

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES  
SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT

**Rapport de la Commission permanente  
du développement des secteurs de services :  
promotion de secteurs de services compétitifs  
dans les pays en développement — Transports maritimes  
sur sa deuxième session**

tenue au Palais des Nations, à Genève  
du 11 au 15 juillet 1994



NATIONS UNIES



**Conférence  
des Nations Unies  
sur le commerce  
et le développement**

Distr.  
GENERALE

TD/B/41(1)/9  
TD/B/CN.4/39

FRANCAIS  
Original : ANGLAIS

---

**Rapport de la Commission permanente  
du développement des secteurs de services :  
promotion de secteurs de services compétitifs  
dans les pays en développement — Transports maritimes  
sur sa deuxième session**

tenue au Palais des Nations, à Genève  
du 11 au 15 juillet 1994

# TABLE DES MATIERES

<u>Chapitre</u>	<u>Paragraphes</u>
Introduction . . . . .	1 - 7
I. Promotion de services de transports maritimes compétitifs (Incidences de la libéralisation progressive sur le développement des services de transports maritimes) (point 3 de l'ordre du jour)	
Rapports des organes subsidiaires qui auraient été institués (point 4 de l'ordre du jour)	
<u>et</u>	
Examen des activités du secrétariat relevant du programme de travail (point 5 de l'ordre du jour) . . . . .	8 - 57
- Décision de la Commission permanente . . . . .	42
- Déclarations finales faites à la séance plénière de clôture . . . . .	43 - 57
II. Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour)	
- Activités de coopération technique dans le secteur des transports maritimes . . . . .	58 - 60
III. Questions d'organisation . . . . .	61 - 69
A. Ouverture de la session . . . . .	61
B. Election du Bureau (point 1 de l'ordre du jour) . . . . .	62
C. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux (point 2 de l'ordre du jour) . . . . .	63
D. Ordre du jour provisoire de la troisième session de la Commission permanente (Transports maritimes) (point 6 de l'ordre du jour) . . . . .	64 - 68
E. Adoption du rapport de la Commission permanente (Transports maritimes) au Conseil du commerce et du développement (point 8 de l'ordre du jour) . . . .	69

## Annexes

### Annexe

- I. Recommandations de la Commission permanente du développement  
des secteurs de services : transports maritimes
- II. Ordre du jour provisoire de la troisième session de la Commission  
permanente du développement des secteurs de services : transports  
maritimes
- III. Composition et participation aux travaux

## INTRODUCTION

1. La Commission permanente du développement des secteurs de services : Promotion de secteurs de services compétitifs dans les pays en développement (Transports maritimes), créée en application des paragraphes 70 et 72 de l'Engagement de Carthagène, a tenu sa deuxième session au Palais des Nations, à Genève, du 11 au 15 juillet 1994. Au cours de sa session, elle a tenu cinq séances plénières \*/.

### Déclaration liminaire

2. Le Directeur chargé de la CNUCED a souligné l'importance particulière de la présente session de la Commission permanente, à un moment où l'industrie des transports maritimes des pays développés et des pays en développement connaissait de profonds changements au niveau des pratiques d'exploitation et des approches stratégiques. Les transports maritimes restaient l'un des principaux éléments du développement du commerce international, en particulier pour les pays en développement qui étaient davantage tributaires du commerce interrégional. Par ailleurs, les transports maritimes étaient un important élément du commerce des services, offrant un mécanisme essentiel pour la réalisation d'un développement durable. L'assouplissement progressif des restrictions en matière d'accès aux marchés était probablement, pour l'industrie des transports maritimes de nombreux pays en développement et pays en transition, le principal changement et défi.

3. Pour beaucoup de pays, la décision de libéraliser le commerce des services de transports maritimes pouvait poser des problèmes, en particulier dans les pays où les pouvoirs publics avaient exercé une forte influence sur les transports maritimes pendant plusieurs décennies. Le conflit entre libéralisme et interventionnisme dans le secteur maritime n'était pas toujours facile à résoudre. Un certain nombre de pays, en particulier des pays en développement, s'inquiétaient de ce que certaines formes de libéralisation puissent être trop brutales et provoquer la disparition des transports maritimes nationaux. Ces craintes devaient être prises en compte et, si possible, être apaisées. La réponse à de tels problèmes ne pouvait toutefois passer par le maintien d'approches traditionnelles restrictives. Il fallait fournir aux pays en développement et aux pays en transition pour lesquels il importait de conserver une flotte nationale les outils nécessaires pour mettre en oeuvre une politique graduelle et échelonnée de libéralisation et apporter le soutien voulu à leur industrie nationale des transports maritimes. Cette approche permettrait aux flottes nationales d'offrir des services compétitifs et de jouer leur rôle de catalyseur du commerce.

4. Evoquant l'importance du transport multimodal dans le développement de chaînes de transport plus efficaces et sa contribution à une plus large utilisation des progrès les plus récents de la technologie de l'information et en matière de décisions d'entreprises, le Directeur a souligné que le développement du transport multimodal était souvent entravé par l'absence de cadre juridique international harmonisé et de réglementation nationale en matière de transport multimodal, ainsi que par l'utilisation de procédures

---

\*/ Pour le mandat de la Commission permanente, voir l'annexe B de la décision 398 (XXXVIII) du Conseil du commerce et du développement.

documentaires et de conditions commerciales obsolètes. Le transport multimodal pouvait également beaucoup contribuer au développement de systèmes de transport écologiques. Par exemple, la navigation à courte distance et la navigation côtière, ainsi que les transports fluviaux ou lacustres, utilisant des modes de transport à rendement énergétique élevé, offraient des solutions de rechange.

5. Pour ce qui était des ports, l'expansion et l'accélération du commerce mondial imposeraient à ceux-ci d'agrandir leurs installations et d'améliorer leurs services tout en réduisant les coûts. La concentration de la puissance aux mains de méga-armateurs et transporteurs constituait une menace grandissante pour les ports, des modifications d'itinéraires pouvant sensiblement modifier les volumes de marchandises. La protection de l'environnement pouvait également avoir une influence sur les ports. A sa réunion d'octobre 1993, le Groupe intergouvernemental d'experts portuaires avait examiné les facteurs qui pouvaient contribuer à une gestion efficace et au développement durable des ports et des services portuaires connexes, y compris des questions concernant la privatisation, la gestion commerciale et la libéralisation.

6. Sur la question spécifique de la réglementation des transports maritimes, le Directeur a dit que l'adoption de la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes était considérée comme une contribution notable à l'unification du droit maritime international et à l'amélioration des conditions de financement des navires. Cette convention représentait un progrès important de la coopération entre la CNUCED et l'OMI. Une autre occasion de coopération était envisagée avec une nouvelle convocation du Groupe intergouvernemental conjoint CNUCED/OMI d'experts à Genève en décembre 1994, suite à la résolution adoptée par la Conférence, afin d'étudier une éventuelle révision de la Convention internationale de 1952 sur la saisie conservatoire des navires de mer.

7. Enfin, concernant l'assistance technique et plus particulièrement la formation et la mise en valeur des ressources humaines en tant qu'instruments de la politique de développement, le Directeur a dit que la CNUCED accordait une attention spéciale au renforcement des capacités de formation de cadres et de la coopération régionale à travers le programme TRAINMAR. Le réseau TRAINMAR s'étendait désormais à l'Afrique, à l'Asie et à l'Amérique latine. La participation d'institutions dans les pays industrialisés d'Europe avait récemment été renforcée et des mesures étaient actuellement prises pour intensifier la coopération dans divers pays d'Europe orientale.

## Chapitre I

PROMOTION DE SERVICES DE TRANSPORTS MARITIMES COMPETITIFS (INCIDENCES  
DE LA LIBERALISATION PROGRESSIVE SUR LE DEVELOPPEMENT DES SERVICES  
DE TRANSPORTS MARITIMES)  
(Point 3 de l'ordre du jour)

RAPPORTS DES ORGANES SUBSIDIAIRES QUI AURAIENT ETE INSTITUES  
(Point 4 de l'ordre du jour)

et

EXAMEN DES ACTIVITES DU SECRETARIAT RELEVANT DU PROGRAMME DE TRAVAIL  
(Point 5 de l'ordre du jour)

8. Pour l'examen de ces points, la Commission permanente était saisie  
des documents suivants :

### Point 3

"Libéralisation progressive et développement des services de transports  
maritimes dans les pays en développement" - rapport du secrétariat de  
la CNUCED (TD/B/CN.4/34).

