

N° 254

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1984-1985

Annexe au procès-verbal de la séance du 24 avril 1985

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées (1), sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, autorisant l'approbation d'une convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes.

Par M. André BETTENCOURT,

Sénateur.

(1) *Cette commission est composée de :* MM. Jean Lecanuet, *président* ; Yvor Bourges, Emile Didier, Pierre Matraja, Jacques Ménard, *vice-présidents* ; Serge Boucheny, Michel d'Aillières, Francis Palmero, Gérard Gaud, *secrétaires* ; MM. Paul Alduy, Michel Alloncle, François Autain, Jean-Pierre Bayle, Jean Bénard Mousseaux, Noël Berrier, André Bettencourt, Charles Bosson, Raymond Bourguine, Louis Brives, Guy Cabanel, Michel Caldaguès, Jacques Chaumont, Michel Crucis, André Delelis, Jacques Delong, Maurice Faure, Charles Ferrant, Louis de la Forest, Jean Garcia, Jacques Genton, Marcel Henry, Louis Jung, Philippe Labeyrie, Christian de La Malène, Edouard Le Jeune, Max Lejeune, Louis Longequeue, Philippe Madrelle, Jean Mercier, Pierre Merli, Daniel Millaud, Claude Mont, Jean Natali, Paul d'Ornano, Bernard Parmantier, Mme Rolande Perlican, MM. Robert Pontillon, Roger Poudonson, Paul Robert, Marcel Rosette, Albert Voilquin.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (7^e législ.) : 2582, 2609 et in-8° 764.

Sénat : 243 (1984-1985).

Traité et conventions. — Transports maritimes.

SOMMAIRE

	Pages
PREMIERE PARTIE : LES CONFÉRENCES MARITIMES, DE L'ASSOCIATION COMMERCIALE À L'INSTITUTION INTERNATIONALE	5
I. — Les conférences maritimes : un mode de régularisation de la concurrence lié à la poussée du trafic international, et dont le développement a appelé le contrôle des pouvoirs publics nationaux.....	5
II. — La négociation du Code de conduite des conférences maritimes : la manifestation de clivages qui persistent longtemps après l'approbation de la convention.....	6
1° Les résolutions du « groupe des 77 » en faveur d'une réglementation internationale du transport maritime.....	6
2° Les divergences d'intérêt entre pays fournisseurs et pays demandeurs de transport.....	6
3° Le débat au sein des communautés européennes et le compromis de Bruxelles.....	7
4° Les réserves émises par le règlement CEE 954/79 du 15 mai 1979, et leur valeur au regard de la convention de Vienne sur les traités.....	7
 SECONDE PARTIE : LA PORTÉE JURIDIQUE ET PRATIQUE DE LA RATIFICATION DE LA CONVENTION DES NATIONS-UNIES RELATIVE À UN CODE DE CONDUITE DES CONFÉRENCES MARITIMES	 9
I. — Le champ d'application du Code de conduite des conférences maritimes et ses trois limites.....	9
1° Limite matérielle : l'exclusion du trafic hor. conférence.....	9
2° Limite géographique : les dessertes des seuls pays parties au Code.....	10
3° Limites juridiques : les réserves émises par certains pays parties au Code..	10
II. — Le contenu des principes du Code de conduite, et les aménagements apportés par les réserves européennes.....	12
I° Les principes généraux du Code de conduite et les réserves européennes ...	12
A) Les principes	
1 - Le droit de participation des compagnies nationales.....	12
2 - La répartition des cargaisons.....	12
3 - Les procédures d'adoption des décisions.....	13
B) Les réserves	
1 - L'extension de la qualité de compagnie maritime nationale en vertu du droit d'établissement.....	13
2 - La redistribution des cargaisons entre compagnies des Etats membres.....	13

3 - Les réserves du Code relatives aux relations entre les conférences et les chargeurs	14
C) Les dispositions du Code relatives aux relations entre les conférences et les chargeurs	14
2° La procédure de règlement des différends par conciliation internationale obligatoire	14
III. — Les effets de la ratification du Code de conduite sur le transport maritime français	5
Avis favorable de la Commission	16

Mesdames, Messieurs,

Le présent projet de loi a pour objet d'autoriser la ratification d'une Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes. Cette convention, qui a été élaborée dans le cadre de la CNUCED -la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement - a été adoptée à Genève le 6 avril 1974, et est entrée en vigueur le 6 octobre 1983, à la suite de l'adhésion de la République Fédérale d'Allemagne et des Pays-Bas. Elle a pour objet de réglementer à l'échelon international le fonctionnement des « conférences maritimes », qui sont en quelque sorte des cartels d'armateurs, et énonce à ce titre un certain nombre de principes quant à leur composition, à la répartition du trafic entre leurs membres et aux taux de fret qu'elles appliquent. Elle prévoit enfin un système de règlement des différends par une procédure originale de conciliation internationale obligatoire.

