parties intéressées, ainsi qu'à la demande des autorités compétentes.

194. Le paragraphe 6 de l'article 11 stipule que les parties aux consultations :

Ne ménageront aucun effort pour apporter les renseignements appropriés, procéder à des échanges de vues en temps opportun et élucider les problèmes;

Tiendront compte des avis et des difficultés des unes et des autres, "aux fins d'y rechercher des solutions" et "d'aboutir à un accord compatible avec leur viabilité commerciale".

195. Si aucun accord ne peut être conclu, malgré les efforts de toutes les parties, le code prévoit qu'il revient à la conférence de prendre une décision, sous réserve d'un recours à la conciliation obligatoire internationale. Le paragraphe 4 de l'article 23 indique, parmi les catégories de différends pouvant être soumis à la conciliation obligatoire internationale, quatre sujets d'une importance capitale dans les relations entre les conférences et les chargeurs :

Augmentation générale des taux de fret;

Surtaxes;

Modification des taux de fret ou imposition d'un coefficient d'ajustement monétaire par suite de modification des parités;

Type et teneur des accords de fidélité envisagés.

196. Dans le cas des autres questions énumérées dans les paragraphes 2 et 3 de l'article 11 qui peuvent faire l'objet de consultations, si aucun accord n'intervient après les échanges de vues, les chargeurs ne bénéficient d'aucun droit de recours à la conciliation obligatoire internationale pour s'opposer à la décision d'une conférence. Il est donc souhaitable que les autorités compétentes étudient avec les conférences et les organisations de chargeurs les possibilités de recourir à la conciliation locale pour tous les différends, qu'ils puissent ou non être soumis à la conciliation obligatoire internationale.

197. Il est à noter à cet égard que dans sa résolution 3, annexée au code, la Conférence de plénipotentiaires invite la Conférence de révision "à donner priorité à la question de la conciliation locale, en tenant compte des vues exprimées par les Parties contractantes à la Convention sur le point de savoir si l'absence de conciliation locale a ou n'a pas entravé le règlement efficace des différends et, dans l'affirmative, quelles questions devraient être considérées comme se prêtant à la conciliation locale et quelles procédures devraient être appliquées en vue de régler ces différends".

C. Rôle des gouvernements

198. Le paragraphe 1 de l'article 11 stipule que les "autorités compétentes ont le droit, sur demande, de participer pleinement aux consultations, sans que cela signifie qu'elles jouent un rôle dans l'adoption des décisions".

199. Même si elles n'ont pas de rôle à jouer dans l'adoption des décisions, les autorités compétentes peuvent néanmoins, en raison de leur position, comme il a été expliqué au chapitre VI, avoir une influence réelle sur la nature des décisions finales. Certaines questions concernant les consultations que les autorités compétentes peuvent aborder avec les conférences ont également été examinées dans le chapitre VI.

D. Parties aux consultations

200. Le paragraphe 1 de l'article 11 précise que les consultations auront lieu "entre la conférence, les organisations de chargeurs, les représentants de chargeurs et, dans la mesure possible, les chargeurs, que l'autorité compétente peut désigner à cette fin, si elle le désire". Ces différentes parties peuvent demander la tenue de consultations. Les autorités compétentes ont le droit, sur demande, de participer aux consultations, mais non celui de demander la tenue de consultations.

201. La première phrase du paragraphe 1 de l'article 11, en particulier pour ce qui est de savoir qui détermine la possibilité que les chargeurs participent aux consultations, n'est pas très explicite. Faute d'intervention de l'autorité compétente, la conférence peut unilatéralement déterminer quels chargeurs ou quelles organisations de chargeurs auront le droit de participer aux consultations. En conséquence, les autorités compétentes pourraient déterminer en accord avec la conférence quels chargeurs ou organisations de chargeurs auraient le droit d'y participer, de façon à lever toute incertitude future. Par exemple, il pourrait être décidé que seules des organisations de chargeurs ou des chargeurs individuels reconnus par l'autorité compétente seront autorisées à participer aux consultations. Des critères spécifiques pourraient être établis à cet égard 18/.

202. Il est à noter, toutefois, que pour certaines questions, il pourrait être utile d'inviter des participants supplémentaires, qui siégeraient en tant qu'experts techniques aux côtés des chargeurs dans les consultations : il pourrait s'agir, par exemple, d'autorités portuaires ou de représentants de l'administration des douanes, selon les questions abordées. Dans le cas d'un pays sans littoral, en fonction des dispositions existant en matière de transit, des représentants du pays de transit et de l'organisme chargé des opérations de transit, le cas échéant, pourraient également assister aux consultations. La question de la participation de tels représentants devrait probablement être abordée et réglée au préalable avec la conférence.

E. Structures

203. Parmi les arrangements nécessaires à la tenue de consultations, diverses dispositions concernant le lieu des réunions et d'autres questions analogues doivent être prises de concert avec la conférence. A cet égard, il faudrait aussi tenir compte de tout arrangement découlant d'une coopération régionale, par exemple, la tenue de consultations régionales sur des questions particulières à la place de consultations nationales.

204. D'autres arrangements nécessaires concernent les chargeurs et portent à la fois sur la participation aux procédures de consultation et sur la préparation en vue des consultations. Si les consultations se déroulent à un niveau régional, il peut être nécessaire de disposer à la fois de structures régionales et de structures nationales. Bien que celles qui sont indiquées ci-après soient des structures nationales, l'opportunité d'instaurer une coopération régionale ne doit pas être négligée.

205. Les structures dont les chargeurs doivent se doter sont les suivantes :

Organismes de chargeurs et chargeurs individuels expressément autorisés à participer aux consultations;

Circuits de communication et sous-comités locaux permettant de recueillir les opinions des chargeurs sur des questions devant être abordées lors des consultations, outre les vues des chargeurs sur des problèmes qui pourraient légitimement être inscrits à l'ordre du jour des consultations;

Service d'étude de fret, ou autre organe approprié, qui mettrait en place et exploiterait une banque de données pouvant fournir une information analytique globale et à jour sur toutes les questions se rapportant aux consultations;

Un service, qui ferait partie du service d'étude de fret ou qui serait créé au sein du conseil de chargeurs et travaillerait en étroite association avec le service d'étude de fret, chargé d'établir les documents d'information nécessaires pour toutes les réunions de consultation, ainsi que des rapports réguliers sur les questions intéressant les chargeurs.

206. Il faut souligner qu'il est d'une importance vitale pour les chargeurs de disposer de données à jour aux fins des consultations. Si les représentants des chargeurs ne sont munis que de données statistiques insuffisantes et ne possèdent pas tous les éléments d'information nécessaires pour discuter avec les représentants des conférences, force leur sera d'accepter les données fournies par les conférences sans la moindre possibilité de les vérifier, et ils seront peut-être aussi obligés d'accepter l'interprétation des données proposées par les conférences. Pour tirer le meilleur parti de l'application du code, les organisations de chargeurs et les autorités compétentes doivent s'attacher à ce que leurs représentants dans toutes les consultations, en particulier dans les consultations sur les questions de taux de fret, soient correctement informés et préparés. La coopération régionale peut, à cet égard, offrir des avantages appréciables 19/.

Chapitre XIV

ASPECTS GENERAUX DES QUESTIONS RELATIVES AUX TAUX DE FRET

207. Le code, dans ses dispositions concernant les taux de fret, vise à résoudre certains problèmes, dont les principaux sont :

L'absence de procédures définies pour la tenue de consultations avant que les modifications des taux de fret ne soient appliquées;

L'absence de tout critère énoncé par écrit pour la détermination des taux de fret;

Le manque d'information concernant les facteurs relatifs aux recettes et aux dépenses qui sont à l'origine d'une demande d'augmentation des taux de fret;

Le préavis à donner pour les augmentations de taux de fret et la stabilité de ces taux;

La structure des barèmes des conférences et le secret concernant les taux de fret.

208. La question des consultations entre chargeurs et conférences a été examinée au chapitre XIII. Les procédures particulières à adopter en ce qui concerne les augmentations générales des taux de fret, les surtaxes, etc., font l'objet du chapitre XV. Le présent chapitre traite de certains aspects généraux des questions relatives aux taux de fret.

A. Critères prévus dans le code pour déterminer les taux de fret

209. Les trois critères à prendre en considération pour déterminer les taux de fret font l'objet de l'article 12.

210. Dans le paragraphe introductif de cet article, le sens de l'expression "sauf disposition contraire" en ce qui concerne l'application des critères doit être précisé. Si la conférence peut décider de manière unilatérale d'ignorer ou de remplacer les critères énoncés dans le code, ceux-ci deviennent inutiles. Il faudrait donc convenir avec la conférence qu'une telle décision ne puisse être prise que d'un commun accord entre la conférence et les chargeurs.

211. Le premier critère est clair : "Les taux de fret seront fixés au niveau le plus bas qui soit possible du point de vue commercial et permettront aux armateurs de réaliser un profit raisonnable". Il permet, mais ne garantit pas, un profit raisonnable; en fait, pendant les négociations sur le code, le mot "garantiront" a été remplacé par "permettront", ce qui montre bien que son emploi n'est pas fortuit. Pendant combien de temps est-il permis aux armateurs de réaliser un profit raisonnable ? Rien n'est dit dans le code, mais l'interprétation habituelle de ce genre de notion dans les relations commerciales veut que le niveau de profit corresponde à une moyenne calculée sur une période de plusieurs années. Si cela est accepté, les conditions de viabilité commerciale doivent être considérées dans la même optique. Il est essentiel que les périodes envisagées en matière de viabilité commerciale et de profit soient cohérentes.

212. Le service d'étude de fret ou tout autre organisme produisant des informations aux fins des consultations relatives aux taux de fret ne doit jamais oublier, lorsqu'il examine le caractère raisonnable ou non du profit réalisé, qu'un rapport comptable ne certifie que le niveau des dépenses effectivement encourues pendant la période comptable considérée et les augmentations ou les diminutions par rapport à la période précédente; il ne vise pas à déterminer si les augmentations de coût constatées étaient inévitables ou si, bien qu'inévitables, elles auraient pu être absorbées ou compensées. Ce sont les chargeurs qui doivent posséder ces informations lors des consultations, d'où la nécessité d'une collecte et d'une recherche organisées des données.

213. Enfin, le premier critère présente une image par trop simplifiée de la question de la détermination des taux de fret, et il pourrait être bien difficile de trouver ne serait-ce qu'un seul barème conforme à ce critère. Toutefois, plus le barème est simple - faible différenciation des produits - et moins il comporte de taux différents, moins il permet de permutations. Les conseils de chargeurs et les gouvernements voudront donc peut-être aborder avec les conférences la question des dispositions du paragraphe 2 de l'article 13 et chercher à obtenir une simplification des barèmes des conférences.

214. Le deuxième critère contient deux éléments distincts l'un de l'autre. Le premier est à la fois difficile et important. Il concerne le calcul des dépenses de fonctionnement d'une conférence : "Les frais d'exploitation des conférences seront, en règle générale, calculés pour le voyage aller et retour, le transport en sortie et en entrée étant considéré comme un tout. Quand il y a lieu, le transport en sortie et le transport en entrée devraient être considérés séparément". Ainsi, malgré un ton d'injonction ("seront calculés"), le critère est suffisamment souple pour permettre de tenir compte des circonstances particulières d'un trafic donné.

215. On utilise dans le code la notion de voyage aller et retour pour que les chargeurs puissent voir comment les coûts, y compris les frais généraux, sont répartis entre les différentes parties du voyage et pour veiller à ce que les taux de fret sur une portion du parcours ne soient pas fixés indépendamment de ceux correspondant à une autre portion. Des dispositions spéciales concernant la répartition des coûts entre les différentes parties du voyage peuvent être nécessaires dans le cas des services autour du monde, qui opèrent dans une seule direction.

216. Le second élément du deuxième critère est libellé comme suit : "Les taux de fret devraient tenir compte ... de la nature des marchandises, du rapport entre leur poids et leur volume, ainsi que de leur valeur". Il n'y a pas de problème à ce sujet, les conférences procédant déjà ainsi.

217. Le troisième critère concerne les taux de fret promotionnels, qui sont examinés au chapitre XV.

B. Informations concernant les dépenses et les recettes

218. Concernant les problèmes que le manque d'information sur les dépenses et les recettes pose aux chargeurs lors des consultations relatives aux taux de fret, le code prévoit qu'une "conférence, en vue d'accélérer les consultations, peut, ou, à la demande ..., doit soumettre aux participants,

si possible dans un délai raisonnable avant les consultations, un rapport de comptables indépendants éminents, y compris, si les parties auteurs de la demande acceptent d'en faire l'un des éléments de base des consultations, une analyse d'ensemble des données concernant les dépenses et les recettes pertinentes qui, de l'avis de la conférence, nécessitent une augmentation des taux de fret" (article 14, par. 3).

219. Dans cette disposition, plusieurs points importants sont à relever :

Toutes les parties habilitées à participer aux consultations reçoivent le rapport établi par les comptables indépendants;

Le rapport sera soumis "dans un délai raisonnable avant les consultations" : les chargeurs devraient ainsi être assurés de recevoir le rapport suffisamment tôt pour le faire analyser par leurs propres comptables avant les consultations;

Le sens de l'expression "analyse d'ensemble" doit être bien défini et les principaux éléments de cette analyse devraient être convenus avec la conférence; et

C'est la conférence qui choisit les chiffres de dépenses et de recettes qui, à son avis, rendent nécessaire une augmentation des taux de fret, bien que cela puisse naturellement être négocié entre les chargeurs et la conférence.

220. En ce qui concerne le rapport lui-même, il contiendra inévitablement de nombreux postulats implicites concernant la façon dont différents postes sont traités, y compris la répartition des frais généraux et autres coûts entre les différentes parties d'un voyage aller et retour et la durée de vie estimative des navires utilisée pour calculer l'amortissement. A cet égard, les comptables appliqueront probablement les règles fixées par les autorités fiscales pour calculer l'amortissement, mais ces règles ne correspondent pas forcément aux réalités économiques. Un conseil de chargeurs aura peut-être besoin d'un rapport établi par ses propres comptables pour élucider les postulats implicites sur lesquels reposent les calculs et la répartition des coûts. Cela pose toutefois deux problèmes :

Un tel rapport est très long à établir et le calendrier prévu dans le code pour les consultations sur une augmentation générale des taux de fret ne laisse pas suffisamment de temps;

Les rapports de comptables indépendants réputés sont très coûteux. Il vaudrait mieux que ce soit un service d'étude de fret créé par le conseil de chargeurs ou le gouvernement ou encore les deux conjointement qui effectue ce travail.

221. Pour être valable, toute analyse d'ensemble devrait prévoir une pondération des données concernant les dépenses des différentes compagnies en fonction de l'ampleur de leur participation au trafic assuré par la conférence. Plus les itinéraires de certaines compagnies sont complexes et le nombre des compagnies membres d'une conférence est élevé, plus cette analyse d'ensemble est difficile. D'autres problèmes se posent, qui sont :

Les variations des dépenses par rapport à la moyenne;

La mesure dans laquelle les augmentations de dépenses doivent nécessairement entraîner une augmentation des prix ou peuvent au contraire être absorbées ou compensées par différents systèmes ou procédures d'exploitation;

La mesure dans laquelle les compagnies maritimes à faibles coûts peuvent développer leurs activités pour remplacer les compagnies à coûts élevés sans pour autant encourir un accroissement de leurs coûts;

L'établissement d'une moyenne des variations des dépenses et des recettes sur une période donnée et les périodes correspondantes à envisager.

222. Les habitudes qui se sont instaurées au fil des ans ont donné aux conférences une mentalité en grande partie axée sur le prix de revient, même si cela est moins visible aujourd'hui que par le passé. Cette mentalité est dangereuse dans une situation de monopole pour deux raisons :

Si les profits sont considérés comme un pourcentage ajouté aux coûts, l'accroissement des coûts augmente, plutôt qu'il ne réduit, les profits; et

Trop peu d'importance risque d'être accordée à ce qui permettrait d'empêcher les augmentations de prix des facteurs intermédiaires d'entraîner une hausse des prix des produits/services finals.

C. Préavis à donner pour les augmentations de taux de fret et stabilité des taux

223. "Par préavis donné 150 jours au moins d'avance, ou suivant la pratique régionale et/ou l'accord conclu, ... les conférences avisent ... de leur intention d'appliquer une augmentation générale des taux de fret ..." (article 14, par. 1). Etant donné qu'il est fait clairement référence à la pratique régionale et/ou à l'accord conclu, la question du préavis à fixer pour chaque trafic doit manifestement être réglée d'un commun accord par les organisations de chargeurs, les gouvernements et les conférences. La période proposée dans le code est longue par rapport à la pratique suivie dans le passé, qui prévoyait en général une période de 90 jours au maximum. Les conférences n'accepteront peut-être pas volontiers une extension de cette période et pourraient chercher à maintenir les pratiques actuelles et un préavis de 90 jours au plus.

224. La question du préavis est liée à celle de la stabilité des taux de fret. Le paragraphe 9 de l'article 14 prévoit que "à moins que les parties en cause n'en conviennent autrement au cours des consultations, il doit s'écouler 10 mois au moins entre la date à laquelle l'augmentation générale des taux de fret devient effective et la date à laquelle préavis de l'augmentation générale des taux de fret suivante a été donné ...". Avec le préavis de cinq mois, il en résulte une période de gel des taux de fret de 15 mois, "compte tenu, dans tous les cas, des règles concernant les surtaxes et les ajustements de taux de fret consécutifs à des flucutations des taux de change". S'il est convenu d'un préavis inférieur à 150 jours, la période de gel des taux sera écourtée en conséquence.

225. La période de gel des taux de 15 mois a été instituée à la demande des pays en développement soucieux de protéger leur économie fragile contre les effets négatifs que des augmentations fréquentes des taux de fret ont sur leurs recettes d'exportation nettes. Cependant, le gel des taux serait très mal accueilli par les conférences et pourrait encourager un recours abusif aux surtaxes de la part des membres des conférences pour s'assurer un accroissement de leurs recettes. L'application de surtaxes risque de priver les pays en développement de la stabilité des taux de fret dont ils ont besoin. En outre, l'augmentation des taux de fret nécessaire pour couvrir une longue période aurait tendance à être plus forte qu'une augmentation portant sur une courte période.

D. Structure des barèmes des conférences et secret concernant les taux

226. La simplification des barèmes des conférences a déjà été évoquée au paragraphe 214. L'article 9 prévoit que "les barèmes, conditions connexes, règlements et toute modification les concernant doivent être, sur demande, mis à la disposition des chargeurs, organisations de chargeurs et autres parties intéressées, à un prix raisonnable, et pourront être consultés dans les bureaux des compagnies maritimes et de leurs agents". Les autorités compétentes et les organisations de chargeurs voudront peut-être déposer une demande permanente à cet effet auprès des conférences. Le service d'étude de fret pourrait lui aussi être inscrit sur la liste de ceux qui sont habilités à recevoir les documents en question.

Chapitre XV

LES PROPOSITIONS CONCERNANT LES AUGMENTATIONS DES TAUX DE FRET, LES SURTAXES ET LES TAUX DE FRET PROMOTIONNELS, ET LES QUESTIONS DE PROCEDURE Y RELATIVES

227. Nous avons déjà traité dans le chapitre précédent les grandes questions de principe qui se posent à propos des articles 14, 15, 16 et 17 telles que le rapport de comptables indépendants et le gel des taux de fret, et nous allons maintenant examiner ces articles sous l'angle de la procédure.

A. Augmentations générales des taux de fret

228. Deux sujets doivent retenir particulièrement l'attention dans l'article 14, la question des délais et préavis et celle des augmentations des taux applicables aux produits principaux.

229. Voici ce que le code propose pour la première :

La conférence doit annoncer l'augmentation qu'elle envisage 150 jours au moins d'avance (article 14, par. 1);

Les consultations concernant cette proposition doivent être demandées dans un délai convenu (article 14, par. 2), qui n'excédera sans doute pas 30 jours;

Ces consultations s'ouvriront dans un délai de 30 jours (article 14, par. 2);

Si les consultations aboutissent à un accord, c'est-à-dire si les chargeurs acceptent les propositions de la conférence, qu'elles aient été ou non modifiées lors des consultations, l'augmentation prendra effet 150 jours après le préavis initial (article 14, par. 4);

Si l'accord ne s'est pas fait dans les 30 jours qui suivent le préavis, la question sera soumise immédiatement à la conciliation obligatoire internationale (article 14, par. 5).

230. Le problème que posent ces délais est évident. Après réception du préavis, il est laissé aux chargeurs un délai, d'une durée qui n'est pas spécifiée, pour demander des consultations. Celles-ci "s'ouvriront ... dans un délai stipulé de 30 jours au plus," (article 14, par. 2). On peut supposer que ce délai de 30 jours commencerait à courir à compter de la réception du préavis. Etant donné qu'il faut laisser du temps avant les consultations, notamment aux comptables indépendants pour établir leur rapport et aux chargeurs pour l'étudier, le délai de 30 jours que donne le code entre le préavis et le moment où la question est soumise à la conciliation obligatoire internationale s'il n'y a pas eu accord (ainsi qu'il est prévu au paragraphe 5 de l'article 14) semble tout à fait insuffisant. Il y a là à l'évidence une difficulté qu'il faudra résoudre par voie de négociation avec les conférences.