### Point 4

"Rapport du Groupe intergouvernemental d'experts portuaires"  
(25-29 octobre 1993) (TD/B/CN.4/28-TD/B/CN.4/GE.1/4)

"Groupe intergouvernemental d'experts portuaires" - note du secrétariat  
de la CNUCED (TD/B/CN.4/35).

### Point 5

"Examen des activités du secrétariat se rapportant au programme de  
travail" - rapport d'activité du secrétariat de la CNUCED (TD/B/CN.4/36).

9. Présentant la documentation sur ces points de l'ordre du jour,  
le Directeur adjoint de la Division du développement des services et de  
l'efficacité commerciale a dit que, concernant le point 3 de l'ordre du jour,  
le document TD/B/CN.4/34 indiquait les motivations des réformes de politique  
des transports maritimes, y compris la libéralisation des années 80 et 90,  
donnait quelques exemples de telles réformes dans les pays en développement  
et en analysait les conséquences possibles pour la qualité des services et la  
participation des transporteurs nationaux. Le rapport visait à : i) aider les  
gouvernements et d'autres institutions à prendre, après examen, des décisions  
sur l'élaboration et l'application de politiques de promotion de services de  
transports maritimes compétitifs; ii) présenter des recommandations de réforme  
institutionnelle, y compris la restructuration des organisations s'occupant  
de la promotion des flottes marchandes nationales; et iii) être un moyen  
d'apporter un soutien aux utilisateurs de services de transports maritimes.  
Outre des mesures de politique générale, le secrétariat s'efforçait plus  
particulièrement d'aider les pays en développement à adapter leurs  
infrastructures institutionnelles à l'évolution des besoins de l'industrie

et du marché, la plupart de ces pays étant davantage des utilisateurs que des fournisseurs de services de transports maritimes. Une attention spéciale était accordée à la restructuration des conseils de chargeurs et à leur conversion d'organismes publics s'occupant de la mise en oeuvre de la politique des transports maritimes en associations professionnelles exclusivement vouées à la protection des intérêts des chargeurs.

10. Concernant le point 4 de l'ordre du jour, le Directeur adjoint a fait observer que le Groupe intergouvernemental d'experts portuaires, réuni en octobre 1993 avec la participation de représentants des gouvernements et de l'industrie, avait tenu des discussions concrètes, pratiques et novatrices sur la gestion efficace et le développement durable des ports et des services portuaires connexes en vue de la promotion de services de transports maritimes compétitifs et du renforcement des capacités pour le commerce. Ses conclusions et recommandations figuraient dans le document TD/B/CN.4/28. Après avoir examiné le rapport du Groupe d'experts, la Commission serait invitée à en entériner les recommandations.

11. A propos du programme de travail (point 5 de l'ordre du jour), le Directeur adjoint a formulé les observations suivantes :

a) Outre l'habituel tour d'horizon mondial, la livraison annuelle de l'Etude sur les transports maritimes présenterait une analyse de situations régionales spécifiques.

b) Le programme de travail était avant tout axé sur la compétitivité des transporteurs des pays en développement et sur leur capacité de participer effectivement aux transports maritimes internationaux. A l'appui de cet objectif, la CNUCED proposait de convoquer en 1995 un forum de l'industrie des transports maritimes sur la promotion de services de transports maritimes compétitifs dans les pays en développement. Ce serait là l'occasion à la fois pour les chargeurs et pour les transporteurs d'exprimer leurs vues sur le rôle des pays en développement dans la fourniture de services de transports maritimes compétitifs. Il était proposé que ce forum soit organisé immédiatement avant la prochaine session de la Commission permanente, ce qui permettrait aux représentants du secteur privé de participer aux travaux de la Commission et favoriserait un meilleur dialogue entre l'industrie, les gouvernements et les institutions publiques.

c) L'adhésion de l'Espagne à la Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes portait le nombre des Parties contractantes à 77. Par ailleurs, M. Yusuf Kalindaga, de la République-Unie de Tanzanie, avait été désigné greffier de la Convention, et il était escompté que la préparation de la deuxième Conférence de révision du code débute prochainement.

d) Concernant le transport multimodal, le secrétariat proposait la création d'un groupe intergouvernemental d'experts du transport multimodal, qui évaluerait l'évolution récente du transport multimodal et de la conteneurisation, et les incidences sur les débouchés commerciaux. Ce travail s'inscrirait dans le contexte des politiques de libéralisation et de privatisation et concernerait également les incidences potentielles sur les infrastructures de transport et les besoins en investissements.

e) Le document TD/B/CN.4/36 faisait rapport sur la Conférence ONU/OMI de plénipotentiaires pour l'élaboration d'une convention sur les privilèges et hypothèques maritimes et sur l'adoption de la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes. Il y était également signalé la nouvelle convocation du Groupe intergouvernemental conjoint CNUCED/OMI d'experts en décembre 1994, en vue d'examiner une éventuelle révision de la Convention de 1952 sur la saisie conservatoire des navires. Un document d'information intitulé "The place of general average in marine insurance today" (UNCTAD/SDD/LEG/1) fournissait des renseignements généraux et des statistiques sur le fonctionnement de l'avarie commune. On y trouvait des propositions de simplification de l'avarie commune, découlant des consultations tenues avec des membres du secteur des assurances et d'autres organisations internationales compétentes.

f) Pour ce qui était du développement durable, l'OMI avait demandé à la CNUCED de coopérer à la mise au point d'une proposition de création d'un fonds destiné à faciliter la construction d'installations de réception des déchets dans les ports, comme le prescrivait la Convention MARPOL. Il s'agissait d'élaborer un instrument économique permettant de financer ces installations. La question de telles installations serait examinée par le Groupe de travail sur les interactions navire/port en octobre 1994 et le Conseil de l'OMI espérait être saisi d'une proposition opérationnelle à sa prochaine session en juin 1995. La Commission permanente voudrait peut-être exprimer un avis sur cette question.

g) Le programme TRAINMAR était décrit dans le document UNCTAD/SDD/TRN/1, qui indiquait qu'il existait désormais plus de 50 établissements locaux participant au programme, organisés en 8 réseaux régionaux.

h) Enfin, il était signalé que le Système d'informations anticipées sur les marchandises avait été installé dans un nombre croissant de pays, en particulier en Afrique. De nouvelles demandes d'installation avaient été reçues de pays d'Amérique latine et d'Asie. Le Directeur adjoint a exprimé la profonde reconnaissance de la CNUCED aux donateurs, en particulier l'Union européenne, les Gouvernements français et allemand et la Banque mondiale, qui avaient fourni un généreux appui financier à cette entreprise.

12. Se référant au document sur la promotion de services de transports maritimes compétitifs (TD/B/CN.4/34), le représentant du Brésil a fait observer que le rapport visait moins à promouvoir la libéralisation qu'à l'évaluer, en analysant les avantages et les inconvénients. Les pays devaient être assurés des avantages et des coûts en jeu avant de se lancer dans un processus de libéralisation. Il estimait que le rapport aurait dû insister sur la politique de subventions maritimes pratiquée par de grandes nations maritimes qui se prétendaient libérales mais qui, en fait, subventionnaient leur marine marchande. En outre, certaines formes d'aide à certains secteurs économiques n'avaient pour but que de fournir des subventions croisées à d'autres secteurs. Toute protection accordée aux transports maritimes réduisait le flux du commerce et risquait, à long terme, d'être préjudiciable aux utilisateurs, aux compagnies maritimes, à l'emploi, etc. Le protectionnisme réduisait également les motivations que pouvaient avoir les armateurs d'accroître leur compétitivité.



13. Bien que la libéralisation, la déréglementation et la privatisation dans le secteur des transports fussent une tendance mondiale, même dans les pays en développement, le représentant considérait que la diminution progressive de la protection des activités maritimes devrait avoir pour contrepartie la création de conditions opérationnelles permettant aux compagnies maritimes de devenir compétitives. Il fallait donner suffisamment de temps à ces compagnies pour s'adapter, puisqu'il n'était pas possible d'analyser les conséquences d'une libéralisation immédiate. Le représentant était favorable à une libéralisation graduelle des transports maritimes dans le cadre d'une politique économique globale encourageant une saine concurrence et les aspects bénéfiques du libéralisme.