Texte de compromis, ce Code est par bien des aspects paradoxal, à force de vouloir tenir la balance égale entre des conceptions et des intérêts divergents, pour ne pas dire contradictoires. Ainsi par exemple, la procédure de conciliation internationale obligatoire, demandée par les pays du Tiers-Monde soucieux de promouvoir un Nouvel Ordre Economique International, n'est obligatoire qu'autant que les parties au conflit le veulent bien, et ne s'entendent pas pour lui préférer un autre arbitrage, ce de façon à n'entraver ni les libertés commerciales, ni la souveraineté des Etats.

On doit encore signaler, pour montrer la véritable complexité des choses, le règlement n° 954/79 par lequel les Communautés européennes ont émis quatre réserves destinées à écarter ou à interpréter certaines dispositions du Code, jugées contraires au Traité de Rome. La superposition de ces deux textes peut donner lieu à des distinctions des plus subtiles : ainsi par exemple une compagnie de nationalité française n'est-elle pas nécessairement une « compagnie nationale » française au sens du chapitre I du Code complété par le Règlement européen.

On aurait tort toutefois de négliger et de sous-estimer un texte qui, se situant au coeur du dialogue Nord-Sud, revêt une importance symbolique et politique de premier ordre, et qui peut s'avérer en sus, par bien des côtés, fort utile à la protection des intérêts

économiques français dans une tranche qui connaît aujourd'hui de sérieuses difficultés.

Il serait difficile d'apprécier la teneur de ce texte long, complexe, et nuancé, si l'on ignorait la réalité du transport maritime qu'il entend organiser, et la confrontation des points de vue qui a présidé à son adoption, et dont les clivages se retrouvent à la fois présents et masqués dans la lettre comme dans l'esprit de plus d'une de ses dispositions.

Aussi votre rapporteur se propose-t-il, avant de passer à l'analyse de l'ensemble juridique constitué par la Convention des Nations Unies et les réserves qu'y apporte le Règlement n° 954/79 des Communautés européennes, de vous présenter maintenant les conférences maritimes et les enjeux d'une négociation longue et difficile.

*
* *

PREMIERE PARTIE

LES CONFERENCES MARITIMES, DE L'ASSOCIATION COMMERCIALE À L'INSTITUTIONNAISATION INTERNATIONALE

I. — Les Conférences maritimes : un mode de régulation de la concurrence lié à la poussée du trafic international, et dont le développement a appelé le contrôle des pouvoirs publics nationaux.

Les conférences maritimes peuvent se définir comme un cartel d'armateurs qui s'associent pour se répartir leurs dessertes, harmoniser leurs tarifications, et offrir en fin de compte à l'utilisateur un service plus régulier par un usage plus rationnel de leurs moyens additionnés.

Elles sont apparues en 1875 pour la première fois, sur le trafic qui reliait Calcutta au Royaume-Uni, à une époque où le développement des échanges internationaux par voie de mer avait entraîné celui des compagnies maritimes, et où le resserrement de la concurrence qui en avait découlé menaçait les armateurs d'une compétition ruineuse et destructrice.

La formule connut un rapide succès. Les conférences maritimes se multiplièrent sur la plupart des grandes lignes, et l'on assista même à une extension de leurs fonctions : de simple partage de trafic, elles devinrent de véritables procédures d'organisation et de rationalisation des services, permettant d'assurer les échanges avec les partenaires les plus lointains, et contribuant ainsi à l'amélioration de la pénétration commerciale.

On en compte aujourd'hui entre 350 et 400 dans le monde entier, qui vont de l'association de deux armateurs à de vastes organisations groupant plusieurs dizaines de compagnies maritimes relevant de multiples nationalités.