231. On pourrait convenir avec elles des procédures suivantes pour le cas des augmentations générales des taux de fret :

La conférence accompagne son préavis de 150 jours d'une proposition de consultations à l'échelle nationale ou régionale, selon le cas, consultations qui auraient lieu dans un délai convenu qui commencerait à compter de la réception du préavis et qui, en tout état de cause, serait de 30 jours au moins;

Dans le cadre de ses fonctions, le représentant national ou régional de la conférence remettrait, en même temps que le préavis serait donné, le rapport des comptables indépendants concernant les frais et les recettes de la conférence au conseil des chargeurs ou à tout autre organe désigné pour recevoir communication du préavis;

S'il acceptait l'augmentation proposée après avoir étudié ce rapport, le conseil des chargeurs pourrait faire savoir à la conférence que des consultations sont inutiles;

Au contraire, si des consultations étaient nécessaires, elles auraient lieu dans le délai convenu;

Si elles n'aboutissent pas à un accord, la question pourra être soumise à la consultation obligatoire internationale ou à toute autre procédure convenue de règlement des différends dans un délai maximum raisonnable fixé d'un commun accord (par exemple, dans les 14 jours qui suivent la fin des consultations).

232. Il convient de noter que l'article 14, dans son paragraphe 8, prévoit que si le trafic d'un pays assuré par la conférence "consiste essentiellement en un seul ou en quelques produits principaux", toute augmentation du fret pour un de ces produits est considérée comme une augmentation générale des taux de fret et par conséquent relève des dispositions de l'article 14 dans son ensemble.

B. Taux de fret pour les nouvelles marchandises à transporter

233. Le code ne prévoit pas de procédures pour la détermination du taux de fret applicable à une nouvelle marchandise à transporter ou pour la réduction du taux appliqué à un produit spécifique. La plupart des conférences ont leurs propres procédures pour instruire les demandes des chargeurs à ce sujet, mais on peut leur reprocher deux choses :

Aux marchandises nouvelles elles appliquent souvent le tarif élevé du divers dont l'emploi ne convient pas dans le cas d'expéditions régulières et risque d'entraver le développement du trafic de ces marchandises;

Les procédures en place sont généralement lentes et font intervenir le siège de la conférence, alors qu'il devrait être possible au représentant local de celle-ci de prendre une décision provisoire, valable 90 jours, sur le tarif par catégorie (class rate) à appliquer.

234. Il convient de noter à ce propos qu'en demandant un tarif par catégorie pour une nouvelle marchandise, le chargeur ne sollicite pas une assistance mais veut simplement éviter d'être handicapé par l'application, au départ,

d'un taux qui soit supérieur au taux utilisé pour les longues périodes. Quoique les questions soulevées dans le présent paragraphe ne soient pas couvertes par le code, elles intéressent les opérations des conférences du point de vue du trafic à assurer et elles pourraient utilement être évoquées avec celles-ci pour inclusion dans l'accord de conférence.

C. Taux de fret promotionnels

235. L'article 15 prévoit que certains renseignements devraient être soumis à la conférence par le chargeur qui demande un taux promotionnel pour une exportation non traditionnelle. Il ne faut pas confondre le produit non traditionnel avec la nouvelle marchandise à transporter pour laquelle on sollicite un tarif par catégorie spécifique. En effet, une conférence peut accorder à une marchandise nouvelle un taux particulièrement bas pendant une période initiale afin de l'aider à se faire une place sur le marché, alors que le taux promotionnel est toujours accordé pour une période de durée limitée et représente la contribution de la conférence à la réduction des frais de lancement d'un produit sur le nouveau marché. La conférence est certes invitée à aider l'exportateur mais c'est en fait dans son propre intérêt à long terme puisque, si la promotion réussit, elle profitera d'une demande de transport accrue à un taux rentable.

236. Les renseignements à fournir sont définis comme étant "tous les renseignements nécessaires et normalement exigibles justifiant l'application d'un taux de fret promotionnel" (article 15, par. 2). La conférence devrait, dans le document qu'elle est tenue d'établir pour informer les intéressés de la procédure à suivre pour présenter une demande de taux promotionnel (article 15, par. 4), indiquer aussi les renseignements qu'elle juge nécessaires et normalement exigibles.

237. Les gouvernements voudront peut-être examiner la question des taux de fret promotionnels avec les conférences et approuver que le document d'information soit établi en consultation avec une autorité compétente. Cela est nécessaire si l'on veut éviter qu'une conférence ayant son siège dans un pays développé n'exige d'un petit exportateur d'un pays en développement la même somme de renseignements qu'elle pourrait légitimement demander à une grande société d'un pays développé.

D. Surtaxes

238. "Les surtaxes imposées par une conférence pour tenir compte d'augmentations subites ou extraordinaires des coûts ou de pertes de recettes seront réputées temporaires" (article 16, par. 1). Cet article prévoit qu'avant l'imposition d'une surtaxe, préavis devrait en être donné et que des consultations auraient lieu, mais il ne laisse que 15 jours pour arriver à un accord avant que la question ne soit renvoyée devant le mécanisme de règlement des différends prévu par le code. L'article 23, dans son paragraphe 4, dispose qu'un différend relatif à une surtaxe peut être soumis à la conciliation obligatoire internationale. Une mesure d'urgence ne pouvant évidemment pas être retardée pour attendre le résultat de la conciliation, le code prévoit que la surtaxe peut être imposée si le différend n'est toujours pas réglé dans les 30 jours qui suivent la réception du préavis.

239. Il conviendrait que les organisations de chargeurs et les conférences s'entendent sur les formules à utiliser pour l'imposition des surtaxes d'ajustement monétaire et sur les principes à appliquer pour la surveillance régulière de ces surtaxes. Il existe des formules d'imposition établies de longue date qui sont largement utilisées par les conférences, et l'on pourrait en retenir une qui convienne après l'avoir, si nécessaire, adaptée aux exigences propres aux tarifs de conférence en cause. Il faudrait prévoir un système de révision périodique de ces formules, qui porterait notamment sur les périodes de référence, le taux de change de base et les combinaisons de monnaies. On pourrait s'entendre aussi sur une formule et une procédure appropriées en ce qui concerne les surtaxes de soutage 20/, ainsi que sur les principes à appliquer pour l'imposition et la surveillance des surtaxes d'encombrement portuaire 21/.

Chapitre XVI

QUESTIONS DIVERSES

240. Outre les questions que nous avons déjà examinées, il y a d'autres points du code que les gouvernements, les organisations de chargeurs ou les compagnies maritimes nationales, selon le cas, devront peut-être aborder avec les conférences assurant leurs trafics :

procédures d'adoption des décisions;

accords de fidélité;

dérogations;

rapports annuels;

adéquation des services;

représentation.

Nous allons les analyser dans le présent chapitre.

A. Procédures d'adoption des décisions

241. Cette question fait l'objet de l'article 3. Puisque les procédures à fixer seront prescrites dans l'accord de conférence, il faudra les examiner pour s'assurer qu'elles sont conformes au code. Les points à relever plus particulièrement sont les suivants :

Les procédures "doivent être fondées sur le principe de l'égalité entre toutes les compagnies membres à part entière";

Ces procédures définiront les questions sur lesquelles les décisions seront prises à l'unanimité;

Aucune décision relative à une question ayant trait au trafic entre deux pays ne pourra être prise sans l'assentiment des compagnies maritimes de ces deux pays.

242. Il est courant chez les pays en développement de n'avoir qu'une seule compagnie pour assurer un trafic alors que le partenaire commercial du pays développé en aura souvent plusieurs pour transporter le même volume de marchandises; aussi est-il important de veiller à ce que les compagnies nationales qui sont seules sur un trafic ne puissent pas être mises en minorité par les compagnies plus nombreuses de leurs partenaires commerciaux lors des votes sur des questions fondamentales.

243. Il faudrait spécifier et définir d'un commun accord les questions ayant trait au trafic entre deux pays à propos desquelles les décisions doivent être prises avec l'assentiment des deux groupes de compagnies maritimes nationales.

B. Accords de fidélité

244. L'idée des conférences était en l'espèce de s'assurer que les chargeurs ne se laisseraient pas attirer par les tarifs plus avantageux éventuellement offerts par des indépendants mais resteraient fidèles aux transporteurs membres des conférences. Celles-ci utilisent de moins en moins cette formule. Mais comme le code en autorise explicitement la continuation (article 7, par. 1), il est indispensable d'en parler.

245. L'article 7 dispose que ces accords "sont fondés sur le système du contrat ou sur tout autre système également licite". En fait, il existe actuellement trois formes de lien : la ristourne différée, l'abonnement et la double tarification. Comme son nom l'indique, la ristourne différée n'est pas versée au moment de l'expédition mais elle est gardée par la conférence et payée plus tard. C'est une formule qui du point de vue des chargeurs laisse beaucoup à désirer et il vaudrait mieux utiliser l'une des deux autres avec lesquelles la ristourne est payée immédiatement.

246. Les gouvernements ou les organisations de chargeurs chercheront peut-être à éliminer complètement de leurs trafics le système de la ristourne différée. Il faudrait alors choisir entre l'abonnement et la double tarification. Le détail des conditions devrait être réglé entre les conférences et les chargeurs.

C. Dérogations

247. L'article 8 traite des dérogations, c'est-à-dire l'autorisation donnée aux chargeurs d'utiliser les possibilités de transport hors conférence sans être réputés avoir violé l'accord de fidélité. La conférence ne devrait faire aucune difficulté pour octroyer cette autorisation lorsqu'elle ne prévoit aucun appareillage dans un délai convenu ou lorsque, si elle en prévoit un, le navire doit arriver à destination trop tard pour répondre aux besoins du chargeur parce que, par exemple, ses ports d'escale intermédiaires sont trop nombreux. Au moment de la rédaction de l'accord de conférence, il importe de s'assurer qu'il contient les dispositions voulues à ce sujet. Force est de reconnaître que le droit à dérogation est une question litigieuse car les chargeurs risquent d'en abuser en gardant délibérément leurs marchandises. Les dispositions à prévoir effectivement devront donc être assez strictes pour protéger la conférence contre les abus des chargeurs tout en étant assez souples pour assurer que les chargeurs ne perdent pas leur débouché parce que la conférence n'avait pas de navire disponible au moment voulu.

248. Il faudrait tenir compte aussi du paragraphe 16 de l'article 2 dans lequel il est question des marchandises laissées en souffrance par une compagnie membre pour une raison quelconque. Stricto sensu, il n'y a pas là matière à dérogation, car le texte en question envisage que la marchandise restera confiée à la conférence. L'accord de pool, s'il y en a un, doit absolument couvrir ce point. C'est ainsi notamment qu'il importe de ménager la souplesse voulue dans l'accord de pool pour que les marchandises en souffrance puissent être chargées sans retard sur un autre navire, même si elles viennent en sus de la part de trafic qui lui est allouée.

D. Rapports annuels

249. La teneur du rapport annuel que la conférence doit remettre en vertu de l'article 10 est aussi une question qui mérite d'être examinée. Il faudrait admettre dès le départ que les autorités compétentes recevront le rapport régulièrement sans avoir à le demander expressément chaque année. Les conférences ne devront ménager aucun effort pour assurer que le rapport soit aussi complet que possible. Il ne faudra cependant pas oublier :

que la diffusion du rapport sera telle qu'il ne saurait contenir des renseignements jugés à bon droit confidentiels sur le plan commercial;

que les conférences ne sont généralement pas en mesure de rassembler et de publier des renseignements présentant un intérêt économique général.

E. Adéquation des services

250. L'article 19 fait expressément obligation aux conférences de prendre les mesures nécessaires "pour que les compagnies membres assurent des services réguliers, suffisants et efficaces, aussi fréquents que l'exige le trafic qu'elles desservent". Il apparaît à l'évidence que, pour se conformer aux dispositions du code, l'examen par les conférences des activités de leurs compagnies membres doit aller au-delà de la détection des pratiques irrégulières et des infractions pour s'intéresser aussi à la qualité des services.

251. L'article 19 traite aussi des possibilités de rationaliser les services afin d'en accroître l'efficacité et d'en réduire le coût. L'expérience a montré que l'on peut réaliser des gains économiques importants grâce à une rationalisation des dessertes. Les gouvernements et les organisations de chargeurs voudront peut-être soulever cette question avec les conférences et faire entreprendre une étude sur les possibilités de rationalisation dans les trafics en cause.

F. Représentation des conférences

252. "Les conférences instituent une représentation locale dans tous les pays dont elles assurent le trafic, mais, si des raisons pratiques s'y opposent, la représentation pourra se faire au niveau régional" (article 21). Le représentant assurera la liaison entre les chargeurs et la conférence, et celle-ci, quand elle l'estimera utile, pourra lui déléguer des pouvoirs de décision.

253. Les gouvernements voudront peut-être insister sur deux points :

Le représentant local ou régional ne devrait pas être un agent maritime car il y aurait alors un conflit d'intérêt, encore qu'un représentant puisse agir au nom de deux ou plusieurs conférences;

La conférence devrait déléguer à son représentant des pouvoirs suffisants, qui seraient précisés dans l'accord de conférence 22/.

254. L'article 20 relatif au siège de la conférence devra lui aussi être pris en considération dans ce contexte.

Chapitre XVII

LISTE DES QUESTIONS DEVANT ETRE TRAITEES DANS LES ACCORDS DE CONFERENCE

255. L'examen, dans les chapitres IX à XVI, des questions soulevées par l'application du code a révélé un certain nombre de points qui doivent être couverts par les accords de conférence. Si dans la majorité des cas, le code ne les présente pas comme des éléments spécifiques devant nécessairement figurer dans les accords de conférence, il s'agit néanmoins, comme il a été expliqué dans les chapitres précédents, de points qu'il serait utile de mentionner ou de préciser dans les accords de conférence afin de garantir l'application effective du code.

256. La liste que l'on trouvera dans le paragraphe suivant n'est pas une liste exhaustive des sujets qui devraient être abordés dans les accords de conférence. Les gouvernements, les conférences et les chargeurs devront étudier attentivement le code pour déterminer quels autres points doivent figurer dans les accords en raison de dispositions spécifiques du code et quels autres points, le cas échéant, ils désirent voir traiter même si rien à ce sujet n'est dit dans le code ou suggéré dans le présent document.

257. On trouvera ci-après indiqués les passages du présent document où il est fait référence aux questions qu'il est jugé nécessaire d'aborder dans les accords de conférence :

Etablissement de critères pour la définition d'"un service régulier, suffisant et efficace" - voir le paragraphe 144 du chapitre IX;

Procédures relatives aux demandes d'admission et de réadmission, y compris les dispositions permettant de solliciter les vues des chargeurs et des autorités compétentes - voir le paragraphe 148 du chapitre IX;

Possibilité d'imposer le paiement d'une compensation à une compagnie qui se retire d'une conférence - voir le paragraphe 153 du chapitre IX;

Définition d'un pool et dispositions y relatives - voir le paragraphe 155 du chapitre X;

Administration de la répartition du trafic - voir les paragraphes 160 à 164 et 168 à 170 du chapitre X;

Critères pour la détermination des parts de trafic - voir les paragraphes 157 à 159 et 165 à 167 du chapitre X;

Procédures d'adoption des décisions, en particulier dans le cas d'une compagnie maritime nationale unique - voir les paragraphes 241 à 243 du chapitre XVI;

Dispositions en matière de discipline interne, notamment en matière de règles de bonne conduite - voir les paragraphes 185 à 190 du chapitre XII;

Parties autorisées à demander la tenue de consultations et à participer aux consultations - voir les paragraphes 200 à 202 du chapitre XIII;

Calendrier relatif aux augmentations générales des taux de fret - voir les paragraphes 229 à 231 du chapitre XV;

Procédures de détermination des taux de fret à appliquer à de nouveaux types de marchandises - voir les paragraphes 233 et 234 du chapitre XV;

Procédures et documentation d'information concernant les taux de fret promotionnels - voir les paragraphes 235 à 237 du chapitre XV;

Procédures pour obtenir des dérogations et procédures concernant les marchandises laissées en souffrance - voir les paragraphes 247 et 248 du chapitre XVI;

Représentation des conférences - voir les paragraphes 252 et 253 du chapitre XVI.

258. Il existe d'autres questions qui ont été soulevées dans les chapitres précédents et sur lesquelles un accord entre une conférence et le gouvernement peut être nécessaire pour que celui-ci soit dûment assuré que le code sera effectivement appliqué et que les intérêts nationaux seront protégés dans le trafic considéré. Ces questions pourraient être traitées par la législation nationale pertinente ou dans un autre instrument juridique relatif à l'application du code, mais la meilleure solution serait peut-être qu'elles soient abordées dans un mémorandum d'accord conclu entre les autorités compétentes et la conférence. Il s'agit des questions suivantes :

Organisations de chargeurs et chargeurs autorisés à participer aux consultations - voir le paragraphe 201 du chapitre XIII;

Critères de détermination des taux de fret - voir les paragraphes 209 à 217 du chapitre XIV;

Evaluation du niveau des coûts de la conférence - voir les paragraphes 218 à 222 du chapitre XIV;

Gel des taux de fret - voir les paragraphes 224 et 225 du chapitre XIV;

Procédures concernant les augmentations générales des taux de fret - voir les paragraphes 228 à 232 du chapitre XV;

Formules et principes concernant les surtaxes - voir les paragraphes 238 et 239 du chapitre XV;

Examen impartial et conciliation locale - voir le paragraphe 190 du chapitre XII et le paragraphe 196 du chapitre XIII.

Notes

1/ Les discussions et les négociations à la CNUCED se déroulent entre quatre principaux groupes régionaux de pays :

Groupe B - pays développés à économie de marché
Groupe des 77 - pays en développement
Groupe D - pays socialistes d'Europe orientale
Chine.

2/ Le tonnage pertinent est celui qui est donné par le Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables 1973, tableau 2 "World-Fleets-Analysis by Principal Types", en ce qui concerne les navires de charge classiques (passagers/marchandises) et les navires porte-conteneurs (porte-conteneurs cellulaires intégraux), à l'exception de la flotte de réserve des Etats-Unis ainsi que des flottes des Grands Lacs des Etats-Unis et du Canada.

3/ Voir la résolution 35/36 de l'Assemblée générale.

4/ Pour une analyse détaillée, voir "Activités de la CNUCED dans le domaine des transports maritimes" (TD/278), Genève, 1983.

5/ Pour les mesures législatives à prendre en ce qui concerne la définition de l'expression "conférence maritime", telle qu'elle est utilisée dans le code, voir le chapitre VIII.

6/ Pour un examen de la question des compagnies maritimes hors conférence, voir le chapitre III.

7/ Reproduit à l'annexe V.

8/ On trouvera dans l'annexe IV une liste des réserves et déclarations faites par les parties contractantes.

9/ Voir le paragraphe 21 du chapitre I.

10/ TD/CODE/13, p. 86.

11/ Voir aussi sur ce sujet le chapitre III.

12/ Les conditions qui devraient être appliquées lorsque les navires sont immatriculés sous pavillon national ont été détaillées dans la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, qui a été adoptée par la Conférence de plénipotentiaires le 7 février 1986. Le texte intégral de la Convention figure dans le document TD/RS/CONF/23, qui peut être obtenu, sur demande, auprès du secrétariat de la CNUCED.

13/ Voir également le paragraphe 114 du chapitre VIII.

14/ Voir l'article 2.1 du Règlement No 954/79 du Conseil des Communautés européennes, reproduit dans l'annexe V.

15/ Voir également les paragraphes 110 à 114 du chapitre VIII.

16/ Voir également les paragraphes 165 et 166 du chapitre X et le paragraphe 182 du chapitre XI.

17/ Voir le chapitre XI.

18/ A cet égard, voir aussi les paragraphes 115 à 120 du chapitre VIII.

19/ Pour plus d'informations sur la création et les activités des conseils de chargeurs et des services d'étude des transports maritimes, voir "Protection des intérêts des chargeurs - Principes directeurs à l'intention des pays en développement" (TD/B/C.4/176), qui peut être obtenu, sur demande, auprès du secrétariat de la CNUCED.

20/ La question des surtaxes des conférences maritimes a été examinée dans un rapport de la CNUCED intitulé "Formules et méthodes utilisées pour calculer et appliquer les surtaxes des conférences maritimes" (TD/B/C.4/265). On peut se le procurer, sur demande, auprès du secrétariat de la CNUCED.

21/ Les surtaxes d'encombrement portuaire sont examinées dans le rapport de la CNUCED "Développement et amélioration des ports - surtaxes d'encombrement portuaire : les principes fondamentaux" (TD/B/C.4/279). On peut se le procurer sur demande, auprès du secrétariat de la CNUCED.

22/ Voir également le paragraphe 135 du chapitre VIII.

ANNEXE 1

Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes*/

*/ TD/CODE/13/Add.1.