14. Enfin, il a souligné la nécessité d'actualiser le Code de conduite des conférences maritimes, afin de doter le secteur des transports maritimes d'un ensemble de règles internationales en matière de concurrence. Un nouvel ordre maritime international était désormais absolument nécessaire pour assurer aux pays en développement une part plus équitable du marché des transports maritimes internationaux.

15. Le représentant de l'Uruguay a dit que, du 11 au 13 avril 1994, la deuxième Conférence ministérielle des Ministres des transports, des communications et des travaux publics d'Amérique du Sud avait tenu à Montevideo une réunion préparatoire de coordination des politiques relatives à la marine marchande dans la région latino-américaine. Les questions ci-après avaient été examinées : i) principes directeurs en matière de politique des transports maritimes devant être suivis par chaque pays; ii) analyse des politiques des transports maritimes adoptées par les pays développés et de leurs incidences sur les pays latino-américains; iii) politiques régionales en matière de transports maritimes; et iv) projet d'accord de l'ALADI sur les transports maritimes et recommandations pour une politique latino-américaine coordonnée en matière de transports maritimes.

16. Lors d'une plus récente réunion ministérielle tenue à Caracas du 29 juin au 1er juillet 1994, des recommandations avaient été approuvées concernant la coordination des politiques de transports maritimes des Etats membres latino-américains. Il s'agissait : i) de poursuivre les travaux sur la liberté d'accès au trafic maritime à travers l'accès au transport de marchandises; ii) de mettre au point une définition et une application communes du principe de réciprocité; iii) d'analyser les conditions d'exploitation qui avaient une incidence sur le développement des flottes marchandes dans la région; iv) d'examiner des mécanismes permettant de régler les problèmes de monopole et de pratiques commerciales restrictives; et v) d'examiner les besoins à satisfaire pour accroître la compétitivité internationale des flottes marchandes régionales. Concernant le projet de législation de l'Union européenne sur l'immunité antitrust des consortiums, la Réunion ministérielle s'était déclarée préoccupée par d'éventuelles restrictions ou limitations de l'accès aux cargaisons maritimes.

17. Le représentant de la Pologne a fait observer que la Commission permanente était le seul organe de l'ONU à s'occuper de questions relatives à la politique des transports maritimes. Les rapports établis par le secrétariat de la CNUCED étaient en outre utiles et thématiques. Davantage de travaux étaient nécessaires dans le secteur des transports maritimes qui puissent être rattachés au développement durable et contribuer ainsi

à promouvoir le commerce. Le représentant estimait que le secrétariat devrait surveiller l'évolution des politiques nationales, réaliser des études comparatives des politiques de concurrence et se concentrer sur les problèmes de financement. Il serait également utile de parvenir à une définition concertée de la "concurrence loyale".

18. Le représentant de la Fédération de Russie a dit qu'il fallait renforcer le rôle de la CNUCED en matière de développement de la coopération économique dans le secteur des transports maritimes, en particulier en faveur des pays en développement et des pays en transition. Les rapports établis par le secrétariat pouvaient être d'une réelle assistance aux utilisateurs des transports maritimes internationaux. Il considérait toutefois que ces documents ne tenaient pas suffisamment compte des problèmes que les pays en transition devaient affronter dans la conduite de leurs réformes. Dans ce contexte, la Fédération de Russie soulignait et soutenait avec force la nécessité de faire respecter les droits égaux de tous les pays participant aux transports maritimes internationaux, dans des conditions de concurrence juste et loyale et de non-discrimination.

19. La Fédération de Russie se félicitait des résultats des travaux du Groupe intergouvernemental d'experts portuaires, ainsi que de l'élaboration et de l'ouverture à la signature de la Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes. Pour ce qui était des activités relatives au transport multimodal, au progrès technologique et à la conteneurisation, le représentant jugeait positifs les travaux actuellement réalisés par le secrétariat, mais considérait que la Commission permanente, ses organes subsidiaires et le secrétariat devaient concentrer leur attention sur la modernisation du processus de transport sur le parcours maritime de la chaîne logistique.

20. Le porte-parole de l'Union européenne (Allemagne) a dit que la session offrait l'occasion de faire le point de l'exécution du programme de travail concernant les transports maritimes, les ports et le transport multimodal, et de mettre l'accent sur les questions qui restaient à étudier avant la neuvième session de la Conférence. Il fallait éviter d'aborder de nouveaux sujets dont on ne pourrait pas faire le tour d'ici là. Conformément à l'Engagement de Carthagène et aux décisions du Conseil du commerce et du développement, la CNUCED devait aider les pays en développement dans le domaine des transports maritimes en étudiant les mesures qui concourraient à libéraliser encore les services et à les rendre plus compétitifs. Cela était nécessaire car ce secteur jouait un rôle essentiel dans les transports mondiaux et contribuait à l'accélération du développement ainsi qu'à la facilitation du commerce international. Une analyse approfondie et objective s'imposait donc.

21. Le rapport du secrétariat (TD/B/CN.4/34) ne répondait que partiellement aux exigences du programme de travail. Il fallait prêter attention à d'autres éléments et, notamment, faire une analyse comparative du secteur des transports maritimes et de la politique correspondante dans les différents pays, et étudier les mesures pouvant favoriser la coopération dans ce domaine. A propos de la partie du rapport intitulée "Résumé et recommandations", l'Union européenne exprimait de vives réserves quant aux conclusions du secrétariat concernant les mécanismes de consultation entre les compagnies et les chargeurs, ainsi que la restructuration des conseils de chargeurs. Ces questions relevaient de la compétence des organismes professionnels.

Elle émettait également des réserves au sujet de la conception de mécanismes de libéralisation, les travaux du secrétariat risquant de faire double emploi avec ceux de la nouvelle Organisation mondiale du commerce. Quant à la deuxième Conférence de révision de la Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes, la question n'était pas liée au programme de travail de la Commission et il n'y avait donc pas lieu de l'examiner à la session en cours.

22. Au sujet des ports, le porte-parole se félicitait des résultats obtenus par le Groupe intergouvernemental d'experts portuaires. Il estimait qu'il fallait étudier plus avant la nécessité d'organiser une réunion de juristes spécialistes des questions portuaires.

23. A propos du rapport d'activité du secrétariat, le porte-parole a mis l'accent sur quatre points. Premièrement, les tâches qu'il était envisagé de confier à un forum de l'industrie des transports maritimes devaient, à son avis, être exécutées par la Commission elle-même. Deuxièmement, il fallait réfléchir sérieusement à la création d'un nouveau groupe intergouvernemental d'experts du transport multimodal. Troisièmement, il n'était pas du tout favorable à la conclusion, dans le cadre de la CNUCED, d'un quelconque accord international sur la normalisation des conteneurs, car d'autres organisations internationales étaient mieux placées pour s'occuper de la question. Quatrièmement, il exprimait des réserves quant à l'établissement d'un cadre réglementaire pour les entrepreneurs de transport multimodal.

24. Enfin, le porte-parole a félicité le secrétariat des activités entreprises dans le domaine de la mise en valeur des ressources humaines et de l'assistance technique, auxquelles l'Union européenne continuerait d'apporter son soutien.

25. Le représentant de la Commission des Communautés européennes, commentant le résumé et les recommandations du document TD/B/CN.4/34, a déclaré que les chargeurs devaient absolument avoir la liberté de choix si l'on voulait que les services de transports maritimes soient efficaces et compétitifs. En outre, il fallait s'attendre que les réformes proposées aient des effets négatifs sur certaines compagnies maritimes, car le protectionnisme avait mis les transporteurs à l'abri des réalités du marché. La réussite commerciale, dans le nouveau contexte de libéralisation, exigerait donc, entre autres, une bonne gestion, l'accès aux marchés financiers et une adaptation aux besoins des consommateurs. Le représentant formulait à cet égard les suggestions suivantes : i) il serait bon de présenter à la Commission, lors de sa troisième session, une étude sur les mécanismes actuels de financement des navires et la mesure dans laquelle ils répondaient aux besoins des pays en développement; ii) il convenait de restructurer les conseils de chargeurs des pays en développement ou d'en créer; iii) les conseils de chargeurs existants devraient devenir des organismes professionnels et non politiques; iv) ce n'était pas à la Commission de définir une politique de la concurrence dans le domaine des transports maritimes pour étayer la libéralisation; v) l'on pouvait se demander en particulier s'il était possible de définir des mesures générales de libéralisation qui soient suffisamment fondées et pertinentes pour guider telle ou telle initiative; au demeurant, les travaux du secrétariat risquaient de faire double emploi avec ceux de l'OMC.