Toutefois, l'accroissement de leur puissance économique et financière, lié au gonflement des flottes et à l'apparition de navires qui représentent un investissement considérable, a inquiété les Etats qui ont cherché à contrôler ces organismes privés sans statut bien défini, et qui prenaient une part croissante de leur commerce extérieur (on estime aujourd'hui qu'entre 65 et 70 % du trafic des lignes régulières se fait « en conférence »). Aussi assiste-t-on depuis 1945 à une multiplication des contrôles et des contraintes étatiques. Aux Etats-Unis, l'application de la législation antitrust a permis de transformer les conférences maritimes en simples consortiums contrôlés par la Federal Maritime Commission. Sans recourir à des mesures aussi autoritaires, la plupart des gouvernements d'Europe occidentale ont également tenté d'instituer certaines formes de contrôle.

II. — La négociation du Code de Conduite : la manifestation de clivages qui persistent longtemps après l'approbation de la Convention.

L'accession à l'indépendance de nombreux pays du Tiers-Monde dans le courant des années soixante, a profondément modifié les données du trafic maritime. Les gouvernements de ces pays, qui contrôlent le plus souvent de façon officielle les mécanismes d'importation et d'exportation, supportent en effet avec difficulté l'hégémonie de ces organismes privés, originaires des pays industrialisés, suffisamment puissants pour imposer unilatéralement les taux de fret, et refuser de desservir un pays qui proposerait des conditions qui ne leur conviendraient pas. Aussi, ces pays, rassemblés dans le « groupe des 77 », ont-ils souhaité dès la première CNUCED assurer leur contrôle sur leurs échanges maritimes, et modifier les rapports de force existant entre transporteurs et chargeurs.

Toutefois, les résolutions qu'ils ont déposées avec régularité, depuis cette date, ont longtemps échoué en raison de l'opposition d'intérêts entre pays fournisseurs et pays demandeurs de transport et qui a survécu à l'adoption du Code de Conduite le 6 avril 1974.

Si ce clivage recoupe en partie l'opposition pays industrialisés - pays en développement, il ne s'y superpose toutefois pas entièrement, à preuve les positions divergentes adoptées par les pays européens lors de l'ouverture à la signature de la Convention. Ainsi, alors que

la France, la Belgique et la République Fédérale d'Allemagne approuvaient le Code, la Grande-Bretagne, le Danemark et les Pays-Bas refusaient d'y adhérer.

Il s'ensuivit un débat au sein de la Communauté européenne, dans la mesure où l'article 116 du **Traité de Rome** oblige les Etats membres à ne plus mener qu'une **action commune** dans le cadre des organisations internationales de caractère économique, pour toutes les questions qui revêtent un intérêt particulier pour le marché commun.

Dans un **avis motivé du 15 juillet 1975**, la Commission des Communautés européennes estima que certaines dispositions de la Convention étaient contraires au **Traité de Rome**, et que de ce fait, celle-ci ne pouvait, sans réserves, être ratifiée par les pays membres de la Communauté.

Elle faisait valoir que les droits préférentiels que la Convention accorde « aux compagnies maritimes nationales » pour la participation à une conférence et le droit à une part du fret, conjugués avec la définition de « compagnie nationale » donnée au chapitre I, ne sont pas compatibles avec l'article 52 du **Traité de Rome** relatif au droit d'établissement, et tendent d'une façon générale à introduire une discrimination sur la base de la nationalité contraire à l'article 7 du traité. Quant aux nombreuses dispositions réglant les relations entre les chargeurs et les armateurs, elles sont en contradiction avec les articles 85 et 86 du **Traité** qui prohibent d'une façon générale les entraves à la concurrence au sein du marché commun.

A la suite de l'envoi de cet avis à la France, la Belgique et la R.F.A. le 23 décembre 1975, des négociations se sont ouvertes qui ont conduit au **compromis de Bruxelles**, adopté sous présidence française, et ont débouché finalement sur le **Règlement C.E.E. 954/79** du 15 mai 1979. Pour pallier aux difficultés soulevées par la Commission, celui-ci dispose que chaque Etat membre devra accompagner l'instrument de ratification ou d'adoption de trois réserves et d'une réserve interprétative.

Si l'on suit les principes énoncés dans la Convention de Vienne sur les Traités, celles-ci ne sont toutefois acceptables que si elles ne sont pas incompatibles avec l'objet et le but traité, et ne prennent effet que lorsqu'elles ont été acceptées, même tacitement, par au moins un autre Etat partie à l'accord.