Annexe I

CONVENTION RELATIVE À UN CODE DE CONDUITE DES CONFÉRENCES MARITIMES

OBJECTIFS ET PRINCIPES

Les Parties contractantes à la présente Convention,

Désirant améliorer le système de conférences maritimes,

Reconnaissant la nécessité d'un code de conduite des conférences maritimes qui soit universellement acceptable,

Tenant compte des besoins et des problèmes propres aux pays en voie de développement sur le plan des activités des conférences maritimes qui assurent leur trafic extérieur,

Convenant d'exprimer dans le Code les objectifs fondamentaux et les principes de base ci-après :

a) L'objectif consistant à faciliter l'expansion ordonnée du trafic maritime mondial;

b) L'objectif consistant à stimuler le développement de services maritimes réguliers et efficaces, adaptés aux besoins du trafic considéré;

c) L'objectif consistant à assurer l'équilibre entre les intérêts des fournisseurs et ceux des utilisateurs de services réguliers de transport maritime;

d) Le principe selon lequel les pratiques des conférences maritimes ne devraient entraîner aucune discrimination à l'encontre des armateurs, des chargeurs ou du commerce extérieur d'aucun pays;

e) Le principe selon lequel les conférences ont des consultations sérieuses avec les organisations de chargeurs, les représentants des chargeurs et les chargeurs sur les questions d'intérêt commun, avec la participation, sur demande, des autorités compétentes;

f) Le principe selon lequel les conférences devraient mettre à la disposition des parties intéressées des renseignements pertinents sur celles de leurs activités qui concernent ces parties et publier des renseignements concrets sur leurs activités,

Sont convenues de ce qui suit :

Première partie

Chapitre premier

DÉFINITIONS

Conférence maritime ou conférence

Un groupe d'au moins deux transporteurs-exploitants de navires qui assure des services internationaux réguliers pour le transport de marchandises sur une ligne ou des lignes particulières dans des limites géographiques déterminées et qui a conclu un accord ou un arrangement, quelle qu'en soit la nature, dans le cadre duquel ces transporteurs opèrent en appliquant des taux de fret uniformes ou communs et toutes autres conditions de transport concertées pour la fourniture de services réguliers.

Compagnie maritime nationale

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.

Les compagnies qui sont la propriété et sous la gestion d'une entreprise commune comportant au moins deux pays, dont le capital social est détenu pour une part substantielle par des intérêts nationaux, publics et/ou privés, de ces pays, et dont le siège social est situé et effectivement contrôlé dans l'un de ces pays, peuvent être reconnues comme compagnie nationale par les autorités compétentes desdits pays.

Compagnie maritime d'un pays tiers

Un transporteur-exploitant de navires dans ses opérations entre deux pays dont il n'est pas compagnie maritime nationale.

Chargeur

Personne physique ou morale qui a conclu ou qui manifeste l'intention de conclure un accord contractuel ou autre avec une conférence ou une compagnie maritime en vue du transport de marchandises sur lesquelles elle a un titre privilégié.

Organisation de chargeurs

Association ou organisation équivalente qui soutient, représente et protège les intérêts des chargeurs et que l'autorité compétente ou les autorités compétentes du pays dont elle représente les chargeurs reconnaissent à ce titre si elles le désirent.

Marchandises transportées par la conférence

Cargaisons transportées par les compagnies maritimes membres d'une conférence conformément à l'accord de conférence.

Autorité compétente

Un gouvernement ou un organisme désigné par un gouvernement ou par voie de législation nationale pour s'acquitter de l'une quelconque des fonctions que les dispositions du présent Code assignent à ladite autorité.

Taux de fret promotionnel

Taux établi pour promouvoir le transport d'exportations non traditionnelles du pays considéré.

Taux de fret spécial

Taux de fret préférentiel, autre qu'un taux de fret promotionnel, susceptible de négociation entre les parties intéressées.

Chapitre II

RELATIONS ENTRE LES COMPAGNIES MARITIMES MEMBRES D'UNE CONFÉRENCE

Article premier

COMPOSITION DE LA CONFÉRENCE

1. Toute compagnie nationale a le droit d'être membre à part entière d'une conférence qui assure le trafic extérieur de son pays, sous réserve des critères énoncés au paragraphe 2 de l'article premier. Les compagnies maritimes qui ne sont compagnies nationales dans aucun des trafics assurés par une conférence ont le droit de devenir membres à part entière de cette conférence, sous réserve des critères énoncés aux paragraphes 2 et 3 de l'article premier et des dispositions relatives à la participation au trafic énoncés à l'article 2 en ce qui concerne les compagnies maritimes de pays tiers.

2. La compagnie maritime qui demande son admission à une conférence doit prouver qu'elle est en mesure et qu'elle a l'intention d'assurer, y compris le cas échéant, en exploitant des navires affrétés, à condition que les critères énoncés dans le présent paragraphe soient respectés, un service régulier, suffisant et efficace, à long terme, selon la définition donnée dans l'accord de conférence dans le cadre de la conférence; elle s'engage à respecter toutes les conditions et modalités de l'accord de conférence, et dépose une caution financière destinée à garantir toute obligation financière en cours en cas de retrait, suspension ou expulsion ultérieure, si l'accord de conférence l'exige.

3. Lors de l'examen d'une demande d'admission présentée par une compagnie maritime qui n'est compagnie nationale dans aucun des trafics assurés par la conférence intéressée, doivent notamment être pris en considération, outre les dispositions du paragraphe 2 de l'article premier, les critères ci-après :

a) Le volume effectif et les perspectives d'accroissement du trafic sur la ligne ou les lignes desservies par la conférence;

b) Le rapport entre le tonnage disponible et le volume effectif et prévisible du trafic sur la ligne ou les lignes desservies par la conférence;

c) L'effet probable de l'admission de la compagnie maritime à la conférence sur l'efficacité et la qualité des services fournis par la conférence;

d) La participation actuelle de la compagnie maritime au trafic sur la même ligne ou les mêmes lignes hors conférence;

e) La participation actuelle de la compagnie maritime au trafic sur la même ligne ou les mêmes lignes dans le cadre d'une autre conférence.

Les critères ci-dessus sont appliqués sans préjudice de la mise en œuvre des dispositions de l'article 2 relatives à la participation au trafic.

4. Une conférence statue rapidement sur une demande d'admission ou de réadmission et communique sa décision à la compagnie postulante rapidement et, au plus tard, dans les six mois suivant la date de la demande. En rejetant la demande d'admission ou de réadmission, la conférence donne en même temps par écrit les motifs de son refus.

5. En examinant une demande d'admission, une conférence tient compte des vues présentées par les chargeurs et les organisations de chargeurs des pays dont elle assure le trafic ainsi que des vues des autorités compétentes, si celles-ci le demandent.

6. Outre les critères d'admission énoncés au paragraphe 2 de l'article premier, la compagnie maritime qui fait une demande de réadmission fournit également la preuve qu'elle a rempli ses obligations conformément aux paragraphes 1 et 4 de l'article 4. La conférence peut procéder à une enquête minutieuse sur les circonstances dans lesquelles la compagnie a quitté la conférence.

Article 2

PARTICIPATION AU TRAFIC

1. Toute compagnie maritime admise à une conférence aura des droits de desserte et de chargement dans les trafics assurés par cette conférence.

2. Si une conférence exploite un pool, toutes les compagnies maritimes membres de la conférence qui assurent le trafic faisant l'objet du pool auront le droit de participer au pool pour le trafic en question.

3. Pour déterminer les parts de trafic auxquelles les compagnies membres ont droit, les compagnies maritimes nationales de chaque pays, quel que soit leur nombre, sont réputées constituer un seul groupe de compagnies maritimes pour ce pays.

4. Pour déterminer une part de trafic dans un pool de compagnies membres et/ou de groupes de compagnies maritimes nationales conformément au paragraphe 2 de l'article 2, les principes ci-après, relatifs à leur droit de participer au trafic assuré par la conférence, sont appliqués, à moins qu'il n'en soit convenu autrement :

a) Chacun des groupes de compagnies maritimes nationales de deux pays entre lesquels la conférence assure des transports au titre du commerce extérieur a un droit égal de participer au fret et au volume des cargaisons composant

leurs échanges extérieurs mutuels et transportés par la conférence;

b) Les compagnies maritimes de pays tiers, s'il en est, ont le droit d'obtenir une part appréciable, 20 p. 100 par exemple, du fret et du volume des cargaisons composant ces échanges.

5. Si, dans l'un quelconque des pays dont les cargaisons sont transportées par une conférence, il n'y a pas de compagnie maritime nationale participant au transport des cargaisons en question, la part du trafic à laquelle les compagnies maritimes nationales de ce pays auraient droit conformément au paragraphe 4 de l'article 2 est répartie entre les diverses compagnies membres participant au trafic, au prorata de leurs parts respectives.

6. Si les compagnies maritimes nationales d'un pays décident de ne pas transporter en totalité leur part du trafic, la fraction de leur part du trafic qu'elles ne transportent pas sera répartie entre les diverses compagnies membres participant au trafic, au prorata de leurs parts respectives.

7. Si les compagnies maritimes nationales des pays intéressés ne participent pas au trafic entre ces pays qui est assuré par une conférence, les parts de trafic transportées par la conférence entre ces pays seront réparties entre les compagnies membres participantes de pays tiers par voie de négociations commerciales entre ces compagnies.

8. Les compagnies maritimes nationales d'une région, membres d'une conférence, à une extrémité du trafic assuré par la conférence, pourront redistribuer entre elles d'un commun accord les parts de trafic qui leur sont attribuées, conformément aux dispositions des paragraphes 4 à 7 inclus de l'article 2.

9. Sous réserve des dispositions des paragraphes 4 à 8 inclus de l'article 2 relatives aux parts de trafic attribuées à des compagnies maritimes ou groupes de compagnies maritimes, les accords de pool ou de participation au trafic seront revus par la conférence périodiquement, à des intervalles qui seront stipulés dans ces accords et conformément à des critères qui seront spécifiés dans l'accord de conférence.

10. La mise en application du présent article commencera aussitôt que possible après l'entrée en vigueur de la présente Convention et sera achevée à l'expiration d'une période de transition dont la durée ne dépassera en aucun cas deux ans, compte tenu de la situation particulière dans chacun des trafics considérés.

11. Les compagnies maritimes membres d'une conférence ont le droit d'exploiter des navires affrétés pour s'acquitter de leurs obligations de membres de la Conférence.

12. Les critères de participation au trafic et de révision des parts énoncés aux paragraphes 1 à 11 inclus de l'article 2 s'appliquent quand, en l'absence de pool, il existe un accord d'accostage, de desserte et/ou de répartition du trafic sous toute autre forme.

13. Quand il n'existe dans une conférence aucun accord de pool, d'accostage, de desserte ou autre accord de participation au trafic, l'un quelconque des groupes de compagnies maritimes nationales membres de la conférence peut demander que des accords de pool soient conclus en ce qui concerne le trafic entre leur pays assuré par la conférence conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article 2, ou il peut demander que les dessertes soient ajustées de façon à donner à ces compagnies la possibilité de bénéficier substantiellement des mêmes droits à participer au trafic entre ces deux pays assuré par la conférence que ceux dont elles auraient bénéficié en application des dispositions du paragraphe 4 de l'article 2. Toute demande en ce sens sera examinée et tranchée par la conférence. Si l'accord ne se fait pas sur la création d'un pool ou l'ajustement des dessertes entres les membres de la conférence, les groupes de compagnies nationales des pays situés aux deux extrémités du trafic disposeront de la majorité des voix dans la décision de créer un tel pool ou d'ajuster les dessertes. La question sera tranchée dans un délai qui ne dépassera pas six mois à compter de la réception de la demande.

14. En cas de désaccord entre les compagnies maritimes nationales des pays situés aux deux extrémités, dont le trafic est assuré par la Conférence, sur le point de savoir s'il y a ou non lieu d'adopter un accord de pool, ces compagnies peuvent demander que, à l'intérieur de la conférence, les dessertes soient ajustées de façon à donner auxdites compagnies la possibilité de bénéficier substantiellement des mêmes droits à participer au trafic entre les deux pays que ceux dont elles auraient bénéficié en vertu des dispositions du paragraphe 4 de l'article 2. S'il n'y a pas de compagnie maritime nationale dans l'un des pays dont la conférence assure le trafic, la ou les compagnies nationales de l'autre pays peuvent formuler la même demande. La conférence s'efforcera dans toute la mesure possible de faire droit à cette demande. Si toutefois la demande n'est pas satisfaite, les autorités compétentes aux deux extrémités du trafic peuvent se saisir de la question si elles le désirent et faire connaître leurs vues aux parties intéressées pour que celles-ci les examinent. Faute d'accord, le différend sera tranché suivant les procédures instituées dans le présent Code.

15. Les autres compagnies maritimes membres d'une conférence peuvent également demander l'adoption d'accords de pool ou de desserte et la demande sera examinée par la conférence conformément aux dispositions pertinentes du présent Code.

16. Une conférence doit prévoir, dans tout accord de pool, les mesures voulues pour le cas où les marchandises seraient laissées en souffrance par une compagnie membre pour une raison quelconque, sauf en cas de présentation tardive par le chargeur. Un accord de ce genre doit stipuler qu'un navire disposant d'espace non réservé et utilisable est autorisé à charger les marchandises, même en sus de la part

de pool de la compagnie dans le trafic en question, si faute de cette autorisation, les marchandises risquent de rester à quai et d'être retardées au-delà d'une période fixée par la conférence.

17. Les dispositions des paragraphes 1 à 16 inclus de l'article 2 concernent toutes les marchandises quels que soient leur origine, leur destination ou l'usage auquel elles sont destinées, à l'exception du matériel militaire transporté aux fins de la défense nationale.

Article 3

PROCÉDURES D'ADOPTION DES DÉCISIONS

Les procédures prescrites dans un accord de conférence pour l'adoption des décisions doivent être fondées sur le principe de l'égalité entre toutes les compagnies membres à part entière; elles seront conçues de manière que les règles de vote n'entravent pas le bon fonctionnement de la conférence et le service du trafic et elles définiront les questions sur lesquelles les décisions seront prises à l'unanimité. Toutefois, aucune décision ne pourra être prise au sujet de questions définies dans un accord de conférence concernant le trafic entre deux pays sans l'assentiment des compagnies maritimes nationales de ces deux pays.

Article 4

SANCTIONS

1. Une compagnie maritime membre d'une conférence a le droit, sous réserve des dispositions concernant le retrait qui figurent dans les accords de pool et/ou dans les arrangements de participation au trafic, de se libérer, sans encourir de sanctions, des obligations de l'accord de conférence après avoir donné un préavis de trois mois, à moins que l'accord de conférence ne stipule un délai différent, mais elle est tenue de remplir les obligations qui lui incombaient en tant que membre de la conférence la date à laquelle elle s'est libérée.

2. Une conférence peut, moyennant un préavis dont la durée est spécifiée dans l'accord de conférence, suspendre ou expulser un membre en cas d'infraction grave aux modalités et conditions de l'accord de conférence.

3. L'expulsion ou la suspension ne prennent pas effet avant qu'un avis motivé en ait été donné par écrit et que tout différend ait été réglé comme prévu au chapitre VI.

4. En cas de retrait ou d'expulsion, la compagnie maritime en cause est tenue de payer sa part des obligations financières en cours de la conférence, jusqu'à la date de son retrait ou de son expulsion. En cas de retrait, de suspension ou d'expulsion, elle n'est pas dégagée de ses propres obligations financières découlant de l'accord de conférence ni de ses obligations à l'égard des chargeurs.

Article 5

DISCIPLINE INTERNE

1. Les conférences doivent adopter et tenir à jour une liste indicative, aussi complète que possible, des pratiques considérées comme des pratiques irrégulières et/ou des infractions à l'accord de conférence, et elles doivent instituer un appareil efficace de discipline interne applicable à ces pratiques avec des dispositions spécifiques prévoyant :

a) Qu'il sera fixé, pour les pratiques irrégulières ou les infractions, des sanctions ou un échelle de sanctions proportionnelles à leur gravité;

b) Que les arrêts et/ou les décisions rendus au sujet de plaintes formées contre des pratiques ou infractions feront, à la demande de la conférence ou de toute autre partie en cause, l'objet d'un examen et d'une révision impartiale par une personne ou un organisme n'ayant de lien avec aucune des compagnies maritimes membres de la conférence ni avec les compagnies qui leur sont affiliées;

c) Que les autorités compétentes des pays desservis par la conférence et de ceux dont les compagnies maritimes sont membres de ladite conférence seront avisées, sur demande, de la suite donnée aux plaintes formées contre des pratiques irrégulières et/ou des infractions, l'anonymat des parties en cause étant respecté.

2. Les compagnies maritimes et les conférences sont en droit de compter sur la pleine coopération des chargeurs et des organisations de chargeurs dans leurs efforts pour lutter contre les pratiques irrégulières et les infractions.

Article 6

ACCORDS DE CONFÉRENCE

Tous les accords de conférence, accords de pool et accords sur les droits d'accostage et de desserte, ainsi que les amendements ou autres documents se rapportant directement à ces accords et ayant une incidence sur eux, doivent être mis, sur demande, à la disposition des autorités compétentes des pays desservis par la conférence et de ceux dont les compagnies maritimes sont membres de ladite conférence.

Chapitre III

RELATIONS AVEC LES CHARGEURS

Article 7

ACCORDS DE FIDÉLITÉ

1. Les compagnies maritimes membres d'une conférence ont le droit de passer avec les chargeurs et d'appliquer des accords de fidélité dont le type et la teneur sont arrêtés par voie de consultations entre la conférence et les organisations de chargeurs ou représentants des chargeurs. Ces accords doivent contenir des garanties stipulant explicitement les droits des chargeurs et ceux des membres de la

conférence. Ils sont fondés sur le système du contrat ou sur tout autre système également licite.

2. Quels que soient les accords de fidélité conclus, le taux de fret applicable aux chargeurs fidèles doit être compris dans une échelle déterminée de pourcentages du taux de fret applicable aux autres chargeurs. Si une modification de l'écart entre les deux taux entraîne un accroissement des taux appliqués aux chargeurs, elle ne peut entrer en vigueur qu'après un préavis de 150 jours donné aux chargeurs en question ou suivant la pratique régionale et/ou l'accord conclu. Les différends relatifs à une modification de l'écart seront réglés de la manière prévue dans l'accord de fidélité.

3. Un accord de fidélité doit contenir des garanties stipulant explicitement les droits et obligations des chargeurs et ceux des compagnies maritimes membres de la conférence, conformément aux dispositions, entre autres, ci-après :

a) La responsabilité du chargeur jouera pour des cargaisons dont lui-même, la compagnie qui lui est affiliée, sa filiale ou son transitaire contrôle le transport, conformément au contrat de vente des marchandises considérées, sous réserve qu'il n'essaie pas, au moyen d'une échappatoire, d'un subterfuge ou d'un intermédiaire, de détourner des cargaisons en violation de son accord de fidélité;

b) Le contrat de fidélité doit préciser le montant de l'indemnisation effective ou des dommages-intérêts contractuels et/ou de l'amende. Les compagnies membres de la conférence peuvent toutefois décider de fixer les dommages-intérêts à un chiffre plus bas ou de renoncer à demander des dommages-intérêts. En aucun cas, les dommages-intérêts contractuels dus par le chargeur ne dépasseront le montant du fret pour le transport visé, calculé au taux prévu dans le contrat;

c) Le chargeur est en droit de recouvrer intégralement son statut de fidélité, sous réserve de satisfaire aux conditions fixées par la conférence, qui sont spécifiées dans l'accord de fidélité;

d) L'accord de fidélité renfermera :

i) La liste des cargaisons, y compris, le cas échéant, les cargaisons transportées en vrac sans être marquées ni dénombrées, qui sont expressément exclues du champ de l'accord de fidélité;

ii) La définition des conditions dans lesquelles des cargaisons autres que les cargaisons visées à l'alinéa i ci-dessus sont réputées exclues du champ de l'accord de fidélité;

iii) Le mode de règlement des différends se rapportant à l'application des accords de fidélité;

iv) Une disposition prévoyant que l'accord de fidélité prendra fin à la demande d'un chargeur ou d'une conférence, sans aucune sanction, à l'expiration d'un préavis spécifié qui est donné par écrit;

v) Les conditions d'octroi des dérogations.

4. En cas de différend entre une conférence et une organisation de chargeurs, des représentants de chargeurs et/ou des chargeurs, sur le type ou la teneur d'un projet d'accord de fidélité, l'une ou l'autre des parties peut faire trancher le différend suivant les procédures appropriées instituées dans le présent Code.

Article 8

DÉROGATIONS

1. Les conférences prescriront, dans le cadre des accords de fidélité, que les demandes de dérogation des chargeurs seront examinées et qu'une décision sera prise rapidement et, si la dérogation est refusée, que les motifs en seront donnés par écrit, sur demande. Si une conférence ne confirme pas, dans un délai spécifié dans l'accord de fidélité, un espace suffisant pour embarquer les marchandises d'un chargeur dans un délai également spécifié dans ledit accord, le chargeur aura le droit, sans être pénalisé, d'utiliser un navire quelconque pour le transport en question.

2. Dans les ports qui ne sont desservis par les conférences que si la cargaison atteint un minimum spécifié, les chargeurs ont automatiquement le droit, au cas où la compagnie maritime ne fait pas escale malgré l'avis dûment adressé par les chargeurs ou ne répond pas à cet avis dans un délai convenu, d'utiliser tout navire disponible pour le transport de leur cargaison, sans compromettre leur statut de fidélité.

Article 9

PUBLICATION DES BARÈMES ET DES CONDITIONS ET/OU RÈGLEMENTS CONNEXES

Les barèmes, conditions connexes, règlements et toute modification les concernant doivent être, sur demande, mis à la disposition des chargeurs, organisations de chargeurs et autres parties intéressées, à un prix raisonnable, et pourront être consultés dans les bureaux des compagnies maritimes et de leurs agents. Ils doivent énoncer toutes les conditions relatives à l'application des taux de fret et au transport de toutes les cargaisons qu'ils visent.