26. Pour ce qui était d'aider les pays en développement à adapter leur infrastructure institutionnelle à l'évolution du secteur et du marché, le représentant ne pensait pas que la Commission puisse donner des orientations en l'absence de suggestions précises. Une assistance technique pourrait toutefois être fournie aux intéressés à leur demande.

27. Au sujet des conclusions et recommandations du Groupe intergouvernemental d'experts portuaires, le représentant était d'avis : i) qu'on pouvait envisager d'organiser une deuxième session du Groupe, car le secrétariat n'avait pas achevé ses travaux; ii) qu'il n'apparaissait pas absolument nécessaire de créer un groupe de juristes spécialistes des questions portuaires.

28. En ce qui concernait le rapport d'activité du secrétariat (TD/B/CN.4/36), l'orateur a formulé les observations suivantes :

a) La création d'un forum de l'industrie des transports maritimes ne semblait nullement s'imposer;

b) L'organisation d'une deuxième conférence de révision de la Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes n'était pas directement liée aux travaux de la Commission;

c) Les activités concernant le transport multimodal, le progrès technique et la conteneurisation étaient, dans l'ensemble, conformes au programme de travail de la Commission, mais rien ne prouvait la nécessité d'entreprendre des travaux supplémentaires;

d) On pouvait s'interroger sur l'opportunité de créer un groupe intergouvernemental d'experts du transport multimodal, et le suivi de l'évolution de la conteneurisation était déjà suffisant.

29. Enfin, le secrétariat avait fait du bon travail dans le domaine de la mise en valeur des ressources humaines et de la coopération technique. Celle-ci devrait cependant être axée sur la définition des points faibles et des points forts, en vue de rendre les services plus compétitifs.

30. L'observateur du Comité maritime international (CMI) a déclaré que le Sous-Comité international du droit de l'avarie commune et des Règles d'York et d'Anvers avait examiné ces dernières (Règles de 1974, modifiées en 1990) en vue de faire des recommandations concernant leur éventuelle mise à jour ou révision. Les Règles avaient été périodiquement revues depuis leur établissement à la fin du XIXe siècle. La tendance était à la simplification et toute initiative visant à élargir le système de l'avarie commune serait mal accueillie.

31. Depuis le début des travaux sur l'avarie commune à la CNUCED, il y avait trois ans et demi, une excellente atmosphère de coopération régnait entre le CMI, le secrétariat de la CNUCED, l'IUMI et l'AIDE. Les principales organisations intéressées s'étaient employées à définir les questions critiques soulevées par l'avarie commune. Le secrétariat de la CNUCED avait établi un rapport sur la place actuelle de l'avarie commune dans l'assurance maritime (UNCTAD/SDD/LEG/1), qui avait énormément enrichi le débat.

Le rapport préliminaire établi par le Groupe de travail de l'IUMI sur l'avarie commune - comme, du reste, tous les travaux sur ce thème - s'en inspirait beaucoup, et les deux documents avaient injecté une forte dose de réalisme dans l'étude de la question. Le débat se poursuivait et les participants à la Conférence du CMI qui devait se tenir à Sydney (Australie) en octobre 1994, tenant compte de toutes les études et discussions en cours sur l'avarie commune, contribueraient sûrement par leurs travaux à accroître l'efficacité et la rentabilité du commerce maritime.

32. L'observateur de l'Union internationale d'assurance maritime (IUMI) a dit que son organisation était heureuse de coopérer avec le secrétariat de la CNUCED à l'étude de la place de l'avarie commune dans l'assurance maritime. Après l'avoir consulté, l'IUMI avait créé un groupe de travail spécial sur l'avarie commune, dont le rapport préliminaire était pris en considération dans celui du secrétariat. Le Groupe de travail et toutes les associations nationales membres de l'IUMI étaient en train d'établir un questionnaire et de rassembler des données en vue d'établir des statistiques détaillées de l'avarie commune. Les renseignements ainsi recueillis seraient examinés à la prochaine conférence de l'IUMI, en septembre 1994. L'Union pourrait donc présenter un rapport général sur l'avarie commune à la Commission lors de sa troisième session. Elle attachait une importance particulière à cette question qui était appelée à influencer beaucoup sur l'assurance maritime. La coopération étroite entre l'IUMI et la CNUCED, le CMI et d'autres organisations internationales serait certainement bénéfique à la communauté mondiale.

33. Le porte-parole du Groupe asiatique (Sri Lanka) a déclaré que celui-ci attachait une grande importance aux problèmes interdépendants posés par la réforme de la politique dans le domaine des transports maritimes, des ports et du transport multimodal. Le rapport du secrétariat (TD/B/CN.4/34) décrivait l'expérience de plusieurs pays d'Asie en matière de libéralisation et de privatisation. Le Groupe asiatique s'intéressait aussi beaucoup à la question du développement des ports. Des représentants des pays et des principaux ports d'Asie avaient participé activement aux délibérations du Groupe intergouvernemental d'experts portuaires, et le Groupe asiatique approuvait pleinement les recommandations faites par ce dernier.

34. A propos du programme de travail (point 5 de l'ordre du jour), le Groupe asiatique était convaincu que la coopération économique entre pays en développement était nécessaire pour permettre à ces pays d'offrir des services de transports maritimes compétitifs. On ne devait pas continuer à dissenter sur les bienfaits de la coopération dans le domaine des transports maritimes, des ports et du transport multimodal, car la question avait déjà été examinée lors de plusieurs réunions intergouvernementales et réunions d'experts. Il importait désormais de faire de ces avantages théoriques une réalité dans la vie économique et politique.

35. De toutes les régions en développement, l'Asie était la plus directement touchée par l'évolution technique et la réorganisation du secteur des transports maritimes. D'importants transporteurs jouaient un rôle actif dans le trafic Est-Ouest et dans les services "tour du monde" desservant l'Extrême-Orient, l'Asie du Sud-Est, l'Asie du Sud et le Moyen-Orient. Les services qu'ils offraient constituaient un défi pour les armateurs asiatiques qui avaient réagi de diverses manières en se posant soit

en concurrents, soit en partenaires dans le cadre de coentreprises constituées avec des transporteurs de pays développés. Le Groupe asiatique jugeait capital de promouvoir le commerce grâce à des services maritimes efficaces et d'instaurer un juste équilibre entre les intérêts des transporteurs et ceux des chargeurs.

36. L'idée de transport multimodal faisait son chemin dans la région asiatique. Ce système présentait, certes, un grand intérêt, mais les transports nationaux ainsi que la réglementation souffraient encore de nombreuses carences faisant obstacle au plein essor du transport porte-à-porte.

37. La formation était un des principaux moyens de développer les transports et d'accroître la participation des pays en développement à ces activités. L'évolution de la situation exigeait de nouvelles démarches dans ce domaine ainsi qu'une révision des arrangements institutionnels et des programmes de formation. De plus, pour rendre compétitifs les services nationaux de transports maritimes, il fallait à la fois améliorer l'enseignement général et offrir une formation professionnelle spécialisée. L'industrie des transports maritimes, et en particulier le secteur privé, était donc appelée à redoubler d'efforts et à fournir les ressources nécessaires à la mise en valeur des ressources humaines. Les activités de formation exécutées par la CNUCED dans le cadre du programme TRAINMAR et d'autres projets devraient faire partie intégrante de cette mise en valeur et être axées à la fois sur le secteur public et sur le secteur privé.

38. Le porte-parole du Groupe africain (Nigéria) a dit que les pays en développement avaient très peu d'expérience de la libéralisation et qu'il était donc trop tôt pour affirmer que celle-ci convenait dans chaque cas. La Commission ne devrait par conséquent pas formuler de recommandations précises à ce sujet lors de sa session en cours. Il fallait que le secrétariat étudie les conséquences de la libéralisation et présente ses conclusions à la Commission. La libéralisation risquait d'aller à l'encontre de certains grands principes du Code de conduite des conférences maritimes et il fallait empêcher qu'elle les sape. A cet égard, les conseils de chargeurs variaient beaucoup d'un pays à l'autre et, dans certains pays en développement, les chargeurs étaient des entreprises étrangères. Bien souvent, les compagnies maritimes étrangères étaient déjà librement admises dans ces pays et pouvaient se livrer à la concurrence, grâce à la conclusion d'accords de partenariat ou de coentreprise avec des compagnies locales.