Or il semble que les réserves formulées par le Règlement C.E.E. ne s'écartent pas des prescriptions de la Convention de Vienne (à laquelle, au reste, la France n'est pas partie). Doublement limitées aux relations entre Etats-membres et à certaines dispositions du Code, elles respectent les droits des tiers, et ne contredisent pas les buts de la convention. Acceptées dans les mêmes termes par tous les membres de la Communauté, elles remplissent de ce simple fait la condition de l'acceptation par au moins un Etat. Enfin, depuis la ratification de la Convention par la R.F.A. et l'adhésion des Pays-Bas, en avril 1983, qui se sont accompagnées de ces réserves, aucun Etat ne les a jusqu'à présent rejetées. Or, un silence de 12 mois est considéré valoir acceptation tacite.

•
• •

SECONDE PARTIE

LA PORTEE JURIDIQUE ET PRATIQUE DE LA RATIFICATION DE LA CONVENTION DES NATIONS UNIES RELATIVE A UN CODE DE CONDUITE DES CONFERENCES MARITIMES

La ratification de la Convention des Nations Unies relative au Code de Conduite des Conférences maritimes rendra les principes qu'il énonce applicables dans notre ordre juridique interne dans la limite des réserves apportées par le Règlement communautaire.

Il convient donc d'examiner le contenu de ses règles et leur portée pratique sur le transport maritime français. Il ne semble pas toutefois que l'entrée en vigueur du Code à notre endroit doive bouleverser la physionomie du trafic maritime français, pour une triple raison : le Code ne prétend pas régir l'ensemble du trafic maritime, les principes qu'il énonce sont tempérés par le règlement communautaire, enfin leur fréquente application « de facto » limitera les effets de leur entrée en vigueur « de jure ».

I. — Le champ d'application du Code de conduite des conférences maritimes.

Le champ d'application du code de conduite est limité d'un triple point de vue : ce texte n'a pas en effet vocation à régir l'ensemble du trafic maritime international, mais uniquement le trafic « en conférence » ; il ne peut également s'appliquer que sur les lignes régulières qui relient des pays qui l'ont adopté ; enfin, même alors, ses dispositions ne portent leur plein effet qu'en l'absence de réserves émises par les Etats parties.

1°) Tout comme l'indique son titre, le Code de Conduite des Conférences maritimes ne s'applique qu'au trafic « en conférence »,

c'est-à-dire, suivant la définition proposée par le chapitre Ier du Code, aux services internationaux réguliers pour le transport de marchandises sur une ligne ou des lignes déterminées et qui ont fait l'objet d'un accord entre compagnies. Sont de ce fait exclus non seulement le transport de passagers, mais également les services internationaux irréguliers, tels que le transport à la demande. Ce texte ne s'applique également ni aux transports en vrac ni aux transports de pétrole. Dans la pratique, il concerne essentiellement les porte-conteneurs.

Si ce Code a pour objet de régir le trafic en conférence maritime, il ne se propose en aucun cas de rechercher la disparition du trafic hors conférence, quand bien même celui-ci s'effectuerait sur des lignes régulières desservies par une ou plusieurs conférences.

La Conférence des plénipotentiaires des Nations Unies sur le Code de Conduite a adopté par consensus le 6 avril 1974 une résolution qui décide de la façon la plus claire que « aucune disposition de ladite convention ne sera interprétée comme déniaut aux chargeurs le droit de choisir entre les compagnies maritimes membres d'une conférence, et les compagnies maritimes hors conférence ». Ainsi, poursuit cette résolution, « les compagnies maritimes ne devraient pas être empêchées de fonctionner » à condition toutefois de respecter le principe de la concurrence loyale sur une base commerciale.

Et l'on trouve en effet dans le Code des dispositions, telles celles de l'article 18 prohibant les navires d'attaque, qui interdisent aux conférences de profiter de leur puissance financière pour pratiquer des taux de fret excessivement bas qui forceraient les compagnies indépendantes à se retirer du trafic, au détriment des règles de concurrence.

Les partisans de la liberté du commerce, et les grands exportateurs, tels les Etats-Unis, se sont réjouis d'une solution qui préserve leur faculté de choisir. Les Etats africains, en revanche, se sont inquiétés des perturbations qu'un réseau parallèle « d'outsiders » était susceptible d'apporter au fonctionnement du système des conférences.