Article 10

RAPPORTS ANNUELS

Les conférences doivent remettre chaque année aux organisations de chargeurs ou aux représentants de chargeurs des rapports sur leurs activités, destinés à leur donner des renseignements généraux sur toute question présentant un intérêt pour eux, notamment les renseignements pertinents sur les consultations avec les chargeurs et les organisations de chargeurs, la suite donnée aux plaintes, les changements survenus dans la composition de la conférence et les modifications importantes apportées au service, aux barèmes et aux conditions de transport. Ces rapports annuels doivent être communiqués, sur demande, aux autorités compétentes des pays dont la conférence en cause assure le trafic.

Article 11

MÉCANISME DE CONSULTATION

1. Des consultations doivent avoir lieu sur les questions d'intérêt commun entre la conférence, les organisations de chargeurs, les représentants de chargeurs et, dans la mesure possible, les chargeurs, que l'autorité compétente peut désigner à cette fin, si elle le désire. Ces consultations ont lieu toutes les fois qu'elles sont demandées par l'une quelconque des parties susmentionnées. Les autorités compétentes ont le droit, sur demande, de participer pleinement aux consultations, sans que cela signifie qu'elles jouent un rôle dans l'adoption des décisions.

2. Les questions suivantes, entre autres, peuvent faire l'objet de consultations :

a) Modification des conditions générales des barèmes et règlements connexes;

b) Modification du niveau général des barèmes et des taux applicables aux produits importants;

c) Taux de fret promotionnels et/ou spéciaux;

d) Application de surtaxes et modifications les concernant;

e) Accords de fidélité, leur établissement ou les modifications à apporter à leur type et à leurs conditions générales;

f) Modification du classement des barèmes des ports;

g) Méthodes à suivre par les chargeurs pour fournir les renseignements nécessaires sur le volume et la nature probables de leurs cargaisons;

h) Présentation des cargaisons à l'embarquement et conditions relatives au préavis d'espace disponible.

3. Dans la mesure où elles entrent dans le champ d'activité d'une conférence, les questions suivantes peuvent également faire l'objet de consultations :

a) Fonctionnement des services de contrôle des cargaisons;

b) Modification de la structure des services;

c) Effets de l'adoption de techniques nouvelles dans le transport des cargaisons, en particulier de l'unitarisation, avec la réduction des services habituels ou la suppression des services directs qui en résulte;

d) Adéquation et qualité des services de transport maritime, notamment effets des accords de pool, d'accostage ou de desserte sur l'offre de services de transport maritime et les taux de fret auxquels ces services sont assurés, modification des zones desservies et de la régularité de fréquentation des ports par les navires de la conférence.

4. Des consultations doivent avoir lieu avant l'adoption de décisions finales, à moins que le présent code n'en dispose autrement. Préavis sera donné de l'intention de prendre des décisions sur des questions visées aux paragraphes 2 et 3 de l'article 11. S'il est impossible de donner un préavis, des décisions urgentes pourront être prises en attendant que des consultations aient lieu.

5. Les consultations commenceront sans retard injustifié et, en tout état de cause, dans un délai maximal fixé par l'accord de conférence ou, à défaut de dispositions dans l'accord, dans les 30 jours suivant la réception de la proposition de consultations, à moins que le présent Code ne stipule des délais différents.

6. Dans les consultations, les parties ne ménageront aucun effort pour apporter les renseignements appropriés, procéder à des échanges de vues en temps opportun et élucider les problèmes aux fins d'y chercher des solutions. Les parties en cause tiendront compte des avis et des difficultés les unes des autres et s'efforceront d'aboutir à un accord compatible avec leur viabilité commerciale.

Chapitre IV

TAUX DE FRET

Article 12

CRITÈRES À SUIVRE POUR LA DÉTERMINATION DES TAUX DE FRET

Pour décider des questions de politique à suivre en matière de barèmes dans tous les cas mentionnés dans le présent Code, il sera tenu compte, sauf disposition contraire, des critères ci-après :

a) Les taux de fret seront fixés au niveau le plus bas qui soit possible du point de vue commercial et permettront aux armateurs de réaliser un profit raisonnable;

b) Les frais d'exploitation des conférences seront, en règle générale, calculés pour le voyage aller et retour, le transport en sortie et en entrée étant considéré comme un tout. Quand il y a lieu, le transport en sortie et le transport en entrée devraient être considérés séparément. Les taux de fret devraient tenir compte, entre autres facteurs, de la nature des marchandises, du rapport entre leur poids et leur volume, ainsi que de leur valeur;

c) Dans la fixation de taux de fret promotionnels et/ou de taux de fret spéciaux pour certaines marchandises, les conditions du commerce de ces marchandises provenant des pays desservis par la conférence, en particulier des pays en voie de développement et des pays sans littoral, seront prises en considération.

Article 13

BARÈMES DES CONFÉRENCES ET CLASSEMENT DES BARÈMES

1. Les barèmes des conférences ne doivent pas faire de distinction indue entre chargeurs se trouvant dans une situation similaire. Les compagnies maritimes membres d'une conférence doivent respecter strictement les taux, règles et conditions énoncés dans leurs barèmes et dans les autres documents publiés par la conférence qui sont en

cours de validité, ainsi que tous arrangements spéciaux admis par le présent Code.

2. Les barèmes des conférences devraient être rédigés de façon simple et claire, comprendre le moins de classes/catégories possibles, selon les exigences propres à un trafic, et spécifier un taux de fret pour chaque produit et, s'il y a lieu, pour chaque classe/catégorie; ils devraient aussi indiquer, dans la mesure possible, pour faciliter le rassemblement et l'analyse des statistiques, le numéro de la position correspondante du produit dans la Classification type pour le commerce international, dans la Nomenclature douanière de Bruxelles ou dans toute autre nomenclature qui serait adoptée au niveau international; le classement des produits dans les barèmes devrait, autant que possible, être établi en coopération avec les organisations de chargeurs et autres organisations nationales et internationales intéressées.

Article 14

AUGMENTATIONS GÉNÉRALES DES TAUX DE FRET

1. Par préavis donné 150 jours au moins d'avance, ou suivant la pratique régionale et/ou l'accord conclu, les conférences avisent les organisations de chargeurs ou les représentants des chargeurs et/ou les chargeurs et, quand elles en sont tenues, les autorités compétentes des pays desservis par la conférence, de leur intention d'appliquer une augmentation générale des taux de fret, en indiquant son ordre de grandeur, la date à laquelle elle prendra effet et les raisons qui la motivent.

2. A la demande de l'une quelconque des parties désignées à cette fin dans le présent Code, formulée dans un délai convenu après réception du préavis, des consultations s'ouvriront, conformément aux dispositions pertinentes dudit Code, dans un délai stipulé de 30 jours au plus ou dans le délai préalablement fixé par les parties en cause; les consultations porteront sur les motifs et le montant de l'augmentation envisagée et sur la date à laquelle elle prendra effet.

3. En vue d'accélérer les consultations, une conférence peut, ou, à la demande de l'une quelconque des parties que les dispositions du présent Code autorisent à participer à des consultations sur des augmentations générales des taux de fret, doit soumettre aux participants, si possible dans un délai raisonnable avant les consultations, un rapport de comptables indépendants éminents, y compris, si les parties auteurs de la demande acceptent d'en faire l'un des éléments de base des consultations, une analyse d'ensemble des données concernant les dépenses et les recettes pertinentes qui, de l'avis de la conférence, nécessitent une augmentation des taux de fret.

4. Si les consultations aboutissent à un accord, l'augmentation des taux de fret prend effet à compter de la date indiquée dans le préavis donné conformément au paragraphe 1 de l'article 14, à moins que les parties en cause ne conviennent d'une date ultérieure.

5. Si l'accord ne s'est pas fait dans les 30 jours qui suivent le préavis donné conformément au paragraphe 1 de l'article 14 et sous réserve des procédures prescrites dans le présent Code, la question sera soumise immédiatement à la conciliation obligatoire internationale conformément aux dispositions du chapitre VI. La recommandation des conciliateurs, si elle est acceptée par les parties en cause, sera obligatoire pour elles et elle sera appliquée, sous réserve des dispositions du paragraphe 9 de l'article 14, avec effet à compter de la date mentionnée dans la recommandation des conciliateurs.

6. Sous réserve des dispositions du paragraphe 9 de l'article 14, une conférence peut appliquer une augmentation générale des taux de fret en attendant la recommandation des conciliateurs. En formulant leur recommandation, les conciliateurs devraient tenir compte de l'ampleur de l'augmentation ainsi décidée par la conférence et de la période au cours de laquelle elle a été appliquée. Si la conférence rejette la recommandation des conciliateurs, les chargeurs et/ou les organisations de chargeurs ont le droit de se considérer comme non liés, après un préavis approprié, par tout arrangement ou autre contrat conclu avec cette conférence et de nature à les empêcher de recourir aux services de compagnies maritimes hors conférence. Quand il existe un accord de fidélité, les chargeurs et/ou les organisations de chargeurs notifieront dans les 30 jours qu'ils ne se considèrent plus comme liés par cet accord, la notification prenant effet à compter de la date qui y est mentionnée, et un délai de 30 jours au moins et de 90 jours au plus sera prévu à cet effet dans l'accord de fidélité.

7. Une ristourne qui est due au chargeur et dont le montant a déjà été accumulé par la conférence ne doit pas être retenue par la conférence ou abandonnée à son profit à la suite de décisions prises par le chargeur en application du paragraphe 6 de l'article 14.

8. Si le trafic d'un pays qui est assuré par des compagnies maritimes membres d'une conférence sur une ligne donnée consiste essentiellement en un seul ou en quelques produits principaux, toute augmentation des taux de fret pour un ou plusieurs de ces produits est considérée comme une augmentation générale des taux de fret et les dispositions pertinentes du présent Code sont applicables.

9. Les conférences devraient stipuler que toute augmentation générale des taux de fret devenue effective conformément au présent Code est applicable pendant une période minimale déterminée, compte tenu, dans tous les cas, des règles concernant les surtaxes et les ajustements de taux de fret consécutifs à des fluctuations des taux de change. La question de la durée d'application d'une augmentation générale des taux de fret peut être considérée au cours de consultations engagées conformément au paragraphe 2 de l'article 14, mais, à moins que les parties en cause n'en conviennent autrement au cours des consultations, il doit s'écouler 10 mois au moins entre la date à laquelle une augmentation générale des taux de fret devient effective et la date à laquelle préavis de l'augmentation générale des

taux de fret suivante a été donné conformément au paragraphe 1 de l'article 14.

Article 15

TAUX DE FRET PROMOTIONNELS

1. Les conférences devraient instaurer des taux de fret promotionnels en faveur des exportations non traditionnelles.

2. Tous les renseignements nécessaires et normalement exigibles qui justifient l'application d'un taux de fret promotionnel seront fournis à la conférence par les chargeurs, organisations de chargeurs ou représentants de chargeurs intéressés.

3. Il sera institué des procédures spéciales permettant de statuer sur les demandes de taux de fret promotionnels dans les 30 jours qui suivent la date de réception des renseignements, à moins que les parties n'en conviennent autrement. Ces procédures seront entièrement distinctes des procédures générales à suivre quand il s'agit d'examiner la possibilité de réduire les taux de fret pour d'autres produits ou de les exempter d'une augmentation des taux.

4. La conférence informera les chargeurs et/ou les organisations de chargeurs et, sur demande, les gouvernements et/ou les autres autorités compétentes des pays dont elle assure le trafic, des procédures suivies pour examiner les demandes de taux de fret promotionnels.

5. Les taux de fret promotionnels seront fixés normalement pour une période de 12 mois, à moins que les parties intéressées n'en conviennent autrement. Avant l'expiration de cette période, le taux de fret promotionnel sera revu à la demande du chargeur et/ou de l'organisation de chargeurs intéressée, et il appartiendra alors au chargeur et/ou à l'organisation de chargeurs de prouver, à la demande de la conférence, que le maintien du taux promotionnel au-delà de la période initiale est justifié.

6. Quand elle examine une demande de taux de fret promotionnel, la conférence peut tenir compte de ce que le taux, tout en favorisant l'exportation du produit non traditionnel pour lequel il est sollicité, n'est pas de nature à fausser notablement la concurrence avec les exportations d'un produit analogue en provenance d'un autre pays desservi par la conférence.

7. Les taux de fret promotionnels ne seront pas exempts de l'imposition d'une surtaxe ou d'un coefficient d'ajustement monétaire établis conformément aux articles 16 et 17.

8. Chaque compagnie maritime membre d'une conférence desservant les ports appropriés dans un trafic assuré par la conférence acceptera, et ne refusera pas sans raisons sérieuses, une part équitable des cargaisons pour lesquelles la conférence a fixé un taux de fret promotionnel.

Article 16

SURTAXES

1. Les surtaxes imposées par une conférence pour tenir compte d'augmentations subites ou extraordinaires des coûts ou de pertes de recettes seront réputées temporaires. Elles seront réduites en fonction des améliorations de la situation ou des circonstances auxquelles elles devaient remédier et seront supprimées, sous réserve des dispositions du paragraphe 6 de l'article 16, dès que la situation ou les circonstances qui en ont motivé l'adoption auront disparu. Ces indications seront données au moment de l'imposition de la surtaxe, et il sera précisé en même temps, autant que possible, quel changement de situation ou de circonstances conduira à relever, à réduire ou à supprimer la surtaxe.

2. Les surtaxes imposées sur les cargaisons entrant dans un port déterminé ou en sortant seront de même réputées temporaires et seront de même augmentées, réduites ou annulées, sous réserve des dispositions du paragraphe 6 de l'article 16, quand les conditions dans ce port changeront.

3. Avant l'imposition d'une surtaxe, qu'elle soit générale ou ne vise qu'un port déterminé, préavis devrait en être donné et les consultations auront lieu sur demande, suivant les procédures prescrites dans le présent Code, entre la conférence intéressée et les autres parties directement touchées par la surtaxe et désignées dans le présent Code comme admises à participer à ces consultations, sauf si des circonstances exceptionnelles justifient l'imposition immédiate de la surtaxe. Si une surtaxe a été imposée sans consultation préalable, des consultations auront lieu sur demande le plus tôt possible après l'imposition de la surtaxe. Avant ces consultations, les conférences produiront les données qui, à leur avis, justifient l'imposition de la surtaxe.

4. A moins que les parties n'en conviennent autrement dans les 15 jours qui suivent la réception d'un préavis donné conformément au paragraphe 3 de l'article 16, s'il n'y a pas accord sur la question de la surtaxe entre les parties en cause visées dans ledit article, il serait fait application des dispositions pertinentes du présent Code relatives au règlement des différends. A moins que les parties intéressées n'en conviennent autrement, la surtaxe peut cependant être imposée en attendant le règlement du différend, si le différend n'est toujours pas réglé à la fin de la période de 30 jours qui suit la réception du préavis susmentionné.

5. Si une surtaxe est imposée dans des circonstances exceptionnelles sans qu'il y ait eu consultation préalable conformément au paragraphe 3 de l'article 16 et que l'accord ne se fasse pas au cours de consultations ultérieures, il sera fait application des dispositions pertinentes du présent Code relatives au règlement des différends.

6. Une perte financière subie par les compagnies maritimes membres d'une conférence en raison d'un retard découlant de consultations et/ou d'autres procédures destinées à régler les différends relatifs à l'imposition de

surtaxes, conformément aux dispositions du présent Code, par rapport à la date à laquelle la surtaxe devait être imposée en vertu du préavis donné conformément au paragraphe 3 de l'article 16, peut être compensée par une prolongation équivalente de la durée d'application de la surtaxe avant sa suppression. Inversement, dans le cas d'une surtaxe imposée par la conférence et ultérieurement réputée et reconnue injustifiée ou excessive à la suite de consultations ou d'autres procédures prescrites dans le présent Code, les sommes ainsi perçues ou la fraction ainsi réputée excessive sont, sauf accord contraire, remboursées aux parties intéressées, si celles-ci le demandent, dans les 30 jours qui suivent leur demande.

Article 17

MODIFICATIONS DES PARITÉS MONÉTAIRES

1. Les modifications des parités monétaires, y compris la dévaluation ou la réévaluation officielle, quand elles entraînent des modifications dans les coûts et/ou recettes d'exploitation globaux des compagnies maritimes membres d'une conférence se rapportant à leurs opérations dans le cadre de la conférence, sont une raison valable pour appliquer un coefficient d'ajustement monétaire ou modifier les taux de fret. Les ajustements ou les modifications seront tels que, tout compte fait, ils n'entraînent, autant que possible, ni gain ni perte pour les compagnies membres. Ils peuvent prendre la forme de surcotes ou de décotes, ou de relèvements ou d'abaissements des taux de fret.

2. Ces ajustements ou modifications s'entendent sous réserve d'un préavis, qui devra être donné conformément à la pratique régionale, quand il en existe une, et des consultations auront lieu, conformément aux dispositions du présent Code, entre la conférence intéressée et les autres parties directement en cause et désignées dans le présent Code comme admises à participer à des consultations, sauf si des circonstances exceptionnelles justifient l'imposition immédiate du coefficient d'ajustement monétaire ou d'une modification des taux de fret. S'il y a eu ajustement ou modification sans consultation préalable, des consultations auront lieu le plus tôt possible par la suite. Les consultations devraient porter sur l'application, le montant et la date d'entrée en vigueur du coefficient d'ajustement monétaire ou de la modification des taux de fret, et les procédures à suivre seront les mêmes que celles qui sont stipulées aux paragraphes 4 et 5 de l'article 16 concernant les surtaxes. Ces consultations devraient avoir lieu et être terminées dans un délai ne dépassant pas 15 jours à compter de la date à laquelle l'intention d'appliquer une surcote ou d'effectuer une modification des taux de fret est annoncée.

3. Si l'accord n'intervient pas dans les 15 jours, par voie de consultations, il sera fait application des dispositions pertinentes du présent Code relatives au règlement des différends.

4. Les dispositions du paragraphe 6 de l'article 16 s'appliquent, adaptées selon les besoins, aux coefficients d'ajustement monétaire et aux modifications des taux de fret dont il est question dans le présent article.

Chapitre V

QUESTIONS DIVERSES

Article 18

NAVIRES D'ATTAQUE

Les membres d'une conférence n'utiliseront pas de navires d'attaque, dans son trafic, pour supprimer, empêcher ou réduire la concurrence en forçant une compagnie maritime non membre de la conférence à se retirer dudit trafic.

Article 19

ADÉQUATION DES SERVICES

1. Les conférences devraient prendre les mesures nécessaires et appropriées pour que les compagnies membres assurent des services réguliers, suffisants et efficaces, aussi fréquents que l'exige le trafic qu'elles desservent, et règlent ces services de manière à éviter, autant que possible, des voyages trop rapprochés ou trop espacés. Les conférences devraient aussi étudier les mesures spéciales qui pourraient être nécessaires pour organiser les services de manière à faire face aux variations saisonnières dans le volume des cargaisons.

2. Les conférences et les autres parties désignées dans le présent Code comme admises à participer aux consultations, y compris les autorités compétentes si elles le désirent, devraient suivre de près la demande de tonnage, l'adéquation et le caractère approprié des services et, en particulier, les possibilités de les rationaliser et d'en accroître l'efficacité, et assurer entre elles une coopération étroite à ces égards. Les avantages découlant manifestement d'une rationalisation des services seront dûment répercutés sur le niveau des taux de fret.

3. Dans les ports qui ne sont dessservis par les conférences que si la cargaison atteint un minimum spécifié, ledit minimum sera indiqué dans le barème. Les chargeurs devraient notifier en temps voulu l'existence d'une telle cargaison.

Article 20

SIÈGE DE LA CONFÉRENCE

En règle générale, la conférence aura son siège dans un pays dont elle assure le trafic, à moins que les compagnies maritimes membres de la conférence n'en conviennent autrement.

Article 21

REPRÉSENTATION

Les conférences instituent une représentation locale dans tous les pays dont elles assurent le trafic, mais, si des raisons pratiques s'y opposent, la représentation pourra se faire au niveau régional. Le nom et l'adresse des représentants devront être faciles à obtenir et ces représentants devront veiller à ce que chargeurs et conférences soient rapidement informés de leurs vues respectives, de façon à accélérer l'adoption de décisions. Quand elle l'estimera utile, la conférence déléguera des pouvoirs de décision suffisants à ses représentants.

Article 22

CONTENU DES ACCORDS DE CONFÉRENCE, DES ACCORDS DE PARTICIPATION AU TRAFIC ET DES ACCORDS DE FIDÉLITÉ

Les accords de conférence, les accords de participation au trafic et les accords de fidélité doivent être conformes aux dispositions pertinentes du présent Code et peuvent comprendre toutes autres dispositions dont il pourrait être convenu et qui ne soient pas incompatibles avec ledit code.

Deuxième partie

Chapitre VI

DISPOSITIONS ET MÉCANISME EN VUE DU RÉGLEMENT DES DIFFÉRENDS

A. – *DISPOSITIONS GÉNÉRALES*

Article 23

1. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent dans le cas d'un différend relatif à l'application ou à la mise en œuvre des dispositions du présent Code entre les parties ci-après :

a) Une conférence et une compagnie maritime;

b) Les compagnies maritimes membres d'une conférence;

c) Une conférence ou une compagnie maritime membre d'une conférence et une organisation de chargeurs ou des représentants de chargeurs ou des chargeurs;

d) Deux ou plusieurs conférences.