39. A propos du protectionnisme, de nombreux pays développés recouraient à diverses mesures comme l'octroi de subventions à la construction navale ou à l'exploitation des navires, ou protégeaient leur commerce extérieur. Les pays en développement en général n'avaient pas les moyens de subventionner leurs compagnies maritimes nationales. Dans certains cas, ils utilisaient à la place le système des parts de cargaison réservées.

40. En conclusion, les pays en développement avaient intérêt à avoir des flottes marchandes pour des raisons de sécurité nationale et pour promouvoir et faciliter le commerce extérieur. Les décisions concernant la politique des transports maritimes adoptées à la CNUCED devaient être

prises en considération par d'autres organisations comme le GATT et la Banque mondiale pour que le dialogue entre les partenaires repose sur les principes de l'équité et de la justice.

41. Le représentant de l'Uruguay a déclaré que le rapport du secrétariat (TD/B/CN.4/34) n'était que le point de départ d'une analyse approfondie de la libéralisation des transports maritimes, l'établissement de taux de fret compétitifs et l'existence de flottes marchandes nationales étant également d'importants objectifs. Il fallait en particulier étudier les changements apportés aux pratiques du commerce maritime qui nuisaient à la concurrence et allaient à l'encontre de l'équité. En conséquence, les pratiques et les subventions appliquées par tous les pays, indépendamment de leur niveau de développement, devaient faire l'objet d'une analyse selon des critères équitables et dans un cadre politique transparent.

#### Décision de la Commission permanente

42. A sa 9ème séance (séance de clôture), le 15 juillet 1994, la Commission permanente a adopté le projet de recommandations distribué comme document officieux en anglais seulement que le Président avait présenté à la suite de consultations informelles. (Pour le texte des recommandations adoptées, voir l'annexe I ci-dessous).

#### Déclarations finales faites à la séance plénière de clôture

43. Le représentant de Cuba a fait remarquer que le cadre dans lequel fonctionnait le monde des transports maritimes s'était récemment modifié en raison de divers facteurs, parmi lesquels : les transformations structurelles résultant de la longue crise traversée par ce secteur, qui avait été aggravée par un durcissement des conditions extérieures; la privatisation des flottes d'Etat; et les mesures d'ajustement budgétaire. Des changements étaient aussi survenus dans le commerce international des biens et des services. Le champ d'application du Code de conduite des conférences maritimes ne cessait de se rétrécir du fait du nombre croissant d'exploitants de navires hors conférence opérant sur les principales lignes. L'on observait également une tendance à l'abolition du système des parts de cargaison réservées. Quant aux nations maritimes traditionnelles, elles introduisaient des mesures visant à soutenir et à protéger leurs flottes marchandes.

44. Dans le cas de Cuba, des revers supplémentaires avaient été enregistrés dans les années 90. Les courants de trafics les plus importants avaient disparu : à cela s'ajoutait une insuffisance de fonds pour l'achat de marchandises. Le renforcement du blocus avait contraint Cuba à restructurer l'économie nationale, y compris, bien entendu, les transports maritimes. Les réaménagements structurels déjà opérés et en cours visaient à atteindre une compétitivité et une efficacité qui permettent à Cuba de s'adapter aux nouvelles normes du commerce international.

45. Le représentant de l'Argentine a félicité le secrétariat non seulement pour la documentation établie à l'intention de la Commission, mais également pour les autres activités - souvent moins connues - exécutées sur le terrain.

Il a évoqué en particulier les efforts considérables déployés par un groupe TRAINMAR dans le Cône sud pour contribuer à remédier à divers problèmes liés au processus de libéralisation et à l'utilisation des ressources humaines après un tel processus.

46. Le porte-parole de l'Union européenne (Allemagne) a rappelé que, selon l'Engagement de Carthagène, la Commission devait achever son programme de travail avant la neuvième session de la Conférence. Cela signifiait que, pour tous les éléments de ce programme, il fallait prendre des décisions et formuler des propositions ou des recommandations qui permettent à la Conférence d'évaluer les questions en suspens et les progrès réalisés dans le secteur des transports maritimes. L'on ne pouvait influencer de manière positive sur les décisions concernant l'avenir des travaux de la Commission que si celle-ci était en mesure de démontrer clairement que les tâches auxquelles elle s'était attelée s'avéraient prometteuses et que la structure organisationnelle de telles activités était adéquate. Voilà pourquoi l'Union européenne s'inquiétait de l'état d'avancement des travaux. Au cours de la deuxième session, la Commission avait disposé de deux journées seulement pour les débats sur des questions de fond. Sur la base des documents communiqués par le secrétariat, elle avait examiné de manière relativement approfondie les conséquences de la libéralisation progressive et les résultats de la première session du Groupe intergouvernemental d'experts portuaires. Les délibérations sur la réglementation des transports maritimes et le transport multimodal avaient été moins intensives et de nombreux éléments du programme de travail n'avaient absolument pas été abordés. L'Union européenne jugeait nécessaire que la Commission accélère ses travaux. L'expérience fournie par la présente session montrait que, pour que ceux-ci soient couronnés de succès, il était essentiel que la Commission consacre plus de temps à des débats de fond au lieu de se concentrer de manière prématurée sur les décisions à prendre. Moyennant une concertation accrue, il serait nettement plus facile à la Commission de parvenir à un consensus sur tel ou tel texte tout en gagnant du temps. C'était pour cette raison que l'Union européenne avait vivement recommandé de mettre l'accent sur l'exécution du programme de travail actuel et s'était opposée à son élargissement. En revanche, elle était fermement attachée à ce programme et mettrait tout en oeuvre pour contribuer à son achèvement d'une manière aussi constructive que possible.

47. Cela dit, les résultats de la présente session pouvaient néanmoins être qualifiés de positifs. Les recommandations relatives à la diffusion de l'information, à la promotion de services de transports maritimes compétitifs et, en particulier, à la politique des transports maritimes et aux ports guideraient le Secrétaire général de la CNUCED ainsi que les gouvernements membres dans l'examen des questions connexes. L'Union européenne attendait avec intérêt les rapports et les études que devait établir le secrétariat et demandait instamment à celui-ci de tirer le meilleur parti possible des excellentes relations qu'il entretenait avec les milieux maritimes. Elle était prête à le soutenir dans sa tâche.

48. Le porte-parole du Groupe africain (Nigéria) a dit que la Commission avait, à sa deuxième session, examiné des enjeux d'une grande importance pour son groupe. Ayant déjà affirmé dans sa déclaration liminaire qu'il était prématuré de faire des recommandations sur la politique de libéralisation, le Groupe africain était heureux de voir que la Commission avait recommandé que cette question soit étudiée par le secrétariat et fasse l'objet



d'un nouveau rapport. Le porte-parole s'est déclaré convaincu qu'à sa troisième session, la Commission aurait plus de renseignements à sa disposition concernant l'expérience et les effets de la libéralisation. Son groupe se félicitait également que la Commission ait décidé de convoquer une deuxième session du Groupe intergouvernemental d'experts portuaires. Ce type de réunion était de nature à faciliter les contacts et les échanges de vues, ce qui du même coup contribuerait à l'efficacité des ports.

49. S'agissant de la réglementation des transports maritimes, le porte-parole a réaffirmé l'importance que le Groupe africain attachait à ce domaine d'activité et a invité le secrétariat à poursuivre ses utiles travaux.

50. La décision d'inscrire la question du transport multimodal à l'ordre du jour provisoire de la troisième session de la Commission était fort importante pour le Groupe africain, la CNUCED étant pour les membres du groupe la principale source d'information sur l'évolution observée dans ce domaine.

51. Pour finir, le porte-parole s'est grandement félicité du consensus dont faisaient l'objet la mise en valeur des ressources humaines et la coopération technique. A sa troisième session, la Commission aurait une occasion de prendre des décisions propres à améliorer encore davantage les activités de formation et de coopération technique du secrétariat.

52. La porte-parole du Groupe latino-américain et caraïbe (Trinité-et-Tobago) a exprimé la satisfaction de son groupe devant les résultats positifs obtenus par la Commission. Elle a remercié le secrétariat pour la qualité des documents établis à l'intention de celle-ci et a fait observer que la question des transports maritimes était d'une importance cruciale pour tous les membres de la communauté internationale.