2°) Le Code de conduite ne peut également s'appliquer que dans les limites géographiques précises des lignes régulières reliant deux pays qui l'ont adopté.

A ce titre un rapide coup d'oeil jeté sur la liste des Etats parties à la Convention (fournie en Annexe) indique que le Code ne pourra s'appliquer aux lignes desservant les Etats-Unis, la côte atlantique de l'Amérique latine, les Etats du Proche-Orient, la partie continentale du Sud-Est asiatique qui ont refusé d'y adhérer. Le Japon n'a pas encore pris position, tiraillé qu'il est entre les pressions des pays du tiers-monde qui l'invitent à ratifier le code, les conseils des Etats-Unis qui tentent de l'en dissuader, et ses propres intérêts qui suggèrent une adoption assortie de réserves, comme celle des pays européens.

Dans certains cas, les lignes régulières unissant deux pays parties au Code peuvent toutefois lui échapper en totalité. Ainsi en est-il, par exemple, des relations maritimes reliant la France à la Tunisie. Celles-ci sont régies par un accord bilatéral du 27 octobre 1958 qui institue un monopole du transport maritime réparti en parts égales entre les navires battant pavillon des deux pays. La coordination du trafic appartient aux deux gouvernements. Ainsi n'existe-t-il pas à proprement parler de conférence maritime entre les compagnies françaises et tunisiennes mais bien plutôt ce que l'on pourrait appeler des « services communs intergouvernementaux », qui ne sont pas couverts par le Code de Conduite.

3°). On peut rattacher à cette dernière limitation celles qui tiennent aux réserves qu'ont pu émettre les Etats au moment de leur adhésion.

Ainsi par exemple certains pays de l'Est ont-ils manifesté leur volonté d'exclure du champ de l'accord la part de leur trafic qui relève « d'accords intergouvernementaux avec établissement de services communs ». Par l'effet d'accords bilatéraux de cette nature, l'ensemble des relations maritimes de la France avec l'Union Soviétique échappe au Code de conduite.

Enfin, le règlement C.E.E. n° 954/79, tout en ménageant les intérêts des pays tiers, écarte les dispositions du Code qui limiteraient la concurrence entre pays membres de la C.E.E. et entre pays membres de l'O.C.D.E. sous réserve de réciprocité sur les lignes qui les relient.

On estimait de ce fait en 1980 que seul un tiers des trafics français seraient soumis au code, après sa ratification. Cette proportion, estimée en pourcentage du chiffre d'affaires total de l'armement français, serait tombée à 29 % en 1984.

II. — Le contenu des principes du Code de conduite, et les aménagements apportés par les réserves européennes.

Les principes du Code de conduite sont issus d'un compromis entre la volonté des jeunes Etats du Tiers-Monde d'assurer une participation de leurs compagnies nationales à leurs échanges maritimes internationaux et le souci des pays industrialisés, particulièrement lorsqu'ils sont traditionnellement offreurs de transports, de ménager la liberté des négociations commerciales. Il en résulte un texte nuancé, qui en dépit de ses précautions, doit parfois être écarté par le règlement de la communauté européenne n° 954/79.

Les principaux principes retenus ont trait à la participation de droit des compagnies nationales au trafic desservant leur pays, aux règles de répartition du trafic, aux procédures d'adoption des décisions, et aux relations avec les chargeurs, particulièrement pour ce qui touche à la fixation des taux de fret. Le code prévoit également dans sa deuxième partie une procédure de conciliation internationale obligatoire, pour le règlement des différends.

1. — *Les principes généraux du Code de conduite des conférences maritimes.*

A. — Le Code de conduite énonce les principes fondamentaux qui doivent régir les **relations entre les diverses compagnies maritimes membres d'une conférence**, et suivant les préoccupations des pays du tiers-monde, il accorde des droits privilégiés aux compagnies nationales qui assurent le trafic extérieur de leur pays.

Ainsi, celles-ci se voient-elles reconnaître par l'article 13 du chapitre I le **droit d'être membre à part entière d'une conférence maritime** qui assure ce trafic, sous certaines conditions propres à garantir leur intention et leur capacité d'assurer un service régulier suffisant et efficace.

