

N° 22380. CONVENTION RELATIVE À UN CODE DE CONDUITE DES CONFÉRENCES MARITIMES. CONCLUE À GENÈVE LE 6 AVRIL 1974¹

ADHÉSIONS

Instruments déposés le :

28 juin 1985

DANEMARK

(Sauf pour le Groenland et les îles Féroé. Avec effet au 28 décembre 1985.)

Avec les réserves et déclarations suivantes :

Réserves :

« 1. Pour l'application du code de conduite, la notion de « compagnie maritime nationale », dans le cas d'un État membre de la Communauté économique européenne, peut comprendre toute compagnie maritime exploitant de navires établie sur le territoire de cet État membre conformément au traité instituant la Communauté économique européenne².

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 États membres de la Communauté et, sur une base de réciprocité, entre ces États 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 1^{er} 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 États membres de la Communauté et, sur une base de réciprocité, entre ces États 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. »

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 régler les conférences et leurs activités sur les trafics ouverts (c'est-à-dire ceux où existent des possibilités de concurrence).

Le présent 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

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1334, p. 15, et annexe A des volumes 1365 et 1398.

² *Ibid.*, vol. 294, p. 3 (texte authentique français), vol. 295, p. 3 (texte authentique allemand), vol. 296, p. 3 (texte authentique italien), vol. 297, p. 3 (texte authentique néerlandais), vol. 298, p. 3 (traduction anglaise); voir également vol. 1376, n° I-23108 (texte authentique danois), vol. 1377, n° I-23108 (texte authentique anglais), vol. 1378, n° I-23108 (texte authentique irlandais), vol. 1383, p. 3 (texte authentique grec), vol. 1452, n° I-24605 (texte authentique portugais), vol. 1453, p. 3 (texte authentique espagnol).

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 n° 2 sur les compagnies maritimes hors conférence, adoptée par la conférence de plénipotentiaires des Nations Unies¹. Le présent 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 œuvre la Convention conformément aux principes fondamentaux et aux considérations qui y sont énoncés et que, ce faisant, celle-ci ne les 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. »

28 juin 1985

NORVÈGE

(Avec effet au 28 décembre 1985.)

Avec les réserves et déclarations suivantes :

[TRADUCTION — TRANSLATION]

Réserves :

1. Aux fins du Code de conduite des conférences maritimes, l'expression « compagnie maritime nationale » peut, dans le cas de la Norvège, d'un Etat membre de la Communauté économique européenne ou d'un Etat membre de l'OCDE, s'appliquer à toute compagnie maritime exploitant de navires établie sur le territoire de cet Etat conformément au droit y applicable.

2. *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 pays de l'OCDE qui sont parties au Code.

b) L'alinéa *a* [ci-dessus] ne porte pas atteinte aux possibilités qu'ont toutes compagnies de participer à ces trafics en tant que compagnies maritimes de pays tiers et d'acquérir une part substantielle desdits trafics.

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, entre les pays de l'OCDE qui sont parties au Code.

4. En ce qui concerne les trafics auxquels est applicable 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.

¹ Nations Unies, *Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Genève, volume II, TD/CODE/I3/Add.1, p. 23.*

Déclarations :

En outre, le Gouvernement norvégien 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 norvégien 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 n° 2 sur les compagnies maritimes hors conférence, adoptée par la Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies.

Le Gouvernement norvégien 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.

Le Gouvernement norvégien déclare qu'il mettra la Convention en œuvre conformément aux principes fondamentaux et aux considérations qui y sont énoncés et que, ce faisant, celle-ci ne les 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.

28 juin 1985

SUÈDE

(Avec effet au 28 décembre 1985.)

Avec les réserves et déclarations suivantes :

[TRADUCTION — TRANSLATION]

Réserves :

1. Aux fins du Code de conduite des conférences maritimes, l'expression « compagnie maritime nationale » peut, dans le cas de la Suède ou d'un autre pays de l'OCDE, s'appliquer à toute compagnie maritime exploitant de navires établie sur le territoire de ce pays conformément à ses lois et règlements.

2. *a)* Sans préjudice de l'alinéa *b* des présentes réserves, 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 la Suède 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 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.

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, entre la Suède 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 :

A. Le Gouvernement suédois 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 où existent des possibilités de concurrence). Le Gouvernement suédois 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 n° 2 sur les compagnies maritimes hors conférence, adoptée par la Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies.

B. Le Gouvernement suédois 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 suédois déclare qu'il mettra la Convention en œuvre conformément aux principes fondamentaux et aux considérations qui y sont énoncés et que, ce faisant, celle-ci ne les 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.

28 juin 1985

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD

(A l'égard du Royaume-Uni, de Gibraltar et de Hong-Kong. Avec effet au 28 décembre 1985.)

Avec les réserves et déclarations suivantes :

[TRADUCTION — TRANSLATION]

Réserves :

I. A l'égard du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de Gibraltar :

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, s'appliquer à toute compagnie maritime exploitant de navires établie sur le territoire de cet Etat membre conformément au Traité de la CEE.

2. a) Sans préjudice de l'alinéa b, l'article 2 du Code de conduite ne s'applique 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;

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.

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 auxquels est applicable 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.

II. A l'égard de 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 des 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 :

- i) Les deux groupes de compagnies maritimes nationales coordonneront leurs positions avant de voter sur des questions concernant le trafic entre leurs deux pays;
- ii) 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 maritimes des pays en développement de larges possibilités de participer au système des conférences et qu'elle est rédigée en des termes visant à régler les conférences et leurs activités sur les trafics ouverts (c'est-à-dire ceux où existent des possibilités de concurrence). Le Gouvernement du Royaume-Uni 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 n° 2 sur les compagnies maritimes hors conférence, adoptée par la Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies.

2. Le Gouvernement du Royaume-Uni 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.

3. Le Gouvernement du Royaume-Uni déclare qu'il mettra la Convention en œuvre conformément aux principes fondamentaux et aux considérations qui y sont énoncés et que, ce faisant, celle-ci ne les 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.

Enregistré d'office le 28 juin 1985.