53. Le représentant d'Israël a dit combien il était satisfait des recommandations adoptées par la Commission permanente, notamment celles des alinéas a) à d) du paragraphe 4 et du paragraphe 10. Les études envisagées, de même que celles qui avaient déjà été mises en application, le confortaient dans l'opinion qu'il avait exprimée au cours de la séance informelle : la Commission s'était effectivement attelée à des travaux de caractère à la fois complexe, fonctionnel, systématique et scientifique, dont les résultats présenteraient selon toute probabilité un intérêt pratique pour tous les pays, en particulier ceux du monde en développement et les pays en transition. Le texte des recommandations, dans son ensemble, donnait à penser que, si les activités prévues pour le secrétariat étaient mises à exécution, la Commission aurait apporté une contribution supplémentaire à l'approfondissement des analyses et des connaissances et, partant, à l'amélioration ultérieure des services de transports maritimes à l'échelle mondiale, y compris dans les domaines des ports et du transport multimodal.

54. Le représentant de la Fédération de Russie a dit que grâce à l'esprit de compromis dont toutes les parties avaient fait preuve, la Commission avait pu maintenir son cap en évitant les écueils. Les résultats de la deuxième session étaient dans l'ensemble satisfaisants et le programme de travail répondait aux intérêts de son pays. Par ailleurs, il a exprimé son appui aux délégations et aux porte-parole régionaux qui avaient demandé qu'une attention appropriée soit accordée à la libéralisation des services de transports maritimes. Il était également important d'étudier cette question

du point de vue de ses incidences sur les pays en transition. Le représentant a en outre noté avec satisfaction que la question de la compétitivité des services de transport multimodal serait examinée à la troisième session de la Commission. D'une manière générale, il a estimé, comme le porte-parole de l'Union européenne, qu'il fallait accélérer le rythme des activités du secrétariat. La déréglementation et la libéralisation étaient désormais des réalités dans le secteur des transports maritimes et il était important que la CNUCED prête une attention suffisante à de telles mesures.

55. Pour la représentante de la Chine, la Commission était parvenue à de très bons résultats sur la base des documents établis par le secrétariat. Elle s'est félicitée que les membres de la Commission se soient mis d'accord sur les recommandations à transmettre au Conseil du commerce et du développement, ainsi que sur l'ordre du jour provisoire de la troisième session. Toutes les mesures adoptées contribueraient à l'expansion des services de transports maritimes des pays en développement et des autres pays.

56. Par ailleurs, elle a déploré que la version chinoise du projet de rapport de la Commission n'ait pas été distribué dans la salle de réunion en même temps que les autres versions et a demandé au secrétariat de veiller à ce que cela ne se reproduise pas à l'avenir.

57. Le Directeur adjoint de la Division du développement des services et de l'efficacité commerciale, parlant au nom du Directeur chargé de la CNUCED, a fait observer que la Commission permanente avait mené ses délibérations avec compétence et souplesse tant sur les questions de procédure que dans les débats de fond, ce qui avait contribué au bon déroulement de la session. Les objectifs complémentaires de celle-ci avaient été d'évaluer les principaux enjeux auxquels la Commission devait prêter attention et d'obtenir des orientations concernant l'exécution du programme de travail jusqu'à sa troisième session. L'évaluation de la situation actuelle du secteur des transports maritimes faisait apparaître des mutations aussi bien sur le plan des techniques que dans les domaines relevant de l'action des pouvoirs publics. Les nouvelles tendances importantes constatées dans de nombreux pays donnaient à penser que la libéralisation progressive et les réformes de la politique des transports maritimes avaient créé un environnement commercial dynamique. La Commission ayant à présent étudié les incidences d'une telle évolution, des jalons avaient été posés concernant les divers aspects de ses travaux futurs : services de transports maritimes, ports, transport multimodal, réglementation des transports maritimes et législation sur les transports, ressources humaines et coopération technique. Les délibérations de la Commission avaient débouché sur l'élaboration de neuf grandes recommandations. En vue de leur application, le secrétariat établirait en temps voulu des rapports objectifs dans la limite des ressources et des informations disponibles.

## Chapitre II

### QUESTIONS DIVERSES (Point 7 de l'ordre du jour)

#### Activités de coopération technique dans le secteur des transports maritimes

58. Le représentant du Canada a dit que sa délégation applaudissait à la recommandation faite à la présente session - et pleinement approuvée par le secrétariat - tendant à prendre des dispositions pour assurer une meilleure diffusion de l'information. L'un des volets de cette information concernait les programmes de formation, les documents didactiques et de référence et les concours techniques proposés par le secrétariat. De l'avis de la délégation canadienne, les programmes de formation et les activités d'assistance technique de la CNUCED pouvaient constituer pour les pays membres un service à la fois très appréciable, pratique et pragmatique. Le représentant a félicité le secrétariat de ses efforts dans ce domaine. Pour mettre en évidence le travail accompli, fournir un bref exposé qui figurerait dans le rapport sur la présente session et rappeler aux Etats membres les services qui pouvaient être mis à leur disposition, il a invité le secrétariat à donner à la Commission une idée générale des services de formation et des aides techniques dispensés depuis la première session. Le secrétariat voudrait peut-être indiquer le volume et le pourcentage du budget ordinaire consacré à ces activités et faire état du montant des ressources extrabudgétaires disponibles à cet effet. Ces renseignements pouvaient être présentés de manière plus détaillée dans les rapports semestriels que le secrétariat soumettrait à la Commission.

59. Répondant à la question soulevée par le représentant du Canada, le Directeur adjoint de la Division du développement des services et de l'efficacité commerciale a dit qu'il était difficile de fournir des chiffres précis concernant les activités de coopération technique, car depuis le 1er mars 1994, l'ancienne Division des transports maritimes avait été intégrée dans une nouvelle division englobant les services, les assurances, les transports maritimes et l'efficacité commerciale. Le budget central, qui faisait une distinction entre ressources ordinaires et fonds extrabudgétaires, était géré par le Service administratif et non plus par les divisions organiques, qui mesuraient désormais les activités de coopération technique en termes de mois-homme et de capacités de travail : pour donner une idée de l'ampleur de ces activités, le Directeur adjoint a signalé que, dans le domaine des transports maritimes et des questions connexes, la Division avait exécuté 32 projets en 1992 et 34 en 1993. Même si leur coût variait considérablement suivant les cas, le fait que 34 projets avaient été réalisés par 18 fonctionnaires de la catégorie des administrateurs donnait une idée du volume de travail que chacun d'eux consacrait à l'assistance technique. En outre, 5 autres administrateurs étaient rémunérés à l'aide de fonds extrabudgétaires, ce qui donnait un total de 23 personnes. Concernant le financement des projets, leur coût global en 1993 avait été de 3 millions de dollars, alors que le montant correspondant en 1992 n'avait été que de 2 millions de dollars.

60. Le Directeur adjoint a rappelé que la CNUCED avait récemment restructuré ses relations avec la communauté des donateurs. Le PNUD n'était plus le principal bailleur de fonds. Actuellement, ceux-ci provenaient essentiellement de l'Union européenne, de la Banque mondiale, de donateurs bilatéraux et, dans une moindre mesure, des organismes d'aide nationaux. Ainsi, le mode de financement de l'assistance technique avait été complètement modifié ou était en passe de l'être. Cependant, de manière générale, un simple calcul montrait que le temps ou le volume de travail que le personnel consacrait à l'assistance technique était de l'ordre de 30 à 40 %.

### Chapitre III

#### QUESTIONS D'ORGANISATION

##### A. Ouverture de la session

61. La deuxième session de la Commission permanente du développement des secteurs de services (Transports maritimes) a été ouverte le 11 juillet 1994 par M. Carlos Fortin, directeur chargé de la CNUCED.