Aux fins du présent chapitre, le terme "partie" désigne les parties initiales au différend ainsi que les tierces qui se sont jointes à l'instance conformément à l'alinéa *a* de l'article 34.

2. Les différends entre compagnies maritimes battant le même pavillon, ainsi qu'entre organisations appartenant au même pays, seront réglés dans le cadre de la juridiction nationale de ce pays, à moins qu'il n'en résulte de sérieuses difficultés dans l'application des dispositions du présent Code.

3. Les parties à un différend s'efforcent d'abord de le régler par un échange de vues ou par des négociations directes dans l'intention de trouver une solution mutuellement satisfaisante.

4. Les différends entre les parties visées au paragraphe 1 de l'article 23 et relatifs :

a) Au refus d'admission d'une compagnie maritime nationale à une conférence assurant le trafic extérieur du pays de cette compagnie maritime;

b) Au refus d'admission à une conférence d'une compagnie maritime d'un pays tiers;

c) A l'expulsion d'une conférence;

d) A l'incompatibilité d'un accord de conférence avec le présent Code;

e) A une augmentation générale des taux de fret;

f) Aux surtaxes;

g) Aux modifications des taux de fret, ou à l'imposition d'un coefficient d'ajustement monétaire par suite de modifications des parités;

h) A la participation au trafic;

i) Au type et à la teneur d'accords de fidélité envisagés, qui n'ont pas été réglés par un échange de vues ou par des négociations directes sont, à la demande de l'une quelconque des parties au différend, soumis à la conciliation obligatoire internationale conformément aux dispositions du présent chapitre.

Article 24

1. L'instance en conciliation est introduite à la demande de l'une des parties au différend.

2. La demande est faite :

a) Pour les différends relatifs à la participation à une conférence : au plus tard 60 jours à compter de la date à laquelle le postulant a reçu la décision motivée de la conférence, conformément au paragraphe 4 de l'article premier et au paragraphe 3 de l'article 4;

b) Pour les différends relatifs à une augmentation générale des taux de fret : au plus tard à la date d'expiration du préavis spécifié au paragraphe 1 de l'article 14;

c) Pour les différends relatis aux surtaxes : au plus tard à la date d'expiration de la période de 30 jours spécifiée au paragraphe 4 de l'article 16 ou, si aucun préavis n'a été donné, au plus tard 15 jours à compter de la date à laquelle la surtaxe est entrée en vigueur;

d) Pour les différends relatifs à des modifications des taux de fret ou à l'imposition d'un coefficient d'ajustement monétaire par suite de modifications des parités : au plus tard cinq jours après la date d'expiration de la période spécifiée au paragraphe 3 de l'article 17.

3. Les dispositions du paragraphe 2 de l'article 24 ne s'appliquent pas à un différend soumis à la conciliation

obligatoire internationale conformément au paragraphe 3 de l'article 25.

4. Des demandes de conciliation peuvent être présentées à tout moment pour les différends autres que ceux dont il est question au paragraphe 2 de l'article 24.

5. Les délais spécifiés au paragraphe 2 de l'article 24 peuvent être prolongés par entente entre les parties.

6. Une demande de conciliation sera réputée avoir été dûment faite s'il est prouvé qu'elle a été adressée à l'autre partie par lettre recommandée, télégramme ou téléimprimeur ou qu'elle lui a été signifiée dans les délais spécifiés aux paragraphes 2 ou 5 de l'article 24.

7. Si aucune demande n'a été faite dans les délais spécifiés aux paragraphes 2 ou 5 de l'article 24, la décision de la conférence sera définitive et aucune partie au différend ne pourra introduire d'instance en invoquant les dispositions du présent chapitre à l'encontre de cette décision.

Article 25

1. Si les parties sont convenues que les différends visés aux alinéas *a, b, c, d, h* et *i* du paragraphe 4 de l'article 23 seront réglés suivant des procédures autres que celles qui sont définies dans ledit article ou conviennent de procédures pour régler un différend particulier né entre elles, ces différends sont réglés, à la demande de l'une quelconque des parties au différend, conformément à leur convention.

2. Les dispositions du paragraphe 1 de l'article 25 s'appliquent aussi aux différends mentionnés aux alinéas *e, f,* et *g* du paragraphe 4 de l'article 23, à moins que la législation, les règles ou les réglementations nationales n'empêchent les chargeurs d'avoir cette liberté de choix.

3. Si une instance en conciliation a été introduite, elle a la préséance sur les recours existant en droit national. Si une partie invoque les dispositions du droit national à propos d'un différend auquel s'applique le présent chapitre sans demander qu'il soit recouru aux procédures prévues dans ledit chapitre, l'instance, à la demande d'une partie adverse à cette instance, est suspendue et le différend est soumis aux procédures définies dans le présent chapitre par le tribunal ou l'autorité devant qui les dispositions du droit national avaient été invoquées.

Article 26

1. Les Parties contractantes conféreront aux conférences et aux organisations de chargeurs la capacité nécessaire pour l'application des dispositions du présent chapitre et, en particulier :

a) Une conférence ou une organisation de chargeurs pourra introduire une instance en tant que partie ou être désignée comme partie à une instance à titre collectif;

b) Une notification adressée à une conférence ou à une organisation de chargeurs à titre collectif constituera également une notification à chaque membre de cette conférence ou organisation de chargeurs;

c) Une notification faite à une conférence ou à une organisation de chargeurs sera envoyée à l'adresse du siège de la conférence ou de l'organisation de chargeurs. Chaque conférence ou organisation de chargeurs dépose l'adresse de son siège auprès du Greffier désigné conformément au paragraphe 1 de l'article 46. Si une conférence ou une organisation ne dépose pas l'adresse de son siège ou n'a pas de siège, une notification adressée à un membre quelconque à l'intention de la conférence ou de l'organisation de chargeurs sera réputée être une notification adressée à cette conférence ou organisation.

2. L'acceptation ou le rejet d'une recommandation des conciliateurs par une conférence ou une organisation de chargeurs est réputé constituer acceptation ou rejet de ladite recommandation par chaque membre de la conférence ou organisation.

Article 27

A moins que les parties n'en conviennent autrement, les conciliateurs pourront décider de faire une recommandation en se fondant sur des communications écrites, sans procédure orale.

B. -- *CONCILIATION OBLIGATOIRE INTERNATIONALE*

Article 28

Dans la conciliation obligatoire internationale, les autorités compétentes d'une Partie contractante participent, sur leur demande, à l'instance en conciliation pour soutenir la cause d'une partie qui est ressortissant de cette Partie contractante, ou d'une partie à un différend surgissant dans le cadre du commerce extérieur de ladite Partie contractante. Les autorités compétentes peuvent également participer à cette instance en conciliation en qualité d'observateur.

Article 29

1. Dans la conciliation obligatoire internationale, la procédure a lieu à l'endroit convenu à l'unanimité des parties ou, en l'absence d'unanimité, à l'endroit déterminé par les conciliateurs.

2. Pour déterminer l'endroit où la procédure de conciliation aura lieu, les parties et les conciliateurs tiennent compte notamment des pays que le différend concerne étroitement, eu égard au pays de la compagnie maritime en cause et, spécialement quand le différend porte sur une cargaison, au pays d'où la cargaison provient.

Article 30

1. Aux fins du présent chapitre, il sera constitué un Tableau international de conciliateurs composé d'experts renommés en droit, en économie des transports par mer, ou en commerce extérieur et en finances, au choix des Parties contractantes, lesquels exerceront leur charge en toute indépendance.

2. Chaque Partie contractante pourra à tout moment désigner jusqu'à 12 membres à inscrire au Tableau et elle communiquera leur nom au Greffier. Les désignations seront faites pour des périodes de six ans chacune et seront renouvelables. En cas de décès, d'empêchement ou de démission d'un membre inscrit au Tableau, la Partie contractante qui l'a désigné désignera un remplaçant pour le reste de la durée du mandat. Une désignation prend effet à la date à laquelle le Greffier en reçoit communication.

3. Le Greffier tiendra le Tableau à jour et informera régulièrement les Parties contractantes de la composition dudit Tableau.

Article 31

1. La conciliation a pour but d'arriver à un règlement amiable du différend au moyen de recommandations formulées par des conciliateurs indépendants.

2. Les conciliateurs délimitent et précisent les questions en litige, demandent aux parties des renseignements à cette fin et, sur la base de ces renseignements, soumettent aux parties une recommandation en vue du règlement du différend.

3. Les parties coopèrent de bonne foi avec les conciliateurs afin de les mettre en mesure d'exercer leurs fonctions.

4. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de l'article 25, les parties au différend peuvent à tout moment, au cours de la procédure de conciliation, décider d'un commun accord d'avoir recours à une autre procédure de règlement du différend qui les oppose. Les parties à un différend qui a été soumis à des procédures autres que celles qui sont prévues dans le présent chapitre peuvent décider d'un commun accord d'avoir recours à la conciliation obligatoire internationale.

Article 32

1. La procédure de conciliation est menée par un conciliateur unique ou par un nombre impair de conciliateurs agréés ou désignés par les parties.

2. Si les parties ne peuvent se mettre d'accord sur le nombre ou la désignation des conciliateurs comme prévu au paragraphe 1 de l'article 32, la procédure de conciliation est menée par trois conciliateurs, désignés l'un par une partie dans le mémoire introductif d'instance, l'autre par l'autre partie dans la réplique, le troisième par les deux conciliateurs ainsi désignés, lequel fera fonction de président.

3. Si la réplique ne nomme pas de conciliateur devant être désigné dans les cas où le paragraphe 2 de l'article 32 serait applicable, le deuxième conciliateur, dans les 30 jours qui suivent la réception du mémoire introductif d'instance, est choisi par voie de tirage au sort par le conciliateur désigné dans le mémoire introductif d'instance parmi les membres du Tableau désignés par la Partie contractante ou les Parties contractantes dont le(s) défendeur(s) est (sont) ressortissant(s).

4. Si les conciliateurs désignés conformément aux paragraphes 2 ou 3 de l'article 32 ne peuvent s'entendre, dans les 15 jours qui suivent la désignation du deuxième, sur la désignation du troisième, celui-ci, dans les cinq jours suivants, est choisi par voie de tirage au sort par les conciliateurs désignés. Avant le tirage au sort :

a) Aucun membre du Tableau de conciliateurs ayant la même nationalité que l'un ou l'autre des deux conciliateurs désignés ne peut être choisi par voie de tirage au sort;

b) Chacun des deux conciliateurs désignés peut récuser de la liste du Tableau de conciliateurs un nombre égal de conciliateurs, étant entendu qu'il doit rester au moins 30 membres du Tableau susceptibles d'être choisis par voie de tirage au sort.

Article 33

1. Si plusieurs parties demandent une conciliation avec le même défendeur au sujet du même problème ou de problèmes étroitement liés, le défendeur peut demander la jonction d'instances.

2. La demande de jonctions d'instances est examinée par les présidents des conciliateurs choisis jusque-là, qui statuent à la majorité des voix. Si la demande est déclarée recevable, les présidents désignent les conciliateurs chargés d'examiner les instances jointes parmi les conciliateurs déjà désignés ou choisis, étant entendu que les conciliateurs seront choisis en nombre impair et que le premier conciliateur désigné par chaque partie sera l'un des conciliateurs chargé des instances jointes.

Article 34

Si une instance de conciliation a été introduite, toute partie autre qu'une autorité compétente visée à l'article 28 peut se joindre à l'instance :

Soit

a) En qualité de partie, si elle a un intérêt économique direct dans l'affaire,

Soit

b) Pour soutenir la cause de l'une des parties initiales, si elle a un intérêt économique indirect dans l'affaire,

à moins que l'une ou l'autre des parties initiales ne s'oppose à cette jonction.

Article 35

1. Les recommandations des conciliateurs seront faites conformément aux dispositions du présent Code.

2. En cas de silence du Code sur un point, les conciliateurs appliqueront le droit que les parties détermineront d'un commun accord au moment de l'ouverture de l'instance en conciliation ou en cours d'instance, mais, au plus tard, au moment de la production des preuves. A défaut d'un tel accord, le droit applicable sera celui qui, de l'avis des conciliateurs, se rapporte le plus étroitement au différend.

3. Les conciliateurs ne statueront pas sur le différend *ex aequo et bono*, à moins que les parties n'en conviennent ainsi après que le différend est né.

4. Les conciliateurs ne peuvent prononcer le *non liquet* sous prétexte de l'obscurité du droit.

5. Les conciliateurs peuvent recommander les mesures correctives et réparations prescrites par le droit applicable au différend.

Article 36

Les recommandations des conciliateurs seront accompagnées d'un exposé des motifs.

Article 37

1. A moins que les parties ne conviennent avant, pendant ou après la procédure de conciliation, que la recommandation des conciliateurs aura force obligatoire, la recommandation devient obligatoire du fait de l'acceptation par les parties. Une recommandation qui a été acceptée par quelques parties à un différend est obligatoire entre ces parties seulement.

2. L'acceptation de la recommandation doit être signifiée par les parties aux conciliateurs, à l'adresse indiquée par eux, dans les 30 jours qui suivent la réception de la notification de la recommandation; sinon, la recommandation sera réputée n'avoir pas été acceptée.

3. Toute partie qui n'accepte pas la recommandation signifiera aux conciliateurs et aux autres parties, par écrit et en détail, dans les 30 jours qui suivent le délai mentionné au paragraphe 2 de l'article 37, les moyens qu'elle invoque pour rejeter la recommandation.

4. Si la recommandation a été acceptée par les parties, les conciliateurs dressent et signent un procès-verbal de règlement, la recommandation devenant alors obligatoire pour ces parties. Si la recommandation n'a pas été acceptée par toutes les parties, les conciliateurs établissent un rapport concernant les parties qui rejettent la recommandation, mentionnant le différend et le fait que ces parties ne l'ont pas réglé.

5. Une recommandation qui est devenue obligatoire pour les parties sera exécutée par elles immédiatement ou à une date ultérieure spécifiée dans la recommandation.

6. Une partie peut subordonner son acceptation à celle de toutes les parties ou de l'une quelconque des autres parties au différend.

Article 38

1. Une recommandation constitue un règlement final d'un différend entre les parties qui l'acceptent, sauf dans la mesure où elle n'est pas reconnue et exécutée conformément aux dispositions de l'article 39.

2. Le mot "recommandation" comprend toute interprétation, clarification ou révision de la recommandation par les conciliateurs avant l'acceptation de la recommandation.

Article 39

1. Chaque Partie contractante reconnaîtra une recommandation comme ayant force obligatoire entre les Parties qui l'ont acceptée et, sous réserve des dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 39, elle assurera l'exécution, à la demande d'une de ces parties, de toutes les obligations imposées par la recommandation comme s'il s'agissait d'un jugement final rendu par un tribunal de ladite Partie contractante.

2. Une recommandation ne sera pas reconnue et exécutée à la demande d'une partie visée au paragraphe 1 de l'article 39 dans le seul cas où le tribunal ou autre autorité compétente du pays où la reconnaissance ou l'exécution est demandée acquiert la certitude que :

a) Une partie qui a accepté la recommandation était, en vertu de la loi à elle applicable, frappée d'une incapacité légale au moment de l'acceptation;

b) Le prononcé de la recommandation a été obtenu par dol ou contrainte;

c) La recommandation est contraire à l'ordre public du pays où elle doit être exécutée; ou

d) La composition du groupe de conciliateurs ou la procédure de conciliation n'était pas conforme aux dispositions du présent Code.

3. Une partie quelconque de la recommandation ne sera pas reconnue et exécutée si le tribunal ou autre autorité compétente acquiert la certitude que cette partie tombe sous le coup de l'un des alinéas du paragraphe 2 de l'article 39 et peut être dissociée du reste de la recommandation. Si

la partie en question ne peut être dissociée, la recommandation tout entière ne sera ni reconnue ni exécutée.

Article 40

1. Si la recommandation a été acceptée par toutes les parties, la recommandation et les motifs à l'appui pourront être rendus publics avec le consentement de toutes les parties.

2. Si la recommandation a été rejetée par une ou plusieurs parties, mais a été acceptée par une ou plusieurs parties :

a) La partie ou les parties qui rejettent la recommandation rendent publics les moyens qu'elles ont invoqués à cette fin conformément au paragraphe 3 de l'article 37 et pourront en même temps rendre publics la recommandation et les motifs à l'appui;

b) Une partie qui a accepté la recommandation pourra rendre publics la recommandation et les motifs à l'appui; elle pourra également rendre publics les moyens invoqués par toute autre partie pour rejeter la recommandation, à moins que cette autre partie n'ait déjà rendu publics son rejet et les moyens qu'elle a invoqués conformément à l'alinéa *a* du paragraphe 2 de l'article 40.

3. Si la recommandation n'a été acceptée par aucune des parties, chaque partie peut rendre publics la recommandation et les motifs à l'appui, ainsi que son propre rejet et les moyens qu'elle a invoqués.

Article 41

1. Les documents et exposés contenant des renseignements de fait remis par l'une quelconque des parties aux conciliateurs seront rendus publics à moins que cette partie ou une majorité des conciliateurs n'en convienne autrement.

2. Les documents et exposés ainsi remis par une partie pourront être produits par elle à l'appui de sa thèse dans toute instance ultérieure découlant du même différend et introduite entre les mêmes parties.

Article 42

Si la recommandation n'est pas devenue obligatoire pour les parties, aucune des vues exprimées ou aucun des motifs donnés par les conciliateurs, ou aucune des concessions ou offres faites par les parties aux fins de l'instance en conciliation ne portera atteinte aux droits et obligations d'ordre juridique de l'une quelconque des parties.

Article 43

1. *a)* Les frais des conciliateurs et tous les frais relatifs au déroulement de l'instance en conciliation seront supportés à parts égales par les parties à l'instance, à moins qu'elles n'en conviennent autrement.

b) Une fois que l'instance en conciliation a été introduite, les conciliateurs pourront demander une avance ou une garantie pour les frais visés à l'alinéa *a* du paragraphe 1 de l'article 43.

2. Chaque partie prend à sa charge toutes les dépenses qu'elle encourt aux fins de l'instance, à moins que les parties n'en conviennent autrement.

3. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 43, les conciliateurs peuvent, s'ils ont décidé à l'unanimité qu'une partie a introduit une instance à des fins vexatoires ou à la légère, mettre à la charge de cette partie une fraction ou la totalité des frais encourus par les autres parties à l'instance. Cette décision sera définitive et obligatoire pour toutes les parties.

Article 44

1. Le défaut de comparaître ou de conclure d'une partie, à un moment quelconque de la procédure, ne sera pas réputé reconnaissance des prétentions de l'autre partie. En pareil cas, l'autre partie aura le choix de prier les conciliateurs de clore la procédure ou de statuer sur les questions qui leur ont été soumises et de formuler une recommandation conformément aux dispositions énoncées dans le présent Code.

2. Avant de clore la procédure, les conciliateurs accorderont à la partie qui n'a pas comparu ou conclu un délai de grâce ne dépassant pas 10 jours, à moins qu'ils n'aient acquis la certitude que ladite partie n'a pas l'intention de comparaître ou de conclure.

3. L'inobservation des délais de procédure prévus dans le présent Code ou fixés par les conciliateurs, en particulier des délais relatifs à la présentation des exposés ou des renseignements, sera réputée défaut de conclure.

4. Si l'instance a été close en raison du défaut de l'une des parties de comparaître ou de conclure, les conciliateurs dresseront un procès-verbal constatant ce défaut.

Article 45

1. Les conciliateurs suivront les procédures stipulées dans le présent Code.

2. Les règles de procédure annexées à la présente Convention seront considérées comme des règles types destinées à guider les conciliateurs. Les conciliateurs pourront d'un commun accord utiliser, compléter ou modifier les règles énoncées dans l'annexe ou formuler leurs propres règles de procédure, pourvu que ces règles complémentaires, les règles modifiées ou autres règles, ne soient pas incompatibles avec les dispositions du présent Code.

3. Les parties, si elles conviennent que ce peut être favorable à un règlement rapide et peu onéreux de l'instance en conciliation, pourront arrêter d'un commun accord des règles de procédure qui ne soient pas incompatibles avec les dispositions du présent Code.

4. Les conciliateurs formuleront les recommandations par consensus ou, à défaut, statueront à la majorité.

5. L'instance en conciliation prendra fin et la recommandation des conciliateurs sera formulée au plus tard six mois après la date à laquelle les conciliateurs ont été désignés, exception faite des cas visés aux alinéas *e*, *f* et *g* du paragraphe 4 de l'article 23, pour lesquels les délais fixés au paragraphe 1 de l'article 14 et au paragraphe 4 de l'article 16 sont valables. Cette période de six mois peut être prolongée par accord entre les parties.

C. – MÉCANISME INSTITUTIONNEL

Article 46

1. Six mois avant l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, sous réserve de l'approbation par l'Assemblée générale des Nations Unies et compte tenu des vues exprimées par les Parties contractantes, désignera un greffier qui pourra être assisté du personnel supplémentaire nécessaire à l'exercice des fonctions énumérées au paragraphe 2 de l'article 46. L'Office des Nations Unies à Genève assurera les services administratifs dont le Greffier et le personnel qui l'assiste auront besoin.

