



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

Distr.  
LIMITÉE

TD/B/CN.4/L.3  
5 novembre 1992

FRANCAIS  
Original : ANGLAIS

Commission permanente du développement  
des secteurs de services : promotion  
de secteurs de services compétitifs  
dans les pays en développement  
(Transports maritimes)  
Première session  
Genève, 2 novembre 1992  
Point 6 de l'ordre du jour

PROJET DE RAPPORT DE LA COMMISSION PERMANENTE DU DEVELOPPEMENT  
DES SECTEURS DE SERVICE : PROMOTION DE SECTEURS DE  
SERVICES COMPETITIFS DANS LES PAYS EN DEVELOPPEMENT

TRANSPORTS MARITIMES

Première session

tenue au Palais des Nations, à Genève,  
du 2 au 6 novembre 1992

Rapporteur : M. Norifumi Ide (Japon)

TABLE DES MATIERES

<u>Chapitre</u>	<u>Paragraphes</u>
Introduction	1 - 32
I. Elaboration du programme de travail de la Commission permanente du développement des secteurs de services : promotion de secteurs de services compétitifs dans les pays en développement (Transports maritimes) (point 3 de l'ordre du jour)	1 - 2
II. Questions d'organisation	1 - 4
<u>Annexe</u> : 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 conformément aux paragraphes 70 et 72 de l'Engagement de Carthagène, a tenu sa première session au Palais des Nations, à Genève, du 2 au 6 novembre 1992. Au cours de sa session, elle a tenu ... séances plénières \*/.

#### Déclarations liminaires

2. Le Secrétaire général adjoint de la CNUCED a souligné l'importance particulière de la première session de la Commission permanente du développement des secteurs de services consacrée aux transports maritimes pour les travaux à la CNUCED et la coopération internationale en matière de transports maritimes. Il a précisé les principaux objectifs de la session pour l'élaboration du programme de travail dans les domaines des transports maritimes, des ports et du transport multimodal. Rappelant les décisions prises par la Conférence à sa huitième session et par le Conseil du commerce et du développement dans le domaine des transports maritimes, il a souligné que les travaux de la Commission devraient principalement porter sur un examen des politiques et des expériences en matière de transports maritimes en vue de déterminer les éléments propices au développement de services compétitifs et sur l'examen des conditions facilitant la coopération intrarégionale et interrégionale, étant entendu que des services compétitifs étaient essentiels au commerce international des pays en développement. A cette fin, la totalité de la chaîne de transport devait être combinée et renforcée pour faire face au changement technologique. Plus spécifiquement, les travaux devraient être axés sur les éléments suivants : 1) développement des infrastructures, y compris les ports; 2) exploitation efficace du transport multimodal; et 3) besoins en matière de ressources humaines. Il a souligné combien il importait de renforcer les capacités nationales dans ces trois domaines. Il était essentiel de déterminer les besoins fondamentaux des pays en développement pour leur permettre de s'adapter aux changements, ainsi que de consolider la coopération internationale nécessaire dans un environnement commercial intégré et libéral.

---

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

3. Les rapports établis par le secrétariat de la CNUCED donnaient des indications utiles sur les activités possibles de l'organisation dans les domaines considérés, car on y trouvait les principales conclusions et recommandations de différents groupes d'experts. Le Secrétaire général adjoint a fait observer, toutefois, que le rapport intitulé "Projet de programme de travail de la Commission permanente du développement des secteurs de services : promotion de secteurs de services compétitifs dans les pays en développement (Transports maritimes)" (TD/B/CN.4/4) était moins un texte de négociation qu'un plan indicatif des activités qui devaient être considérées comme prioritaires.

4. Le Directeur adjoint de la Division du développement des services a dit que, selon lui, les délibérations sur les problèmes maritimes à la CNUCED auraient des incidences notables sur les relations futures entre pays développés et pays en développement dans le secteur des transports maritimes. En présentant le document du secrétariat relatif au projet de programme de travail (TD/B/CN.4/4), il a indiqué que les propositions concernant les transports maritimes étaient principalement axées sur quatre grandes questions : analyse comparative des politiques nationales et de leur efficacité; analyse des changements structurels influant sur les transports maritimes; relations entre chargeurs et armateurs; et examen des politiques et mécanismes de CEPD. Dans le domaine des ports, le document TD/B/CN.4/4 indiquait un programme de travail qui était le résultat des recommandations du Groupe intergouvernemental spécial d'experts portuaires réuni en 1990 et des travaux de recherche réalisés par le secrétariat. De point terminal de la chaîne de transport, les ports étaient devenus des centres de services au sein des réseaux de transports internationaux, et une approche plus large et plus cohérente de leurs activités s'imposait désormais. Cette évolution concernant les ports suivait les changements structurels et technologiques survenus dans le commerce et les transports, tels que la livraison en juste-à-temps et le transbordement. Les propositions de travaux dans ce domaine couvraient les aspects économiques, commerciaux, financiers, organisationnels, gestionnaires, opérationnels, juridiques et environnementaux.

5. Dans le domaine du transport multimodal, de la conteneurisation et du progrès technologique, le Directeur adjoint a souligné la nécessité d'activités d'assistance technique et d'études de fond sur les changements structurels concernant l'offre et la demande de transport, l'évolution de

la technologie des transports, et les changements à apporter à l'environnement institutionnel des pays en développement et des pays en transition. Le secrétariat espérait donc pouvoir poursuivre les travaux du Groupe d'experts des transports maritimes, des ports et du transport multimodal.