##### B. Election du Bureau

(Point 1 de l'ordre du jour)

62. Conformément au règlement intérieur des grandes commissions du Conseil du commerce et du développement ainsi qu'à la décision prise par celui-ci à la première partie de sa trente-neuvième session, la Commission permanente du développement des secteurs de services (Transports maritimes), à sa 5ème séance (séance d'ouverture), le 11 juillet 1994, et à sa 7ème séance, le 12 juillet 1994, a élu pour sa deuxième session le Bureau suivant :

<u>Président</u> :	M. M. Meynet	(France)
<u>Vice-présidents</u> :	M. J. Youmba	(Cameroun)
	M. V. Tsyachnikov	(Fédération de Russie)
	M. C. Chaimankong	(Thaïlande)
	M. H. Sismanyazici	(Turquie)
	M. U. Perez-Fuentes	(Uruguay)
<u>Rapporteur</u> :	M. H. Aschentrupp	(Mexique)

##### C. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux

(Point 2 de l'ordre du jour)

63. Toujours à sa séance d'ouverture, la Commission permanente a adopté l'ordre du jour provisoire publié sous la cote TD/B/CN.4/33 et approuvé les suggestions présentées dans ce document au sujet de l'organisation des travaux. L'ordre du jour de la deuxième session était le suivant :

1. Election du Bureau
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux
3. Promotion de services de transports maritimes compétitifs  
(Incidences de la libéralisation progressive sur le développement des services de transports maritimes)
4. Rapports des organes subsidiaires qui auraient été institués
5. Examen des activités du secrétariat relevant du programme de travail
6. Ordre du jour provisoire de la troisième session de la Commission permanente (Transports maritimes)

7. Questions diverses

8. Adoption du rapport de la Commission permanente (Transports maritimes) au Conseil du commerce et du développement.

D. Ordre du jour provisoire de la troisième session de la Commission permanente (Transports maritimes)

(Point 6 de l'ordre du jour)

64. A sa 9ème séance (séance de clôture), le 15 juillet 1994, la Commission permanente a examiné le projet d'ordre du jour de sa troisième session, distribué par le secrétariat en anglais seulement.

65. Le porte-parole du Groupe africain (Nigéria) a dit que son groupe était prêt à approuver le projet d'ordre du jour provisoire de la troisième session, étant entendu que la question de la libéralisation des services de transports maritimes des pays en développement et de ses incidences serait examinée de manière approfondie même si elle ne constituait pas l'une des deux questions de fond inscrites à cet ordre du jour. De l'avis de son groupe, la libéralisation et les réformes en général étaient actuellement l'un des problèmes de politique générale les plus importants pour les pays en développement. L'évolution future du secteur des transports maritimes et les possibilités d'une participation de ces pays seraient largement fonction des politiques adoptées. Bien que la libéralisation ait été l'une des questions de fond inscrites à l'ordre du jour de la présente session de la Commission, il n'avait pas été possible de la traiter de manière probante du fait de l'expérience limitée acquise jusque-là. Dans les recommandations adoptées à cette session, la Commission avait prié le secrétariat d'analyser certains aspects importants de la libéralisation et de faire rapport sur ce sujet. Il était donc logique qu'à sa troisième session, la Commission porte son attention sur ce point. Les membres du Groupe africain attachaient une grande importance aux deux nouvelles questions de fond inscrites à l'ordre du jour provisoire de la troisième session, mais ils entendaient entamer également un débat de fond sur la libéralisation et faire selon que de besoin des recommandations y relatives.

66. Le porte-parole de l'Union européenne (Allemagne) a dit que, vu l'importance particulière de la troisième session de la Commission, il souhaitait préciser la position de l'Union européenne sur le point 3 de l'ordre du jour provisoire. L'Union estimait qu'au titre de ce point, certains aspects du transport multimodal ne pouvaient être examinés que si, de l'avis de toutes les parties concernées, ils se rapportaient à la promotion de services de transports maritimes compétitifs. Les autres aspects de ce type de transport ne relevaient pas du programme de travail et l'Union européenne continuerait de s'opposer à leur examen, car cela reviendrait à gaspiller du temps et des ressources. Le porte-parole espérait que l'évaluation des travaux de la Commission qui serait effectuée à sa troisième session aboutirait à la conclusion que tous les domaines visés par le programme de travail avaient été pris en compte, même si l'Union européenne reconnaissait que l'importance ou l'intérêt que présentaient les divers points pouvait varier selon les délégations.

67. Les représentants de l'Argentine, du Brésil, de Sri Lanka et de l'Uruguay ont manifesté leur appui à la position que venait d'exprimer le porte-parole du Groupe africain concernant les travaux de la troisième session de la Commission.

Décision de la Commission permanente

68. A la même séance, la Commission permanente, ayant pris note des déclarations ci-dessus, a approuvé le projet d'ordre du jour provisoire de sa troisième session, tel qu'il avait été distribué par le secrétariat. (Pour le texte de l'ordre du jour provisoire, voir l'annexe II ci-dessous).

E. Adoption du rapport de la Commission permanente (Transports maritimes) au Conseil du commerce et du développement

(Point 8 de l'ordre du jour)

69. Toujours à sa séance de clôture, la Commission permanente a adopté le projet de rapport sur sa deuxième session (TD/B/CN.4/L.11), avec quelques modifications mineures, et a autorisé le Rapporteur à compléter le rapport final en tenant compte des débats de la séance plénière de clôture.

## ANNEXES

### Annexe I

#### RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION PERMANENTE DU DEVELOPPEMENT DES SECTEURS DE SERVICES : TRANSPORTS MARITIMES

1. Au terme d'un débat fertile et d'un large échange de données d'expérience, la Commission permanente exprime sa satisfaction devant la documentation présentée par le secrétariat de la CNUCED en vertu du programme de travail de la Commission. Conformément à ce programme, la Commission permanente convient de ce qui suit :

##### A. Diffusion de renseignements visant à promouvoir la transparence

2. Reconnaissant que l'accès à l'information est un élément d'une importance cruciale pour le développement de services de transports maritimes compétitifs, la Commission permanente prie le secrétariat de la CNUCED de prendre, dans la limite des ressources actuelles, les dispositions nécessaires pour améliorer l'accès aux renseignements sur les études, les ateliers, les séminaires, les programmes de formation et les travaux de collecte de données du secrétariat, ainsi que leur diffusion. Ces dispositions devraient notamment consister à :

a) Etablir un document présentant un examen semestriel des activités du secrétariat qui se rapportent au programme de travail. Ce bilan semestriel devrait, en particulier, fournir un calendrier des futurs ateliers, programmes de formation, réunions et autres initiatives, et préciser les points de contact susceptibles de fournir des renseignements supplémentaires;

b) Accélérer la circulation de l'information par des moyens tels que la télécopie et les panneaux d'affichage électronique, selon qu'il conviendra.

##### B. Promotion de services de transports maritimes compétitifs

3. Compte dûment tenu des résultats de ses débats, la Commission permanente prie le secrétariat de mener à bien son programme de travail arrêté le 6 novembre 1992 à sa première session, tel qu'il est défini dans l'annexe I du document TD/B/CN.4/13.

##### C. Transports maritimes

4. La Commission permanente prie le secrétariat d'achever ses travaux, et en particulier les tâches ci-après :

a) Entreprendre une analyse comparative du secteur des transports maritimes et des politiques y afférentes dans différents pays en vue de déterminer les facteurs qui contribuent ou qui font obstacle au développement d'industries nationales des transports maritimes, y compris la participation du secteur privé et/ou les programmes de gestion commerciale visant à accroître le rôle du marché et à faciliter la fourniture de services de transports maritimes compétitifs. Ce faisant, il faudra tenir compte de l'environnement économique et social général des pays considérés;



b) Suivre les changements apportés aux pratiques nationales concernant les relations entre chargeurs et transporteurs maritimes, ainsi que l'évolution des besoins des chargeurs concernant la qualité et les modalités des services de transports maritimes et des services portuaires en tenant compte de l'expérience des conseils de chargeurs dans divers pays, et faire rapport en la matière;

c) Etudier les actuels mécanismes de financement de l'achat de navires et examiner l'adéquation de ces mécanismes aux besoins des pays en développement et des pays en transition;

d) Etudier et recommander des mesures propres à accroître la participation des pays en développement dans la fourniture de services de transports maritimes compétitifs.

5. Après un examen approfondi des mesures de libéralisation progressive et de leurs effets sur le développement de services de transports maritimes compétitifs, la Commission permanente reconnaît que les intérêts et les niveaux de développement des différents pays fournisseurs et/ou utilisateurs de services de ce type varient considérablement. Vu la diversité et le caractère limité de l'expérience accumulée jusqu'ici en ce qui concerne la définition et la mise en oeuvre d'une libéralisation progressive et ses effets, en particulier sur les pays en développement et les pays en transition, la Commission demande au secrétariat de poursuivre ses travaux d'analyse et d'établissement de rapports sur les questions suivantes :

a) Libéralisation progressive et mesures connexes visant à promouvoir des services de transports maritimes équitables et compétitifs;

b) Résultats obtenus et problèmes rencontrés par les pays qui ont libéralisé leurs services de transports maritimes;

c) Mesures que les pays ont adoptées ou pourraient éventuellement adopter pour remédier aux problèmes découlant d'une libéralisation progressive;

d) Mesures préalables et/ou d'accompagnement que les pays désireux de procéder à une libéralisation progressive pourraient envisager de prendre.