L'article 2 leur reconnaît une part prépondérante dans la participation au trafic. Les compagnies nationales d'un même pays sont réputées faire partie d'un seul groupe, et les groupes des deux pays entre lesquels la conférence assure les transports ont le **droit de participer à hauteur de 40 % au fret et au volume de cargaisons**, laissant aux pays tiers les 20 % restants. Dans le cas où l'insuffisance des compagnies nationales ne leur permettrait pas de profiter de ces

droits, la convention prévoit les règles de répartition des droits non utilisés.

Enfin, l'article 3 relatif aux procédures d'adoption des décisions au sein des conférences, tout en assurant le principe de l'égalité des compagnies, pose le principe de la prééminence de la volonté des compagnies nationales pour toutes les questions relatives au trafic desservant leur pays.

B. — Ces trois grands principes, qui privilégient les compagnies nationales, ont été écartés par le règlement C.E.E. 954/79, en raison de leur incompatibilité avec le Traité de Rome.

La **première réserve** prévoit, au nom du droit d'établissement prévu par l'article 52 du Traité de Rome, la possibilité d'une extension de la qualité de **compagnie maritime nationale** d'un Etat membre aux compagnies maritimes établies sur le territoire des Etats membres. Cette réserve, jointe aux dispositions du projet de loi relatif à l'application du Code de conduite renvoyé à la commission des Affaires économiques, permet également de prendre en compte un aspect propre aux pays européens et que le code avait omis, qui résulte de la présence fréquent de plusieurs compagnies d'un même pays sur un même trafic. Il est ainsi prévu, à cette fin, que la sélection des compagnies qui sont susceptibles de participer à un trafic, en qualité de compagnies nationales, se fait par négociation commerciale. Paradoxalement, de cette façon une compagnie de nationalité française peut n'être pas compagnie nationale française dans une conférence qui dessert la France, alors qu'une compagnie allemande peut tout aussi bien l'être.

La **seconde réserve** indique que les dispositions de **partage de cargaisons** contenues dans le Code ne seront pas appliquées dans les trafics de conférence entre les Etats membres et les autres pays de l'O.C.D.E. parties au Code qui leur accorderaient un traitement réciproque. Elle précise toutefois que les possibilités de participation à ces trafics, en qualité de tiers, des compagnies des pays en développement seront préservées.

Cette redistribution a deux objectifs principaux. Elle permet d'éviter un émiettement des trafics que ne manquerait pas d'entraîner une stricte application de la règle des 40/40/20. Elle évite ensuite un bouleversement des situations existantes, et nous permettra ainsi de conserver des trafics où nous sommes fortement présents, comme sur l'Afrique de l'Ouest.

La troisième réserve et la quatrième réserve dite « interprétative » s'appliquent aux dispositions relatives aux procédures d'adoption de décisions qui privilégient les compagnies nationales. Elles écartent l'application des plus extrêmes, se contentant de préciser que les autres ne se peuvent appliquer qu'en dehors du trafic de la C.E.E. et des pays de l'O.C.D.E. pratiquant la réciprocité.

C. — Le chapitre III du Code est consacré aux **relations des conférences maritimes avec les chargeurs**. Ses dispositions sont relatives aux accords de fidélité qu'ils peuvent passer, aux informations que doivent fournir les conférences, et à l'organisation de procédures de consultation.

La fixation des taux de fret occupe le chapitre IV. Les dispositions retenues tentent d'établir un compromis entre les préoccupations différentes des pays en développement pour lesquels la fixation des taux au plus bas niveau est une des modalités de l'aide que l'on peut apporter au développement de leurs échanges, et les exigences occidentales d'un respect des lois du marché.

Ainsi l'article 12 paragraphe a) dispose-t-il que « 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 ».

Pour encourager l'exportation de certaines marchandises, la Convention prévoit la possibilité de taux de fret promotionnels et de taux de fret spéciaux, moins élevés, octroyés plus facilement aux pays en voie de développement et aux pays sans littoral.

Les articles 16 à 17 autorisent les surtaxes temporaires et les coefficients d'ajustements unitaires dans le cas de hausses des coûts des transporteurs, soit temporaires, soit liées à des variations de change. Mais ils les soumettent à des conditions de délais et de consultation qui sont autant de garanties pour les chargeurs.

2°). Le mécanisme de règlement des différends prévus par le Code est une procédure originale de **conciliation internationale obligatoire**.