2. Le Greffier exercera les fonctions ci-après en consultation, le cas échéant, avec les Parties contractantes :

a) Tenir à jour la liste des conciliateurs du Tableau international de conciliateurs et informer régulièrement les Parties contractantes de la composition du Tableau;

b) Communiquer sur leur demande aux parties intéressées le nom et l'adresse des conciliateurs;

c) Recevoir et garder copie des demandes de conciliation, répliques, recommandations, acceptations ou rejets des recommandations et des motifs invoqués à l'appui;

d) Fournir sur leur demande et à leurs frais aux organisations de chargeurs, conférences et gouvernements, copie des recommandations et des motifs invoqués pour les rejeter, sous réserve des dispositions de l'article 40;

e) Rendre disponibles des renseignements de caractère non confidentiel sur les instances en conciliation terminées, et sans attribution aux parties intéressées, aux fins de la préparation de matériaux pour la Conférence de révision mentionnée à l'article 52;

f) Les autres fonctions que l'alinéa *c* du paragraphe 1 de l'article 26 et les paragraphes 2 et 3 de l'article 30 assignent au Greffier.

Chapitre VII
CLAUSES FINALES

Article 47
MISE EN APPLICATION

1. Chaque Partie contractante adoptera les dispositions législatives ou autres mesures qui peuvent être nécessaires pour la mise en application de la présente Convention.

2. Chaque Partie contractante communiquera au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui sera le dépositaire, le texte des dispositions législatives ou autres mesures qu'elle a adoptées pour mettre en application la présente Convention.

Article 48
SIGNATURE, RATIFICATION, ACCEPTATION, APPROBATION ET ADHÉSION

1. La présente Convention restera ouverte à la signature du 1er juillet 1974 au 30 juin 1975 inclus au Siège de l'Organisation des Nations Unies et restera ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Tous les Etats[a] ont le droit de devenir Parties contractantes à la présente Convention par :

a) Signature, sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou

b) Signature, sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou

c) Adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectueront par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du dépositaire.

Article 49
ENTRÉE EN VIGUEUR

1. La présente Convention entrera en vigueur six mois après la date à laquelle 24 Etats au moins dont le tonnage

---

[a] A sa 9e séance plénière, le 6 avril 1974, la Conférence, sur la recommandation du troisième grand Comité, a adopté l'entente ci-après :

"Aux termes de ses dispositions, la présente Convention sera ouverte à la participation de tous les Etats et le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies fera fonction de dépositaire. Il est entendu par la Conférence que le Secrétaire général, en s'acquittant de ses fonctions de dépositaire d'une convention ou autre instrument multilatéral ayant force obligatoire et contenant la clause "Tous les Etats", suivra la pratique de l'Assemblée générale des Nations Unies dans l'application de cette clause et que, chaque fois que cela sera opportun, il sollicitera l'avis de l'Assemblée générale avant de recevoir une signature ou un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion".

global représente au moins 25 p. 100 du tonnage mondial seront devenus Parties contractantes à ladite Convention conformément à l'article 48. Aux fins du présent article, le tonnage retenu sera celui qui figure dans le *Lloyd's Register of Shipping – Statistical Tables 1973*, tableau 2, *"World Fleets – Analysis by Principal Types"*, en ce qui concerne les navires de charge classiques (y compris les bâtiments mixtes) et porte-conteneurs (entièrement cellulaires), à l'exclusion de la flotte de réserve des Etats-Unis d'Amérique et des flottes des Grands Lacs du Canada et des Etats-Unis d'Amérique[b].

2. Pour chaque Etat qui le ratifie, l'accepte, l'approuve ou y adhère par la suite, la présente Convention entrera en vigueur six mois après le dépôt, par cet Etat, de l'instrument approprié.

3. Tout Etat qui devient Partie contractante à la présente Convention après l'entrée en vigueur d'un amendement est, faute d'avoir exprimé une intention différente, réputé :

a) Partie à la présente Convention telle qu'elle aura été amendée; et

b) Partie à la Convention non amendée au regard de toute partie à la présente Convention qui n'est pas liée par l'amendement.

Article 50

DÉNONCIATION

1. La présente Convention pourra être dénoncée par l'une quelconque des Parties contractantes à tout moment après l'expiration d'une période de deux ans à compter de la date à laquelle la Convention est entrée en vigueur.

2. La dénonciation s'effectuera par notification écrite adressée au dépositaire et elle prendra effet un an après la date de réception par le dépositaire ou à l'expiration de toute période plus longue qui serait spécifiée dans l'instrument de dénonciation.

Article 51

AMENDEMENTS

1. Toute Partie contractante pourra proposer un ou plusieurs amendements à la présente Convention en les communiquant au dépositaire. Le dépositaire transmettra ces amendements aux Parties contractantes, pour acceptation, ainsi que, pour information, aux Etats ayant le droit de devenir Parties contractantes à la présente Convention qui ne sont pas Parties contractantes.

2. Chaque amendement proposé qui est transmis conformément au paragraphe 1 de l'article 51 sera réputé accepté si aucune Partie contractante ne communique au dépositaire d'objection à cet amendement dans les 12 mois qui suivent la date de sa transmission par le dépositaire. Si une Partie contractante communique une objection à l'amendement proposé, cet amendement ne sera pas réputé accepté et ne sera pas mis en vigueur.

3. Si aucune objection n'a été communiquée, l'amendement entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes six mois après l'expiration de la période de 12 mois mentionnée au paragraphe 2 de l'article 51.

Article 52

CONFÉRENCES DE RÉVISION

1. Une Conférence de révision sera convoquée par le dépositaire cinq ans après la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, aux fins de passer en revue le fonctionnement de la Convention, eu égard en particulier à son application et d'examiner et adopter les amendements appropriés.

2. Le dépositaire, quatre ans après la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, sollicitera les vues de tous les Etats ayant le droit d'assister à la Conférence de révision et, sur la base des opinions reçues, établira et fera distribuer un projet d'ordre du jour ainsi que les amendements proposés à l'examen de la Conférence.

3. D'autres Conférences de révision seront de même réunies tous les cinq ans, ou à tout autre moment après la première Conférence de révision, à la demande du tiers des Parties contractantes à la présente Convention, à moins que la première Conférence de révision n'en décide autrement.

4. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 52, si la présente Convention n'est pas entrée en vigueur dans les cinq années qui suivront la date d'adoption de l'Acte final de la Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes, une conférence de révision sera, à la demande d'un tiers des Etats ayant le droit de devenir Parties contractantes à la présente Convention, convoquée par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, sous réserve de l'approbation de l'Assemblée générale, aux fins de passer en revue les dispositions de la Convention et de son annexe et d'examiner et adopter les amendements appropriés.

Article 53

FONCTIONS DU DÉPOSITAIRE

1. Le dépositaire notifiera aux Etats signataires et adhérents :

a) Les signatures, ratifications, acceptations, approbations et adhésions conformément à l'article 48;

---

[b] Les tonnages requis aux fins du par. 1 de l'art. 49 sont indiqués dans la deuxième partie ci-dessus.

b) La date d'entrée en vigueur de la Présente Convention conformément à l'article 49;

c) Les dénonciations de la présente Convention conformément à l'article 50;

d) Les réserves à la présente Convention et le retrait de réserves;

e) Le texte des dispositions législatives ou autres mesures que chaque Partie contractante a adoptées pour mettre la présente Convention en application conformément à l'article 47;

f) Les amendements proposés et les objections aux amendements proposés conformément à l'article 51; et

g) L'entrée en vigueur des amendements conformément au paragraphe 3 de l'article 51.

2. Le dépositaire prendra aussi les dispositions qui seront nécessaires en application de l'article 52.

Article 54

TEXTES FAISANT FOI — DÉPÔT

L'original de la présente Convention, dont les textes anglais, chinois, espagnol, français et russe font également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leur Gouvernement, ont signé la présente Convention, à la date qui figure en regard de leur signature.

ANNEXE À LA CONVENTION

Règles de procédure type pour la conciliation obligatoire internationale

Règle 1

1. Toute partie qui veut introduire une instance en conciliation conformément au Code adressera à l'autre partie, avec copie au Greffier, une demande à cet effet accompagnée d'un mémoire introductif d'instance.

2. Le mémoire introductif devra :

a) Désigner exactement chaque partie au différend et son adresse;

b) Contenir un bref exposé des faits pertinents, des questions en litige et de la proposition du demandeur en vue du règlement du différend;

c) Préciser si une procédure orale est souhaitée et, dans l'affirmative, indiquer, dans la mesure où ils sont connus à ce moment, les nom et adresse des personnes appelées à témoigner, y compris les experts, en faveur du demandeur;

d) Etre accompagné de la documentation à l'appui, y compris les accords et arrangements pertinents conclus entre les parties, dans la mesure où le demandeur l'estime nécessaire au moment du dépôt du mémoire;

e) Indiquer le nombre de conciliateurs requis, toute proposition relative à la désignation des conciliateurs ou le nom du conciliateur désigné par le demandeur conformément au paragraphe 2 de l'article 32;

f) Contenir, le cas échéant, des propositions quant aux règles de procédure.

3. Le mémoire sera daté; il sera signé par la partie.

Règle 2

1. S'il décide de répondre au mémoire, le défendeur devra, dans les 30 jours qui suivent la date de la réception par lui du mémoire introductif, adresser à l'autre partie, avec copie au Greffier, une réplique.

2. La réplique devra :

a) Contenir un bref exposé des faits pertinents opposés aux affirmations du mémoire, la proposition éventuelle du défendeur pour le règlement du différend et la réparation demandée par lui, le cas échéant, en vue du règlement du différend;

b) Préciser si une procédure orale est souhaitée et, dans l'affirmative, indiquer, dans la mesure où ils sont connus à ce moment, les nom et adresse des personnes appelées à témoigner, y compris les experts, en faveur du défendeur;

c) Etre accompagné de la documentation à l'appui, y compris les accords et les arrangements pertinents conclus entre les parties, dans la mesure où le défendeur l'estime nécessaire au moment de l'envoi de la réplique;

d) Indiquer le nombre de conciliateurs requis, toute proposition relative à la désignation des conciliateurs ou le nom du conciliateur désigné par le défendeur conformément au paragraphe 2 de l'article 32;

e) Contenir, le cas échéant, des propositions quant aux règles de procédure.

3. La réplique sera datée; elle sera signée par la partie.

Règle 3

1. Toute personne physique ou morale intéressée qui souhaite se joindre à une instance en conciliation en application de l'article 34 adressera aux parties au différend une demande écrite, avec copie au Greffier.

2. Si la jonction est souhaitée en application de l'alinéa *a* de l'article 34, la demande exposera les motifs à l'appui et contiendra les renseignements requis aux termes des alinéas *a*, *b* et *d* du paragraphe 2 de la règle 1.

3. Si la jonction est souhaitée en application de l'alinéa *b* de l'article 34, la demande exposera les motifs à l'appui et indiquera laquelle des parties initiales au différend sera soutenue.

4. Toute opposition à cette demande de jonction sera notifiée par la partie qui s'y oppose, avec copie à l'autre partie, dans les sept jours de la réception de la demande.

5. Si deux ou plusieurs instances sont jointes, les demandes ultérieures en tierce intervention seront adressées à toutes les parties intéressées, et chacune d'elles pourra s'y opposer conformément à la présente règle.

Règle 4

Par accord entre les parties à un différend, à la demande de l'une ou l'autre des parties et après avoir donné aux parties l'occasion d'être entendues, les conciliateurs peuvent ordonner la jonction ou la disjonction de toutes les instances alors pendantes entre les mêmes parties ou de certaines d'entre elles.

Règle 5

1. Chacune des parties peut récuser un conciliateur si des circonstances suscitent des doutes justifiables quant à son indépendance.

2. Il doit être donné avis de la récusation, y compris des motifs invoqués, avant la date de la clôture de l'instance, avant que les conciliateurs aient rendu leur recommandation. Cette récusation sera instruite sans délai et tranchée en tout premier lieu par les conciliateurs à la majorité des voix, en tant qu'exception préliminaire, quand il a été désigné plus d'un conciliateur. La décision rendue en pareil cas est définitive.

3. Un conciliateur qui vient à décéder, démissionne, est frappé d'incapacité ou récusé, sera remplacé sans délai.

4. Une instance interrompue comme il vient d'être dit sera reprise au point où elle avait été interrompue, à moins que les parties ne conviennent ou que les conciliateurs n'ordonnent de réexaminer ou de réentendre toute déposition orale.

Règle 6

Les conciliateurs sont juges de leur juridiction et/ou compétence dans le cadre des dispositions du Code.

Règle 7

1. Les conciliateurs admettront et examineront tous mémoires écrits, pièces, affirmations sous serment et publications et tous autres éléments de preuve, même oraux, qui leur seraient soumis par l'une quelconque des parties ou en son nom, et leur reconnaîtront la valeur probante qu'ils estimeront devoir leur attribuer.

2. *a)* Chacune des parties peut soumettre au conciliateur tous éléments qu'elle juge pertinents; en même temps, elle en remettra des copies certifiées conformes à toutes autres parties à l'instance, qui disposeront d'un délai raisonnable de réplique.

b) Les conciliateurs seront seuls juges de la pertinence et de l'importance des éléments de preuve qui leur seront soumis par les parties.

c) Les conciliateurs pourront demander aux parties de produire tous éléments complémentaires de preuve qu'ils estimeront nécessaires à la compréhension et à l'appréciation du différend, étant entendu que, si de tels éléments complémentaires de preuve sont produits, les autres parties à l'instance auront une possibilité raisonnable de présenter leurs observations à ce sujet.

Règle 8

1. Quand un délai pour l'accomplissement d'un acte est prévu dans le Code ou dans les présentes règles, le jour à partir duquel le délai commence à courir n'est pas compté, mais le dernier jour du délai est compté, à moins qu'il ne tombe un samedi, un dimanche ou un jour qui est férié à l'endroit où a lieu la conciliation auquel cas, le dernier jour en question est le prochain jour ouvrable.

2. Quand le délai est inférieur à sept jours, les samedis, dimanches et jours fériés qui tomberont pendant ce délai ne sont pas compris dans le calcul.

Règle 9

Sous réserve des dispositions relatives aux délais de procédure fixés dans le Code, les conciliateurs pourront, à la requête de l'une des parties ou en application d'un accord intervenu entre elles, proroger tout délai qu'ils auront fixé.

Règle 10

1. Les conciliateurs régleront l'ordonnance de l'instance et, à moins qu'il n'en soit convenu autrement, fixeront la date et l'heure de chaque séance.

2. A moins que les parties n'en conviennent autrement, les débats auront lieu à huis clos.

3. Avant de prononcer la clôture de l'instance, les conciliateurs demanderont expressément à toutes les parties si elles ont d'autres éléments de preuve à produire, et il en sera pris acte dans le procès-verbal.

Règle 11

Les recommandations des conciliateurs seront faites par écrit et contiendront :

a) La désignation et l'adresse exacte de chaque partie;

b) L'énoncé de la méthode suivie pour désigner les conciliateurs, avec leur nom;

c) La date ou les dates et le lieu de la procédure de conciliation;

d) Un résumé de la procédure de conciliation, comme les conciliateurs l'estimeront approprié;

e) Un exposé succinct des faits retenus par les conciliateurs;

f) Un résumé des conclusions présentées par les parties;

g) Les décisions rendues sur les questions en litige, avec l'exposé des motifs;

h) La signature des conciliateurs et la date de chaque signature;

i) Une adresse aux fins de la communication de l'acceptation ou du rejet de la recommandation.

Règle 12

La recommandation renfermera, autant que possible, une décision relative aux dépens, conformément aux dispositions du Code. Si la recommandation ne comporte pas de décision quant aux dépens, les conciliateurs devront, le plus tôt possible après la date de la recommandation et, en tout cas, au plus tard dans les 60 jours qui suivront cette date, rendre par écrit une décision relative aux dépens comme il est prévu dans le Code.

Règle 13

Les recommandations des conciliateurs tiendront aussi compte des cas antérieurs analogues, chaque fois que cela faciliterait une application plus uniforme du Code et le respect des recommandations des conciliateurs.

Annexe II

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES PAR LA CONFÉRENCE

1. Achèvement des travaux de la Conférence

La Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes,

Réunie conformément à la résolution 3035 (XXVII) de l'Assemblée générale pour examiner et adopter une convention ou autre instrument multilatéral ayant force obligatoire, relatif à un code de conduite des conférences maritimes,

Etant arrivée à un accord unanime au sujet d'un grand nombre des paragraphes du projet de code de conduite des conférences maritimes annexés aux rapports des trois grands comités de la Conférence de plénipotentiaires,

Ayant noté que les principes, présentés par le Président de la Conférence et annexés à la présente résolution, pour le règlement de quelques-uns des problèmes fondamentaux posés à la Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes, ont été acceptés, parmi les Etats participant à la Conférence, par tous les pays en voie de développement, par tous les pays socialistes d'Europe orientale, et par un certain nombre de pays développés à économie de marché, et ayant noté aussi qu'un certain nombre d'autres pays développés à économie de marché n'ont pas accepté les principes susmentionnés et que d'autres encore de ces pays ont fait des réserves à ce sujet,

Notant que tous les pays qui ont accepté les principes visés dans le considérant précédent sont convenus que ces principes serviront de base aux travaux ultérieurs sur les sections pertinentes du projet de code de conduite des conférences maritimes,

Notant en outre les avis des pays qui n'ont pas accepté les principes susmentionnés et le vœu de ces pays que leurs avis soient pris en considération dans les travaux ultérieurs,

1. *Prend note* du progrès substantiel réalisé pendant la première partie de la Conférence;

2. *Prend note* aussi du rapport relatif aux séances plénières de la Conférence et des rapports des trois grands comités;

3. *Considère* qu'il est conforme aux intérêts de tous les pays que la Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes reprenne à Genève, le 11 mars 1974, pour trois semaines, afin de pouvoir terminer ses travaux;

4. *Prie* le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et le Secrétaire général de la CNUCED de faire le nécessaire pour la reprise de la Conférence;

5. *Affirme* que les nombreux paragraphes du projet de code de conduite des conférences maritimes sur lesquels un accord unanime s'est fait et qui sont annexés aux rapports des trois grands comités de la Conférence de plénipotentiaires ne seront pas remis en discussion et que leur texte ne sera pas sujet à modifications, exception faite des modifications de pure forme, juridique ou non, qui apparaîtraient nécessaires;

6. *Note* que tous les pays qui ont accepté les principes présentés par le Président de la Conférence et annexés à la présente résolution, pour le règlement de quelques-uns des problèmes fondamentaux posés à la Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes, sont d'accord pour continuer à considérer ces principes comme base des travaux qui se poursuivront lors de la reprise de la Conférence de plénipotentiaires, pour ne pas rouvrir de discussion sur ces principes, ainsi que pour ne pas remettre en discussion ou modifier les paragraphes pertinents du projet de code convenus d'un commun accord par tous ces pays et fondés sur ces principes, exception faite des modifications de pure forme, juridique ou non, qui apparaîtraient nécessaires et de toutes autres retouches jugées indispensables pour améliorer la concordance entre les textes de ces paragraphes et les principes convenus;

7. *Confirme* la volonté de toutes les parties à la présente résolution de reprendre les négociations à la reprise de la Conférence de plénipotentiaires au point qu'elles avaient atteint au moment de l'ajournement, en vue d'examiner et d'adopter, à cette deuxième partie, une convention ou autre instrument multilatéral ayant force obligatoire concernant un code de conduite des conférences maritimes;

8. *Prie* le secrétariat de la CNUCED de mettre en forme juridique les textes annexés aux rapports des grands comités de la Conférence, pour les distribuer bien avant la reprise de la Conférence de plénipotentiaires aux gouvernements de tous les Etats membres, afin d'en faciliter l'examen.

6e séance plénière
15 décembre 1973

ANNEXE DE LA RÉSOLUTION 1

Principes concernant le règlement de certaines questions fondamentales posées à la Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes

A. – *Rôle des gouvernements*

1. Sur la demande des gouvernements, les renseignements nécessaires doivent être fournis par les conférences.

2. Les représentants des gouvernements doivent avoir le droit d'assister aux consultations, de participer pleinement aux discussions, de faire des suggestions et de faciliter l'accord entre les parties, mais ils ne jouent aucun rôle dans l'adoption des décisions.

3. Les gouvernements auront de même le droit de participer aux procédures de conciliation.

B. – *Participation au trafic*

1. Egalité des droits des compagnies nationales aux deux extrémités de la ligne.

2. Une part de 20 p. 100 doit être attribuée aux compagnies de pays tiers s'il en existe.

3. Si des compagnies nationales ne transportent pas, ou ne sont pas en mesure de transporter, la part du trafic qui leur a été allouée – et, sur ce point, elles prennent elles-mêmes la décision – la fraction de leur part de trafic qu'elles ne transportent pas revient au pool pour être répartie au prorata.

4. Les compagnies nationales d'une région à une extrémité ont la latitude de procéder à des ajustements entre elles au sujet de leurs parts.

C. – *Application*

1. Les parties n'épargnent aucun effort pour parvenir à un règlement pendant les consultations.

2. Si une question n'est pas réglée par voie de consultation et qu'un différend s'élève, il doit être soumis à la conciliation internationale obligatoire; cette procédure s'applique notamment aux questions relatives aux taux de fret, aux surtaxes, aux coefficients d'ajustement monétaire, etc,

3. Les recommandations des conciliateurs, si elles sont acceptées par les parties, ont force obligatoire.

4. Si les recommandations des conciliateurs sont rejetées, les motifs de leur rejet sont exposés en détail par écrit et seront publiés.