6. Le processus de libéralisation devrait tenir compte des obligations qui incombent aux parties contractantes au Code de conduite des conférences maritimes.

7. La Commission reconnaît la nécessité de prendre des mesures au niveau commercial, notamment pour abaisser les coûts et améliorer la qualité des prestations, en vue de rendre les services de transports maritimes des pays en développement plus compétitifs, ce qui leur permettrait de mieux servir leur commerce extérieur.

#### D. Ports

8. Dans le domaine des ports, la Commission permanente prend note avec satisfaction du rapport du Groupe intergouvernemental d'experts portuaires, qui s'est réuni en octobre 1993, et recommande aux gouvernements membres

d'en tenir compte en entreprenant des activités connexes. Les recommandations générales méritent d'être prises en considération par tous les ports, en particulier par ceux qui sont situés dans des pays en développement et des pays en transition, en vue de promouvoir l'efficacité portuaire. A cet égard, la Commission permanente estime que le Groupe a apporté une contribution importante à l'exécution du programme de travail approuvé et que les ports jouent un rôle clef dans la chaîne logistique et peuvent ainsi favoriser le commerce et le développement.

9. Concernant la question spécifique de la protection de l'environnement, la Commission permanente appuie les activités entreprises par le secrétariat dans le cadre du programme de travail actuel. Elle est heureuse d'apprendre que la CNUCED et l'Organisation maritime internationale (OMI) coopèrent en vue de créer un mécanisme qui puisse financer des installations de réception portuaire pour les déchets provenant des navires.

10. Au sujet des études qu'il a été recommandé d'établir, il faudrait en priorité mener à bien celles qui figurent déjà dans le programme de travail. D'autres études, ou des monographies, produites sans apport financier du secrétariat de la CNUCED par les associations internationales ou les experts s'occupant des ports et publiées par la CNUCED, devraient porter sur des éléments du programme de travail pour lesquels le secrétariat de la CNUCED ne dispose pas de ressources. La Commission permanente souscrit aux recommandations du Groupe intergouvernemental d'experts portuaires tendant à diffuser plus largement le Bulletin portuaire de la CNUCED (Ports Newsletter) auprès des autorités portuaires.

11. Le secrétariat devrait organiser, au début de 1996, une deuxième session du Groupe intergouvernemental d'experts portuaires pour évaluer les progrès réalisés grâce à l'exécution du programme de travail, passer en revue les questions nouvelles ou en suspens dans le domaine de l'efficacité, de la modernisation et du développement des ports et faire des recommandations à la Commission.

#### E. Réglementation des transports maritimes

12. Dans le domaine de la réglementation des transports maritimes, la Commission permanente prie le secrétariat de mener à terme les tâches énoncées dans son programme de travail.

13. Elle prend note avec satisfaction de l'adoption de la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes par la Conférence ONU/OMI de plénipotentiaires et invite les gouvernements à envisager de devenir parties à cette convention.

14. La Commission permanente demande au secrétariat de l'informer selon qu'il conviendra des faits nouveaux survenus au sujet de la question de l'avarie commune dans les organisations internationales compétentes et les milieux professionnels, notamment le Comité maritime international (CMI) et l'Union internationale d'assurance maritime.

F. Transport multimodal

15. La Commission permanente reconnaît combien il est urgent d'intensifier les efforts visant à mieux faire connaître le transport multimodal dans les pays en développement et prie le secrétariat :

a) De renforcer, dans la limite des ressources actuelles, les programmes de formation au transport multimodal; et

b) De solliciter les avis de professionnels pour mettre au point un ouvrage de référence (guide du transport multimodal) à l'intention des responsables et de la communauté des transports, exposant les principes fondamentaux du transport multimodal, les problèmes et les écueils, les solutions possibles et les principales questions que le secteur public et le secteur privé doivent prendre en compte en développant le transport multimodal.

G. Mise en valeur des ressources humaines et coopération technique

16. La Commission permanente estime que le secrétariat de la CNUCED devrait poursuivre les activités définies dans son programme de travail en ce qui concerne la mise en valeur des ressources humaines et la formation, et notamment continuer d'assurer la coordination du programme TRAINMAR et prendre des mesures pour renforcer les capacités des centres TRAINMAR; il faudrait s'intéresser tout particulièrement aux pays en développement et aux pays en transition qui ne bénéficient pas encore de ce programme.

17. La Commission tient dûment compte de la récente réunion du groupe consultatif TRAINMAR, qui a formulé des recommandations relatives au développement futur du programme TRAINMAR, préconisant notamment d'accorder, dans la limite des ressources actuelles, la priorité absolue à l'Equipe centrale de façon que celle-ci puisse assurer en permanence le niveau de soutien pédagogique nécessaire pour que ce programme porte ses fruits.

18. La Commission permanente prie le secrétariat de continuer à mettre au point et à exécuter des programmes et des ateliers de formation de cadres et d'organiser tous les deux ans, avec les ressources disponibles, une réunion du groupe consultatif TRAINMAR.

19. La Commission prend note des progrès déjà réalisés dans l'élaboration et la mise en application du Système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM) et demande instamment au secrétariat d'examiner les possibilités d'en étendre l'application aux pays qui le demandent.

20. Enfin, la Commission permanente salue les travaux entrepris par le secrétariat dans le domaine de la coopération technique et le félicite en particulier de l'initiative prise en coopération avec le PNUD et le PAM pour la remise en état des ports de la Somalie.

Annexe II

ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DE LA TROISIEME SESSION DE LA COMMISSION  
PERMANENTE DU DEVELOPPEMENT DES SECTEURS DE SERVICES :  
TRANSPORTS MARITIMES \*/

1. Election du Bureau
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux
3. Promotion de services de transport multimodal compétitifs
4. Renforcement de la coopération technique et mise en valeur des ressources humaines
5. Examen des progrès réalisés dans l'exécution du programme de travail
6. Questions diverses
7. Adoption du rapport de la Commission permanente (Transports maritimes) au Conseil du commerce et du développement.

---

\*/ Approuvé par la Commission permanente à sa 9ème séance (séance de clôture). Pour la décision et les déclarations concernant l'ordre du jour provisoire de la troisième session, voir le chapitre III, sect. D, ci-dessus.

Annexe III

COMPOSITION ET PARTICIPATION AUX TRAVAUX \*/

1. Les Etats membres de la CNUCED ci-après étaient représentés à la session :

Algérie	Jamaïque
Allemagne	Japon
Argentine	Libéria
Australie	Madagascar
Autriche	Maroc
Bangladesh	Mexique
Belgique	Myanmar
Bolivie	Népal
Brésil	Nigéria
Cameroun	Norvège
Canada	Pakistan
Chine	Paraguay
Colombie	Pays-Bas
Côte d'Ivoire	Pérou
Cuba	Philippines
Danemark	Pologne
Egypte	République de Corée
Equateur	République-Unie de Tanzanie
Espagne	Roumanie
Etats-Unis d'Amérique	Royaume-Uni de Grande-Bretagne
Fédération de Russie	et d'Irlande du Nord
Finlande	Sri Lanka
France	Suède
Gabon	Suisse
Grèce	Thaïlande
Inde	Trinité-et-Tobago
Indonésie	Tunisie
Iraq	Turquie
Israël	Uruguay
Italie	Venezuela
Jamahiriya arabe libyenne	Zambie

2. Les autres Etats membres de la CNUCED ci-après étaient représentés en qualité d'observateur à la session :

Bénin	Dominique
Brunéi Darussalam	Panama
Congo	Portugal

---

\*/ La liste des participants porte la cote TD/B/CN.4/INF.6.

3. Les institutions spécialisées et institutions apparentées ci-après étaient représentées à la session :

Organisation internationale du Travail  
Fonds monétaire international

L'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce était également représenté.

4. Les organismes intergouvernementaux ci-après étaient représentés à la session :

Communauté européenne  
Conseil de l'Accord de Carthagène  
Ligue des Etats arabes  
Organisation de coopération et de développement économiques  
Organisation de l'unité africaine

5. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées à la session :

Catégorie générale

Chambre de commerce internationale  
Fédération mondiale des associations pour les Nations Unies  
Union internationale d'assurance maritime

Catégorie spéciale

Association internationale des transporteurs de marchandises solides  
Conseil des associations nationales d'armateurs d'Europe et du Japon  
Comité maritime international.

-----