Le secrétariat de la CNUCED avait d'abord prévu une procédure d'arbitrage obligatoire, non commercial, qui tendait à faire jouer aux conférences un rôle d'aide au développement économique, et reposait en dernière analyse sur la CNUCED qui devenait de ce fait

l'intercesseur nécessaire entre les exigences commerciales des armateurs et les besoins économiques des pays en développement.

Un tel système a été récusé par la totalité des pays à économie de marché soucieux du maintien de la liberté commerciale et de l'intégrité de la souveraineté nationale.

La procédure de conciliation internationale obligatoire tient la balance égale entre ces deux exigences opposées. Elle confie à des conciliateurs indépendants nommés par les membres de la conférence et inscrits sur un tableau international le soin d'arriver à un règlement amiable du différend en formulant des recommandations. A la demande de l'une des parties au différend, cette procédure a préséance sur un recours existant en droit national, mais les parties peuvent à tout moment s'entendre pour avoir recours à une autre procédure. Quant à la recommandation, elle n'est obligatoire que pour les parties qui l'acceptent.

Les différends qui pourront surgir entre organismes relevant des pays membres de la C.E.E. seront, bien évidemment, réglés dans le cadre de la Cour de Justice des Communautés Européennes.

III. — Les effets de la ratification du Code de Conduite sur le transport maritime français.

La ratification du Code de conduite par la France ne devrait pas avoir de conséquences brutales sur notre transport maritime. Du fait des restrictions matérielles, géographiques et juridiques de son champ d'application, celui-ci ne touchera, on l'a vu, que 29 % de notre trafic. Encore ne devrait-il pas, sur cette faible part, provoquer de redistribution brutale, et ce pour deux raisons. D'une part les règles qu'il énonce, et principalement celle des 40/40/20, figurent déjà dans de nombreux accords bilatéraux qu'a conclus la France, ou ont été appliquées « de facto » avant de l'être « de jure ». D'autre part, les réserves émises par le règlement européen de 1979 permettront de ne pas bouleverser les situations existantes. La ratification du Code permettra en outre à la France de résister aux comportements protectionnistes de certains pays qui pourraient être tentés de prendre des mesures s'écartant du Code de conduite.

Aussi votre Rapporteur émet-il un **avis favorable** à l'approbation de cette Convention qui nous permettra de montrer l'intérêt porté par notre pays aux réalisations du dialogue Nord-Sud, et qui n'est pas contraire à nos intérêts nationaux, ni à ceux de nos armateurs.

Votre Commission des Affaires étrangères et de la Défense, après en avoir délibéré au cours de sa séance du 24 avril 1985 a décidé de donner un **avis favorable** à l'approbation du présent projet de loi.

*
* * *

Projet de loi

(texte adopté par l'Assemblée nationale)

Article unique

Est autorisée l'approbation de la Convention des Nations Unies relative à un Code de conduite des conférences maritimes (ensemble une Annexe), conclue à Genève, le 6 avril 1974, et dont le texte est annexé à la présente loi (1).

(1) *Nota* : Voir le texte annexé au document AN n° 2582.

ANNEXE

LISTE DES PAYS PARTIES À LA CONVENTION

Europe occidentale

République Fédérale d'Allemagne
Pays-Bas

Afrique du Nord et Moyen-Orient

Maroc
Tunisie
Egypte
Jordanie
Irak
Liban

Asie, Extrême-Orient

Pakistan
Inde
Sri Lanka Bangladesh
Indonésie
Philippine..
République de Corée
Malaisie

Côte occidentale d'Afrique

Cap-Vert
Sénégal
Gambie
Guinée
Sierra Leone
Ghana
Togo
Bénin
Côte d'Ivoire
Nigeria
Cameroun
Gabon
Zaire
Congo

Côte orientale d'Afrique

Soudan
Ethiopie
Kenya
Tanzanie
Madagascar
Maurice

Afrique continentale

Mali
Niger
République Centrafricaine

Amérique du Sud

Chili
Pérou
Venezuela
Uruguay

Amérique Centrale, Antilles

Guatemala
Costa Rica
Honduras
Mexique
Guyana
Barbade
Jamaïque
Trinité et Tobago

Pays socialistes

U.R.S.S.
République Démocratique Allemande
Tchécoslovaquie
Bulgarie
Yougoslavie
Cuba
Chine
Roumanie