5. Une conférence de révision se réunira au bout de cinq ans pour examiner le fonctionnement de la Convention, tout particulièrement son application. Ces conférences de révision auront lieu par la suite tous les cinq ans.

D. – *Critères de la détermination des taux de fret*

1. Ces critères devront être ceux qui sont énoncés dans la proposition présentée par les pays socialistes d'Europe orientale pour le paragraphe 54 du Code[a].

[a] Pour le texte de cette proposition, qui a aussi été appuyée ensuite par le Groupe des Soixante-Dix-Sept et par la France, se reporter à la variante 1 du paragraphe 54 du Code dans *Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes*, vol. I, *Rapports et autres documents* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.75.II.D.11), quatrième partie, sect. I.

2. Le délai entre la date à laquelle une augmentation générale des taux de fret devient effective et la date de notification de l'augmentation générale suivante des taux de fret ne doit pas être inférieur à 12 mois.

NOTE. – On a signalé les appréhensions éprouvées par différents groupes au sujet de la question de la concurrence extérieure, mais l'espoir a été exprimé que ce problème serait résolu de manière satisfaisante par un échange de vues à l'intérieur du Comité ou du groupe de rédaction intéressé.

2. Compagnies maritimes hors conférence

La Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes,

Ayant établi la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes dans le dessein d'améliorer le système des conférences maritimes,

Notant que la Convention est applicable aux conférences maritimes et à leurs relations externes,

Décide ce qui suit :

1. Aucune disposition de ladite Convention ne sera interprétée comme déniant aux chargeurs le droit de choisir entre les compagnies maritimes membres d'une conférence et les compagnies maritimes hors conférence, sous réserve des accords de fidélité existants;

2. Les compagnies maritimes hors conférence qui se trouvent en concurrence avec une conférence devraient respecter le principe de la concurrence loyale sur une base commerciale;

3. Dans l'intérêt d'une développement harmonieux des services de transports maritimes, les compagnies hors conférence ne devraient pas être empêchées de fonctionner pour autant qu'elles se conforment aux prescriptions du paragraphe 2 ci-dessus.

9e séance plénière
6 avril 1974

3. Conciliation locale

La Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes,

Tenant compte de l'importance des dispositions relatives aux consultations et des procédures de règlement des différends prévues dans la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes,

Notant que des propositions ont été formulées tendant à prévoir dans le Code que certains différends seront soumis à la conciliation locale,

1. *Invite* la première Conférence de révision qui sera convoquée conformément à l'article 52 de la Convention à donner priorité à la question de la conciliation locale, en tenant compte des vues exprimées par les Parties contractantes à la Convention sur le point de savoir si l'absence de

conciliation locale a ou n'a pas entravé le règlement efficace des différends et, dans l'affirmative, quelles questions devraient être considérées comme se prêtant à la conciliation locale et quelles procédures devraient être appliquées en vue de régler ces différends;

2. *Convient* que, en préparant la Conférence de révision, le dépositaire s'informera des vues de tous les Etats ayant le droit de participer à ladite Conférence, qui devrait être tenue de prendre en considération les opinions émises par les autorités compétentes, les conférences maritimes et les organisations de chargeurs.

9e séance plénière
6 avril 1974

ANNEXE III

Liste des Etats Parties contractantes à la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes au 30 juin 1986

Allemagne, République fédérale d'
Arabie saoudite

Bangladesh
Barbade
Bénin
Bulgarie

Cameroun
Cap-Vert
Chili
Chine
Congo
Costa Rica
Côte d'Ivoire
Cuba

Danemark (abstraction faite du Groenland et des îles Féroé)

Egypte
Ethiopie

Finlande
France

Gabon
Gambie
Ghana
Guatemala
Guinée
Guyana

Honduras

Inde
Indonésie
Iraq

Jamaïque
Jordanie

Kenya
Koweït

Liban

Madagascar
Malaisie
Mali
Maroc
Maurice
Mexique

Niger
Nigéria
Norvège

Pakistan
Pays-Bas (au nom du Royaume en Europe seulement)
Pérou
Philippines

République centrafricaine
République de Corée
République démocratique allemande
République-Unie de Tanzanie
Roumanie
Royaume-Uni (y compris Gibraltar et Hong Kong)

Sénégal
Sierra Leone
Soudan
Sri Lanka
Suède

Tchécoslovaquie
Togo
Trinité-et-Tobago
Tunisie

Union des Républiques socialistes soviétiques
Uruguay

Venezuela

Yougoslavie

Zaïre

ANNEXE IV

Réserves et déclarations faites par des Parties contractantes au sujet de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes

1. BULGARIE

Le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie considère que la définition de conférence maritime ne s'étend pas aux lignes bilatérales conjointes opérant sur la base d'accords intergouvernementaux. Au sujet du texte du point 2 de l'annexe à la résolution I, adoptée le 6 avril 1974, le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie considère que les dispositions de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes ne peuvent pas s'étendre aux activités des lignes de navigation hors conférence.

2. CHINE

Les services de transport maritime en association mis en place entre la République populaire de Chine et tout autre pays par le biais de consultations et sur une base jugée appropriée par les parties intéressées sont complètement différents par nature des conférences maritimes, et les dispositions de la Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes ne leur seront pas applicables.

3. CUBA

Réserve

La République de Cuba tient à formuler une réserve au sujet du paragraphe 17 de l'article 2 de la Convention, dont elle n'appliquera pas les dispositions aux marchandises transportées par des services maritimes communs réguliers établis en vertu d'accords intergouvernementaux pour le transport de toutes marchandises, quels que soient leur origine, leur destination ou l'usage auquel elles sont destinées.

Déclaration

S'agissant du premier paragraphe des définitions qui font l'objet du chapitre premier de la première partie de la Convention, la République de Cuba n'accepte pas que soient compris dans la notion de "Conférence maritime ou conférence" les services maritimes communs réguliers pour le transport de tout type de marchandises établis en vertu d'accords intergouvernementaux.

4. TCHECOSLOVAQUIE

"Les dispositions du code de conduite ne s'appliquent pas aux services de ligne communs créés en vertu d'accords intergouvernementaux aux fins du commerce bilatéral;

Une éventuelle réglementation unilatérale de l'activité de lignes non membres d'une conférence par la législation de tel ou tel Etat serait

considérée par la République socialiste tchécoslovaque comme incompatible avec les principaux buts et principes de la Convention et ne serait pas reconnue comme valide."

5. DANEMARK (à l'exclusion du Groenland et des îles Féroé)

Réserves

1. Aux fins du code de conduite, la notion de "compagnie maritime nationale", dans le cas d'un Etat membre de la Communauté économique européenne peut comprendre toute compagnie maritime exploitante de navires établie sur le territoire de cet Etat membre conformément au Traité instituant la Communauté économique européenne.

2. a) Sans préjudice du texte sous b) de la présente réserve, l'article 2 du code de conduite n'est pas appliqué dans 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'OCDE qui sont parties au code;

b) Le texte sous a) n'affecte pas les possibilités de participation en tant que compagnies maritimes d'un pays tiers à ces trafics, conformément aux principes posés à l'article 2 du code, des compagnies maritimes d'un pays en développement qui sont reconnues comme compagnies maritimes nationales aux termes du code et qui sont :

i) déjà membres d'une conférence assurant ces trafics; ou

ii) admises à une telle conférence au titre de l'article premier, paragraphe 3 du code.

3. L'article 3 et l'article 14, paragraphe 9 du code de conduite ne sont pas appliqués dans 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'OCDE qui sont parties au code.

4. Dans les trafics où l'article 3 du code de conduite s'applique, la dernière phrase de cet article est interprétée comme suit :

a) Les deux groupes de compagnies maritimes nationales coordonneront leurs positions avant de voter sur des questions concernant le trafic entre leurs deux pays;

b) Cette phrase s'applique uniquement aux questions que l'accord de conférence désigne comme requérant le consentement des deux groupes de compagnies maritimes nationales intéressés, et non à toutes les questions dont traite l'accord de conférence.

Déclarations

Le Gouvernement du Danemark estime que la Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes offre aux compagnies de navigation des pays en développement de larges possibilités de participer au système des conférences et qu'elle est rédigée en des termes visant à réglementer les conférences et leurs activités sur les trafics ouverts

(c'est-à-dire ceux où existent des possibilités de concurrence). Le gouvernement estime aussi qu'il est essentiel, pour le bon fonctionnement du code et des conférences auxquelles il s'applique que les compagnies maritimes hors conférence puissent continuer de soutenir la 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 accords de fidélité existants. Ces principes fondamentaux sont traduits dans un certain nombre de dispositions du code lui-même, notamment dans ses objectifs et principes, et sont expressément énoncés dans la résolution No 2 sur les compagnies maritimes hors conférence, adoptée par la Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies.

Le gouvernement estime par ailleurs que toute réglementation ou autre mesure adoptée par une partie à la Convention des Nations Unies, qui aurait pour objectif ou pour effet de supprimer les possibilités de concurrence des compagnies maritimes hors conférence, serait incompatible avec les principes fondamentaux mentionnés plus haut et modifierait radicalement les conditions dans lesquelles les conférences régies par le code sont censées opérer. Aucune disposition de la Convention n'oblige les autres Parties contractantes à accepter soit la validité de telles réglementations ou mesures, soit les situations dans lesquelles les conférences, en vertu de ces réglementations ou mesures, acquièrent un monopole effectif sur les trafics régis par le code.

Le Gouvernement du Danemark déclare qu'il mettra en oeuvre la Convention conformément aux principes fondamentaux et aux considérations qui y sont énoncés et que, ce faisant, celle-ci ne l'empêche pas de prendre les mesures appropriées dans le cas où une autre Partie contractante adopterait des mesures ou des pratiques faisant obstacle à l'exercice d'une concurrence loyale sur une base commerciale, sur ses trafics par lignes régulières.

6. FINLANDE

Réserves

1. Les articles 2 et 3 et le paragraphe 9 de l'article 14 du code de conduite ne s'appliquent pas aux trafics assurés par une conférence, sur la base de la réciprocité, entre la Finlande et les autres pays de l'OCDE qui sont parties au code.

2. En ce qui concerne les trafics auxquels l'article 3 du code de conduite est applicable, la dernière phrase de cet article est interprétée comme suit :

a) Les deux groupes de compagnies maritimes nationales coordonneront leurs positions avant de voter sur des questions concernant le trafic entre leurs deux pays;

b) Cette phrase ne s'applique qu'aux questions dont l'accord de conférence reconnaît qu'elles nécessitent le consentement des deux groupes de compagnies nationales intéressés, et non à toutes les questions dont traite l'accord de conférence.

Déclarations

A. Le Gouvernement finlandais estime que la Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes offre aux compagnies maritimes des pays en développement de larges possibilités de participer au système des conférences et qu'elle est rédigée en des termes visant à réglementer les conférences et leurs activités sur les trafics ouverts (c'est-à-dire ceux où existent des possibilités de concurrence). Le Gouvernement de la Finlande estime aussi qu'il est essentiel, pour le bon fonctionnement du code et des conférences auxquelles il s'applique, que les compagnies maritimes hors conférence puissent continuer de soutenir une concurrence loyale 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 accords de fidélité existants. Ces principes fondamentaux sont traduits dans un certain nombre de dispositions du code lui-même, notamment dans ses objectifs et principes, et sont expressément énoncés dans la résolution No 2 sur les compagnies maritimes hors conférence, adoptée par la Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies.

B. Le Gouvernement finlandais estime de même que toute réglementation ou autre mesure adoptée par une Partie contractante à la Convention des Nations Unies et, qui aurait pour objectif ou pour effet de supprimer ces possibilités de concurrence pour les compagnies maritimes hors conférence, serait incompatible avec les principes fondamentaux susmentionnés et modifierait radicalement les conditions dans lesquelles les conférences régies par le code sont censées opérer. La Convention n'oblige aucunement les autres Parties contractantes à accepter soit la validité de telles réglementations ou mesures, soit les situations dans lesquelles les conférences, en vertu de ces réglementations ou mesures, acquièrent un monopole effectif sur les trafics régis par le code.

C. Le Gouvernement finlandais déclare qu'il mettra la Convention en oeuvre conformément aux principes fondamentaux et aux considérations qui y sont énoncés et que ce faisant, celle-ci ne l'empêche pas de prendre les mesures appropriées dans le cas où une autre Partie contractante adopterait des mesures ou des pratiques faisant obstacle à l'exercice d'une concurrence loyale sur une base commerciale sur ses trafics par lignes régulières.

7. FRANCE

Réserves

1. Aux fins du code de conduite, l'expression "compagnie maritime nationale", dans le cas d'un Etat membre de la Communauté économique européenne, peut comprendre toute compagnie maritime établie sur le territoire de cet Etat membre conformément au traité instituant la Communauté économique européenne.

2. a) Sans préjudice du texte sous b) de la présente réserve, l'article 2 du code de conduite n'est pas appliqué dans 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'OCDE qui sont parties au code;

b) Le texte sous a) n'affecte pas les possibilités de participation en tant que compagnies maritimes d'un pays tiers à ces trafics, conformément aux principes posés à l'article 2 du code, des compagnies maritimes d'un pays en développement qui sont reconnues comme compagnies maritimes nationales aux termes du code et qui sont :

i) déjà membres d'une conférence assurant ces trafics; ou

ii) admises à une telle conférence au titre de l'article premier, paragraphe 3 du code.

3. L'article 3 et l'article 14, paragraphe 9, du code de conduite ne sont pas appliqués dans 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'OCDE qui sont parties au code.

4. Dans les trafics où l'article 3 du code de conduite s'applique, la dernière phrase de cet article est interprétée comme suit :

a) Les deux groupes de compagnies maritimes nationales coordonneront leurs positions avant de voter sur des questions concernant le trafic entre leurs deux pays ;

b) Cette phrase ne s'applique qu'aux questions dont l'accord de conférence reconnaît qu'elles nécessitent le consentement des deux groupes de compagnies maritimes nationales intéressés, et non à toutes les questions dont traite l'accord de conférence.

8. REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE ALLEMANDE

La République démocratique allemande déclare que les dispositions de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes ne seront pas appliquées aux lignes maritimes exploitées en commun qui ont été créées en vertu d'accords intergouvernementaux concernant la conduite commune des échanges bilatéraux de marchandises entre les deux Etats signataires.

9. ALLEMAGNE, REPUBLIQUE FEDERALE D'

Déclarations

1. Aux fins du code de conduite, l'expression "compagnie maritime nationale" peut, dans le cas d'un Etat membre de la Communauté économique européenne, s'appliquer à toute compagnie maritime exploitant des navires établie sur le territoire de cet Etat membre conformément au traité instituant la Communauté.

2. a) Sans préjudice de l'alinéa b) [ci-après], l'article 2 du code de conduite ne s'applique pas aux trafics assurés par une conférence entre les Etats membres de la Communauté économique européenne ou, sur la base de la réciprocité, entre ces Etats et d'autres pays de l'OCDE qui sont parties au code.

b) L'alinéa a) [ci-dessus] ne porte pas atteinte aux possibilités de participation à ces trafics, en tant que compagnies maritimes de pays tiers, conformément aux principes énoncés à l'article 2 du code, des compagnies

maritimes d'un pays en développement qui sont reconnues, en vertu du code, comme étant des compagnies maritimes nationales et qui sont :

i) déjà membres d'une conférence assurant ces trafics; ou

ii) admises à participer à une telle conférence en vertu du paragraphe 3 de l'article premier du code.

3. L'article 3 et le paragraphe 9 de l'article 14 du code de conduite ne s'appliquent pas aux trafics assurés par une conférence entre les Etats membres de la Communauté ou, sur la base de la réciprocité, entre ces Etats et les autres pays de l'OCDE qui sont parties au code.

4. En ce qui concerne les trafics visés à l'article 3 du code de conduite, la dernière phrase de cet article est interprétée comme suit :

a) Les deux groupes de compagnies maritimes nationales coordonneront leurs positions avant de voter sur des questions concernant le trafic entre leurs deux pays;

b) Cette phrase ne s'applique qu'aux questions dont l'accord de conférence reconnaît qu'elles nécessitent le consentement des deux groupes de compagnies nationales intéressés, et non à toutes les questions dont traite l'accord de conférence.

5. Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne n'empêchera pas les compagnies maritimes hors conférence de fonctionner pour autant qu'elles sont en concurrence avec les conférences sur une base commerciale tout en respectant le principe de la concurrence loyale, conformément à la résolution sur les compagnies hors conférence adoptée par la Conférence de plénipotentiaires. Il confirme sont intention d'agir conformément à ladite résolution.

(Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne a déclaré en outre que ladite Convention s'appliquera aussi à Berlin (Ouest) avec effet à compter de la date à laquelle elle entrera en viqueur pour la République fédérale d'Allemagne.)

10. INDE

A l'appui du paragraphe 2 de la déclaration prononcée par le représentant de l'Inde au nom du Groupe des 77 le 8 avril 1974 à la Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes, pour le Gouvernement indien il est entendu que les dispositions de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes ne s'appliquent pas aux services maritimes intergouvernementaux régis par des accords intergouvernementaux, quelles que soient l'origine ou la destination des cargaisons et quelle que soit l'utilisation qui doit en être faite.

11. IRAQ

L'adhésion n'implique en aucune façon la reconnnaissance d'Israël ou l'établissement de relations quelconques avec lui.

12. KOWEIT

L'adhésion à la Convention n'implique en aucune façon la reconnaissance d'Israël par le Gouvernement de l'Etat du Koweït.

13. PAYS-BAS (au nom du Royaume en Europe seulement)

Réserves

1. Aux fins du code de conduite des conférences maritimes, l'expression "compagnie maritime nationale" peut, dans le cas d'un Etat membre de la Communauté économique européenne, s'appliquer à toute compagnie maritime exploitant des navires établie sur le territoire de cet Etat membre conformément au traité instituant la Communauté.

2. a) Sans préjudice de l'alinéa b) [ci-après], l'article 2 du code de conduite ne s'applique pas aux trafics assurés par une conférence entre les Etats membres de la Communauté économique européenne ou, sur la base de la réciprocité entre ces Etats et les autres pays de l'OCDE qui sont parties au code.

b) L'alinéa a) [ci-dessus] ne porte pas atteinte aux possibilités de participation à ces trafics, en tant que compagnies maritimes de pays tiers, conformément aux principes énoncés à l'article 2 du code, des compagnies maritimes d'un pays en développement qui sont reconnues, en vertu du code, comme étant des compagnies maritimes nationales et qui sont :

i) déjà membres d'une conférence assurant ces trafics; ou

ii) admises à participer à une telle conférence en vertu du paragraphe 3 de l'article premier du code.

3. L'article 3 et le paragraphe 9 de l'article 14 du code de conduite ne s'appliquent pas aux trafics assurés par une conférence entre les Etats membres de la Communauté ou, sur la base de la réciprocité, entre ces Etats et les autres pays de l'OCDE qui sont parties au code.

4. En ce qui concerne les trafics visés à l'article 3 du code de conduite, la dernière phrase de cet article est interprétée comme suit :

a) Les deux groupes de compagnies maritimes nationales coordonneront leurs positions avant de voter sur des questions concernant le trafic entre leurs deux pays;

b) Cette phrase ne s'applique qu'aux questions dont l'accord de conférence reconnaît qu'elles nécessitent le consentement des deux groupes de compagnies nationales intéressés, et non à toutes les questions dont traite l'accord de conférence.

Déclarations

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

- n'empêchera pas les compagnies maritimes hors conférence de fonctionner pour autant qu'elles sont en concurrence avec les conférences sur

une base commerciale tout en respectant le principe de la concurrence loyale, conformément à la résolution sur les compagnies hors conférence adoptée par la Conférence de plénipotentiaires;

- confirme son intention d'agir conformément à ladite résolution.

14. NORVEGE

Réserves

1. Aux fins du code de conduite, l'expression "compagnie maritime nationale" peut, dans le cas de la Norvège ou d'un Etat membre de la Communauté économique européenne ou de l'Organisation de coopération et de développement économiques, comprendre toute compagnie maritime exploitant des navires établie sur le territoire de cet Etat conformément au droit applicable dans ledit Etat.

2. a) Sans préjudice du texte sous b) de la présente réserve, l'article 2 du code de conduite n'est pas appliqué, sur la base de la réciprocité, dans les trafics assurés par une conférence entre les pays de l'OCDE qui sont parties au code;

b) Le texte sous a) ne porte pas atteinte à la possibilité de toute compagnie maritime de participer à ces trafics en tant que compagnie maritime d'un pays tiers et d'acquérir une part importante desdits trafics.

3. L'article 3 et le paragraphe 9 de l'article 14 du code de conduite ne sont pas appliqués, sur la base de la réciprocité, dans les trafics entre les pays de l'OCDE qui sont parties au code.

4. Dans les trafics auxquels l'article 3 du code de conduite est applicable, la dernière phrase de cet article est interprétée comme suit :

a) Les deux groupes de compagnies maritimes nationales coordonneront leurs positions avant de voter sur des questions concernant le trafic entre leurs deux pays;

b) Cette phrase ne s'applique qu'aux questions dont l'accord de conférence reconnaît qu'elles nécessitent le consentement des deux groupes de compagnies maritimes nationales intéressés, et non à toutes les questions dont traite l'accord de conférence.

Déclarations

Le Gouvernement norvégien estime que la Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes offre aux compagnies de navigation des pays en développement de larges possibilités de participer au système des conférences et qu'elle est rédigée en des termes visant à réglementer les conférences et leurs activités sur les trafics ouverts (c'est-à-dire ceux où existent des possibilités de concurrence).
Le gouvernement estime aussi qu'il est essentiel, pour le bon fonctionnement du code et des conférences auxquelles il s'applique que les compagnies maritimes hors conférence puissent continuer de soutenir la 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 accords de fidélité existants. Ces principes fondamentaux sont traduits dans un certain nombre de dispositions du Code lui-même, notamment dans ses objectifs et principes, et sont expressément énoncés dans la résolution No 2 sur les compagnies maritimes hors conférence, adoptée par la Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies.

Le gouvernement estime par ailleurs que toute réglementation ou autre mesure adoptée par une partie à la Convention des Nations Unies, qui aurait pour objectif ou pour effet de supprimer les possibilités de concurrence des compagnies maritimes hors conférence, serait incompatible avec les principes fondamentaux mentionnés plus haut et modifierait radicalement les conditions dans lesquelles les conférences régies par le Code sont censées opérer. Aucune disposition de la Convention n'oblige les autres parties contractantes à accepter soit la validité de telles réglementations ou mesures, soit les situations dans lesquelles les conférences, en vertu de ces réglementations ou mesures, acquièrent un monopole effectif sur les trafics régis par le Code.

Le Gouvernement norvégien déclare qu'il mettra en oeuvre la Convention conformément aux principes fondamentaux et aux considérations qui y sont énoncés et que, ce faisant, celle-ci ne l'empêche pas de prendre des mesures appropriées dans le cas où une autre partie contractante adopterait des mesures ou des pratiques faisant obstacle à l'exercice d'une concurrence loyale sur une base commerciale, sur ses trafics par lignes régulières.

15. PEROU

Le Gouvernement péruvien ne se considère pas tenu par les dispositions du paragraphe 4 de l'article 2 du chapitre II de la Convention.

16. SUEDE

Réserves

1. Aux fins du code de conduite, l'expression "compagnie maritime nationale", dans le cas de la Suède ou de tout autre pays de l'OCDE, peut comprendre toute compagnie maritime exploitant des navires établie sur le territoire du pays en question conformément à ses lois et règlements.

2. a) Sans préjudice du texte sous b) de la présente réserve, l'article 2 du code de conduite n'est pas appliqué, sur une base de réciprocité, dans les trafics de conférence entre la Suède et les autres pays de l'OCDE qui sont parties au code;

b) Le texte sous a) n'affecte pas les possibilités de participation en tant que compagnies maritimes d'un pays tiers à ces trafics, conformément aux principes posés à l'article 2 du code, des compagnies maritimes d'un pays en développement qui sont reconnues comme compagnies maritimes nationales aux termes du code et qui sont :

i) déjà membres d'une conférence assurant ces trafics; ou

ii) admises à une telle conférence au titre de l'article premier, paragraphe 3 du code.

3. L'article 3 et l'article 14, paragraphe 9 du code de conduite ne sont pas appliqués, sur une base de réciprocité, dans les trafics de conférence entre la Suède et les autres pays de l'OCDE qui sont parties au code.

4. Dans les trafics où l'article 3 du code de conduite s'applique, la dernière phrase de cet article est interprétée comme suit :

a) Les deux groupes de compagnies maritimes nationales coordonneront leurs positions avant de voter sur des questions concernant le trafic entre leurs deux pays;

b) Cette phrase s'applique uniquement aux questions dont l'accord de conférence reconnaît qu'elles nécessitent le consentement des deux groupes de compagnies maritimes nationales concernés et non à toutes les questions dont traite l'accord de conférence.

Déclarations

A. Le Gouvernement suédois estime que la Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes offre aux compagnies de navigation des pays en développement de larges possibilités de participer au système des conférences et qu'elle est rédigée en des termes visant à réglementer les conférences et leurs activités sur les trafics ouverts (c'est-à-dire ceux où existent des possibilités de concurrence).
Le gouvernement estime aussi qu'il est essentiel, pour le bon fonctionnement du code et des conférences auxquelles il s'applique, que les compagnies maritimes hors conférence puissent continuer de soutenir la 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 accords de fidélité existants. Ces principes fondamentaux sont traduits dans un certain nombre de dispositions du code lui-même, notamment dans ses objectifs et principes, et sont expressément énoncés dans la résolution No 2 sur les compagnies maritimes hors conférence, adoptée par la Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies.

B. Le gouvernement estime par ailleurs que toute réglementation ou autre mesure adoptée par une partie à la Convention des Nations Unies, qui aurait pour objectif ou pour effet de supprimer les possibilités de concurrence des compagnies maritimes hors conférence, serait incompatible avec les principes fondamentaux mentionnés plus haut et modifierait radicalement les conditions dans lesquelles les conférences régies par le code sont censées opérer. Aucune disposition de la Convention n'oblige les autres parties contractantes à accepter soit la validité de telles réglementations ou mesures, soit les situations dans lesquelles les conférences, en vertu de ces réglementations ou mesures, acquièrent un monopole effectif sur les trafics régis par le code.

C. Le Gouvernement suédois déclare qu'il mettra en oeuvre la Convention conformément aux principes fondamentaux et aux considérations qui y sont énoncés et que, ce faisant, celle-ci ne l'empêche pas de prendre des mesures appropriées dans le cas où une autre Partie contractante adopterait des mesures ou des pratiques faisant obstacle à l'exercice d'une concurrence loyale sur une base commerciale, sur ses trafics par lignes régulières.

17. UNION DES REPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIETIQUES

Le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques considère que les dispositions de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes ne s'appliquent pas aux liaisons maritimes communes établies dans le cadre d'accords intergouvernementaux aux fins d'échanges commerciaux entre deux pays.

18. ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD

Réserves

I. En ce qui concerne le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Gibraltar :

1. Aux fins du code de conduite, l'expression "compagnie maritime nationale", dans le cas d'un Etat membre de la Communauté économique européenne, peut comprendre toute compagnie maritime exploitant des navires établie sur le territoire de cet Etat membre conformément au traité instituant la Communauté économique européenne.

2. a) Sans préjudice du texte sous b) de la présente réserve, l'article 2 du code de conduite n'est pas appliqué dans les trafics de conférence entre les Etats membres de la Communauté ou, sur une base de réciprocité, entre ces Etats et les autres pays de l'OCDE qui sont parties au code;

b) Le texte sous a) n'affecte pas les possibilités de participation en tant que compagnies maritimes d'un pays tiers à ces trafics, conformément aux principes posés à l'article 2 du code, des compagnies maritimes d'un pays en développement qui sont reconnues comme compagnies maritimes nationales aux termes du Code et qui sont :

i) déjà membres d'une conférence assurant ces trafics; ou

ii) admises à une telle conférence au titre de l'article premier, paragraphe 3, du code.

3. L'article 3 et l'article 14, paragraphe 9 du code de conduite ne sont pas appliqués dans les trafics de conférence entre les Etats membres de la Communauté ou, sur une base de réciprocité, entre ces Etats et les autres pays de l'OCDE qui sont parties au code;

4. Dans les trafics où l'article 3 du code de conduite s'applique, la dernière phrase de cet article est interprétée comme suit :

a) Les deux groupes de compagnies maritimes nationales coordonneront leurs positions avant de voter sur des questions concernant le trafic entre leurs deux pays;

b) Cette phrase ne s'applique qu'aux questions dont l'accord de conférence reconnaît qu'elles nécessitent le consentement des deux groupes de compagnies maritimes nationales concernés et non à toutes les questions dont traite l'accord de conférence.

II. En ce qui concerne Hong Kong :

1. a) Sans préjudice de l'alinéa b) de la présente réserve, et sur la base de la réciprocité, l'article 2 du code de conduite ne s'applique pas aux trafics assurés par une conférence entre Hong Kong et un Etat qui a formulé une réserve excluant l'application de l'article 2 à ses trafics avec le Royaume-Uni;

b) L'alinéa a) ne porte pas atteinte aux possibilités de participation à ces trafics en tant que compagnies maritimes de pays tiers, conformément aux principes repris à l'article 2 du code, des compagnies maritimes d'un pays en développement qui sont reconnues, en vertu du Code, comme étant des compagnies maritimes nationales et qui sont :

i) déjà membres d'une conférence assurant ces trafics; ou

ii) admises à participer à une telle conférence en vertu du paragraphe 3 de l'article premier du code.

2. En ce qui concerne les trafics auxquels s'applique l'article 2 du code de conduite, les compagnies maritimes de Hong Kong, sous réserve de réciprocité et s'agissant de compagnies d'un pays qui accepte de permettre aux compagnies du Royaume-Uni de participer à la redistribution de tous leurs trafics, permettront de leur côté à ces dernières de participer à la redistribution.

3. L'article 3 et le paragraphe 9 de l'article 14 du code de conduite ne s'appliquent pas, sur la base de la réciprocité, aux trafics assurés par une conférence entre Hong Kong et un Etat qui a formulé une réserve excluant l'application desdites dispositions à ses trafics avec le Royaume-Uni.

4. En ce qui concerne les trafics auxquels l'article 3 du code de conduite est applicable, la dernière phrase de cet article est interprétée comme suit :

a) Les deux groupes de compagnies maritimes nationales coordonneront leurs positions avant de voter sur des questions concernant le trafic entre leurs deux pays;

b) Cette phrase ne s'applique qu'aux questions dont l'accord de conférence reconnaît qu'elles nécessitent le consentement des deux groupes de compagnies nationales intéressés, et non à toutes les questions dont traite l'accord de conférence.

Déclarations

1. Le Gouvernement du Royaume-Uni estime que la Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes offre aux compagnies de navigation des pays en développement de larges possibilités de participer au système des conférences et qu'elle est rédigée en des termes visant à réglementer les conférences et leurs activités sur les trafics ouverts (c'est-à-dire ceux où existent des possibilités de concurrence).
Le gouvernement estime aussi qu'il est essentiel, pour le bon fonctionnement du code et des conférences auxquelles il s'applique que les compagnies maritimes hors conférence puissent continuer de soutenir la 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 accords de fidélité existants. Ces principes fondamentaux sont traduits dans un certain nombre de dispositions du code lui-même, notamment dans ses objectifs et principes, et sont expressément énoncés dans la résolution No 2 sur les compagnies maritimes hors conférence, adoptée par la Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies.

2. Le gouvernement estime par ailleurs que toute réglementation ou autre mesure adoptée par une partie à la Convention des Nations Unies, qui aurait pour objectif ou pour effet de supprimer les possibilités de concurrence des compagnies maritimes hors conférence, serait incompatible avec les principes fondamentaux mentionnés plus haut et modifierait radicalement les conditions dans lesquelles les conférences régies par le code sont censées opérer. Aucune disposition de la Convention n'oblige les autres Parties contractantes à accepter soit la validité de telles réglementations ou mesures, soit les situations dans lesquelles les conférences, en vertu de ces réglementations ou mesures, acquièrent un monopole effectif sur les trafics régis par le code.

3. Le Gouvernement du Royaume-Uni déclare qu'il mettra en oeuvre la Convention conformément aux principes fondamentaux et aux considérations qui y sont énoncés et que, ce faisant, celle-ci ne l'empêche pas de prendre des mesures appropriées dans le cas où une autre partie contractante adopterait des mesures ou des pratiques faisant obstacle à l'exercice d'une concurrence loyale sur une base commerciale, sur ses trafics par lignes régulières.

ANNEXE V

Règlement (Communauté économique européenne) No 954/79 du Conseil

du 15 mai 1979 concernant la ratification par les Etats membres de la Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes ou l'adhésion de ces Etats à la Convention

LE CONSEIL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES,

Vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 84, paragraphe 2,

Vu le projet de règlement soumis par la Commission,

Vu l'avis de l'Assemblée,

Vu l'avis du Comité économique et social,

Considérant qu'une Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes a été élaborée par une conférence convoquée sous les auspices de la Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement et qu'elle est ouverte à la ratification ou à l'adhésion;

Considérant que les questions réglées par le code de conduite sont importantes non seulement pour les Etats membres mais également pour la Communauté, notamment du point de vue des transports maritimes et des échanges commerciaux, et qu'il importe donc qu'une position commune soit adoptée en ce qui concerne ce code;

Considérant que cette position commune doit respecter les principes et les objectifs du traité et apporter une contribution importante en vue de répondre aux aspirations des pays en développement dans le domaine des transports maritimes, tout en poursuivant l'objectif de maintenir en vigueur, dans ce domaine, les principes commerciaux appliqués par les compagnies maritimes des pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et dans le cadre des échanges maritimes entre ces pays;

Considérant que, pour assurer le respect de ces principes et de ces objectifs, alors que le code de conduite ne prévoit pas de disposition permettant l'adhésion de la Communauté en tant que telle, il importe que les Etats membres ratifient ce code ou y adhèrent sous réserve de certains arrangements prévus par le présent règlement;

Considérant qu'il est reconnu que le rôle stabilisateur des conférences est de nature à garantir des services fiables aux chargeurs, mais qu'il est nécessaire d'éviter de la part des conférences d'éventuelles violations des règles de concurrence du traité; que la Commission présentera par conséquent au Conseil une proposition de règlement concernant l'application de ces règles aux transports maritimes,

A ARRETE LE PRESENT REGLEMENT :

Article premier

1. Les Etats membres, en ratifiant la Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes ou en y adhérant, informent le Secrétaire général des Nations Unies par écrit que cette ratification ou cette adhésion a eu lieu conformément au présent règlement.

2. L'instrument de ratification ou d'adhésion est accompagné des réserves indiquées à l'annexe I.

Article 2

1. Dans le cas d'une conférence existante, chaque groupe de compagnies maritimes d'une même nationalité qui en sont membres détermine par négociation commerciale avec une autre compagnie maritime de cette nationalité si celle-ci est susceptible de participer comme compagnie maritime nationale à ladite conférence.

En cas de création d'une nouvelle conférence, les compagnies maritimes de la même nationalité déterminent par négociation commerciale laquelle ou lesquelles d'entre elles sera ou seront susceptibles de participer comme compagnies maritimes nationales à la future conférence.

2. Si les négociations visées au paragraphe 1 n'aboutissent pas à un accord, 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.

3. Chaque Etat membre veille à ce que toutes les compagnies maritimes exploitants de navires établies sur son territoire conformément au traité instituant la Communauté économique européenne reçoivent le même traitement que les compagnies qui ont leur siège social sur son territoire et dont le contrôle effectif est exercé sur ce dernier.

Article 3

1. Lorsqu'une conférence maritime exploite un pool ou un accord d'accostage, de desserte et/ou de répartition du trafic sous toute autre forme, conformément à l'article 2 du code de conduite, le volume de cargaison qui, en vertu de ce code, revient au groupe de compagnies maritimes nationales de chaque Etat membre participant à ce trafic, ou aux compagnies maritimes des Etats membres participant à ce trafic en tant que compagnies maritimes de pays tiers, fait l'objet d'une redistribution à moins qu'il n'en soit décidé autrement par toutes les compagnies membres de la conférence et parties aux présentes règles de redistribution. Cette redistribution des parts de cargaison s'effectue sur la base d'une décision unanime des compagnies maritimes membres de la conférence et participant à cette redistribution, en vue d'assurer à toutes ces compagnies une part équitable du trafic de conférence.

2. La quote-part qui est allouée en fin de compte à chaque participant est déterminée en fonction de principes commerciaux, compte tenu plus particulièrement :

a) du volume de cargaison transporté par la conférence et produit par les Etats membres dont le trafic est assuré par celle-ci;

b) des prestations antérieures des compagnies maritimes dans le trafic composant le pool;

c) du volume de cargaison transporté par la conférence et acheminé par les ports des Etats membres;

d) des besoins des chargeurs dont les cargaisons sont transportées par la conférence.

3. Si aucun accord n'intervient quant à la redistribution des cargaisons visée au paragraphe 1, la question est, à la demande d'une des parties, soumise à conciliation selon la procédure décrite à l'annexe II. Tout différend non réglé par la voie de la procédure de conciliation peut, avec l'accord des parties, être soumis à arbitrage. Dans ce cas, la sentence arbitrale lie les parties.

4. Les quotes-parts allouées conformément aux paragraphes 1, 2 et 3 sont régulièrement revues, à des intervalles à fixer d'avance, compte tenu des critères énoncés au paragraphe 2 et notamment du point de vue de la fourniture de services adéquats et efficaces aux chargeurs.

Article 4

1. Dans un trafic de conférence entre un Etat membre de la Communauté et un Etat partie au code de conduite qui n'est pas un pays de l'OCDE, une compagnie maritime d'un autre pays de l'OCDE qui désire participer à la redistribution prévue à l'article 3 du présent règlement peut le faire sous réserve d'une réciprocité définie au niveau gouvernemental ou armatorial.

2. Sans préjudice du paragraphe 3 du présent article, l'article 2 du code de conduite n'est pas appliqué dans les trafics de conférence entre les Etats membres et, sur une base de réciprocité, entre ces Etats et les autres pays de l'OCDE qui sont parties au code.

3. Le paragraphe 2 du présent article n'affecte pas les possibilités de participation en tant que compagnies maritimes d'un pays tiers à ces trafics, conformément aux principes posés à l'article 2 du code de conduite, des compagnies maritimes d'un pays en développement qui sont reconnues comme compagnies maritimes nationales aux termes du code et qui sont :

i) déjà membres d'une conférence assurant ces trafics; ou

ii) admises à une telle conférence au titre de l'article premier, paragraphe 3 du code.

4. L'article 3 et l'article 14, paragraphe 9 du code de conduite ne sont pas appliqués dans les trafics de conférence entre les Etats membres et, sur une base de réciprocité, entre ces Etats et les autres pays de l'OCDE qui sont parties au code.

5. Dans les trafics de conférence entre les Etats membres ainsi qu'entre ces Etats et les autres pays de l'OCDE qui sont parties au code de conduite, les chargeurs et les armateurs des Etats membres n'insistent pas pour appliquer les procédures de règlement des différends prévues au chapitre VI du code dans leurs relations mutuelles ou, sur une base de réciprocité, vis-à-vis des chargeurs et des armateurs des autres pays de l'OCDE, s'ils conviennent entre eux d'autres procédures de règlement des différends. Ils tirent notamment pleinement partie des possibilités qu'offre l'article 25, paragraphes 1 et 2 du code pour régler les différends selon des procédures autres que celles qui sont prévues au chapitre VI du code.

Article 5

Pour l'adoption de décisions relatives à des matières définies dans l'accord de conférence concernant le trafic d'un Etat membre et autres que celles qui sont visées à l'article 3 du présent règlement, les compagnies maritimes nationales de cet Etat consultent toutes les autres compagnies de la Communauté qui sont membres de la conférence avant de donner ou de refuser leur assentiment.

Article 6

Les Etats membres arrêtent, en temps utile, après consultation de la Commission, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires à l'exécution du présent règlement.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout Etat membre.

Fait à Bruxelles, le 15 mai 1979.

Par le Conseil
Le Président
R. BOULIN

Annexe I */

Réserves

Les Etats membres, en ratifiant la Convention ou en y adhérant, émettent les trois réserves et la réserve interprétative indiquées ci-après :

1. Pour l'application du code de conduite, la notion de "compagnie maritime nationale", dans le cas d'un Etat membre de la Communauté économique européenne, peut comprendre toute compagnie maritime exploitant de navires établie sur le territoire de cet Etat membre conformément au traité instituant la Communauté économique européenne.

---

*/ Annexes au Règlement No 954/79 du Conseil de la Communauté économique européenne.

2. a) Sans préjudice du texte sous b) de la présente réserve, l'article 2 du code de conduite n'est pas appliqué dans 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'OCDE qui sont parties au code;

b) Le texte sous a) n'affecte pas les possibilités de participation en tant que compagnies maritimes d'un pays tiers à ces trafics, conformément aux principes posés à l'article 2 du code, des compagnies maritimes d'un pays en développement qui sont reconnues comme compagnies maritimes nationales aux termes du Code et qui sont :

i) déjà membres d'une conférence assurant ces trafics; ou

ii) admises à une telle conférence au titre de l'article premier, paragraphe 3 du code.

3. L'article 3 et l'article 14, paragraphe 9, du code de conduite ne sont pas appliqués dans 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'OCDE qui sont parties au code.

4. Dans les trafics où l'article 3 du code de conduite s'applique, la dernière phrase de cet article est interprétée en ce sens que :

a) les deux groupes de compagnies maritimes nationales coordonneront leurs positions avant de voter sur des questions concernant le trafic entre leurs deux pays;

b) cette phrase s'applique uniquement aux questions que l'accord de conférence désigne comme demandant l'assentiment des deux groupes de compagnies maritimes nationales concernés et non pas à toutes les questions réglées dans l'accord de conférence.

Annexe II

Conciliation visée à l'article 3, paragraphe 3

Les parties au différend désignent un ou plusieurs conciliateurs.

Si elles ne parviennent pas à se mettre d'accord à ce sujet, chacune des parties au différend désigne un conciliateur, et les conciliateurs ainsi désignés en cooptent un autre qui présidera. Si l'une des parties s'abstient de désigner un conciliateur, ou si les conciliateurs désignés par les parties n'ont pas pu se mettre d'accord pour coopter un président, le président de la Chambre de commerce internationale procède, à la demande d'une des parties, aux désignations nécessaires.

Les conciliateurs font tout leur possible pour régler le différend. Ils fixent la procédure à suivre. Leur rémunération est payée par les parties au différend.