6. Concernant la réglementation des transports maritimes, il a donné des renseignements sur la prochaine conférence ONU/OMI de plénipotentiaires sur les privilèges et hypothèques maritimes, prévue à Genève du 19 avril au 7 mai 1993 aux fins d'examiner et d'adopter un projet de convention établi par le Groupe intergouvernemental conjoint CNUCED/OMI d'experts. Il a également rappelé les travaux en cours sur l'avarie commune au sein du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes, qui avait tenu sa douzième session en octobre 1990, et la décision en attente concernant les travaux futurs sur les chartes-parties.

7. Enfin, le Directeur adjoint a évoqué l'importance d'une coopération avec les organisations non gouvernementales dans l'exécution du programme de travail. La participation de ces organisations était conforme aux dispositions de l'Engagement de Carthagène. De plus, le Groupe d'experts des transports maritimes, des ports et du transport multimodal permettait d'aborder efficacement les problèmes rencontrés par les pays en développement et pourrait jouer un rôle consultatif important auprès de la Commission permanente.

8. Le porte-parole du Groupe asiatique (Philippines) a dit que le vaste programme de travail proposé par le secrétariat sur les transports maritimes, les ports et le transport multimodal, la réglementation des transports maritimes et la coopération technique pouvait être synchronisé et harmonisé en vue de faciliter à la fois les transports maritimes internationaux et le commerce international. Il était tout à fait favorable à la priorité que le secrétariat proposait d'accorder au suivi et à l'analyse de l'évolution et des tendances dans les divers domaines des transports maritimes, de la réglementation des transports maritimes et de la coopération technique qui allaient dans le sens des intérêts des pays en développement en général. Le Groupe asiatique proposait qu'une priorité élevée soit accordée aux activités de programme ci-après :

a) Transports maritimes : identification des obstacles aux transports maritimes internationaux; analyse des politiques nationales de transport maritime, y compris celles des ONG; application de la libéralisation à la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes et à la Convention sur les conditions d'immatriculation des navires;

b) Ports : principes directeurs concernant la privatisation, optimisation des installations portuaires existantes, normes de formation professionnelle, suivi des changements structurels, technologiques et institutionnels, et identification des domaines se prêtant à un renforcement de la coopération entre autorités portuaires de pays en développement;

c) Transport multimodal : suivi et analyse des changements concernant les techniques d'information sur les transports et l'offre et la demande de transport;

d) Réglementation des transports maritimes : examen d'activités complémentaires concernant l'avarie commune, les chartes-parties, y compris des normes sur l'exploitation et la location de navires, et la Convention de 1952 sur la saisie conservatoire des navires; assistance pour la mise en oeuvre des Règles de Hambourg et l'harmonisation et la modernisation des réglementations nationales grâce à l'élaboration d'un code type;

e) Coopération technique : assistance aux pays en développement concernant l'économie et la gestion des transports maritimes, l'application des résolutions et des conventions, le transport multimodal, la conteneurisation et le progrès technologique, la formation de cadres, les besoins relatifs à l'amélioration des transports maritimes;

9. Enfin, le Groupe asiatique appuyait la création d'organes subsidiaires appropriés composés d'experts chargés d'examiner des questions techniques et juridiques. Le porte-parole a également demandé qu'une attention particulière soit accordée à la situation des pays en développement les moins avancés et des pays en développement insulaires.

10. Le porte-parole du Groupe africain (Nigéria) a fait observer que les pays en développement possédaient environ 21 % de la flotte mondiale, mais que ce pourcentage était disproportionné par rapport au trafic engendré par ces pays dont une poignée détenait en fait la plupart des navires. Le Groupe africain s'inquiétait de la multiplication des mesures de libéralisation dans le secteur maritime. A son avis, la libéralisation devait être progressive afin que les flottes marchandes des pays en développement n'en souffrent pas,

et l'évolution devrait se faire dans le cadre plus général de programmes d'ajustement économique.

11. Quant au programme de travail, le Groupe africain attachait une importance particulière : i) aux activités du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes; ii) au financement des navires pour les pays en développement; iii) à la prochaine Conférence CNUCED/OMI sur les privilèges et hypothèques maritimes et iv) aux programmes de coopération technique comme les programmes TRAINMAR, JOBMAR, SIAM et SYDONIA.

12. A propos du programme de travail proposé, le représentant du Japon a insisté sur trois questions fondamentales. Premièrement, il fallait intégrer à ce programme les notions de privatisation de gestion commerciale et de libéralisation progressive, y compris la coopération avec les pays développés. Deuxièmement, il convenait de mettre l'accent sur la valorisation des ressources humaines, en tant qu'aspect essentiel des activités d'assistance technique. Troisièmement, il importait d'établir un ordre de priorité entre les éléments de programme, compte tenu du calendrier et des ressources disponibles. Quant à l'établissement de directives pour des activités particulières, il ne fallait pas que les gouvernements se mêlent de questions qui relevaient davantage de la compétence du secteur privé. Il fallait éviter les doubles emplois et les incohérences vis-à-vis des travaux d'autres organismes internationaux et le programme de travail devait être bien défini de façon à donner des résultats au cours des quatre prochaines années. Enfin, le représentant considérait que les aspects juridiques du programme ne constituaient pas une priorité immédiate, car les questions juridiques ne devaient être abordées que lorsque des facteurs socio-économiques le justifiaient.

13. Le représentant de la Chine a dit que sa délégation se félicitait du projet de programme de travail (TD/B/CN.4/4), qui tenait compte des principaux problèmes rencontrés dans le secteur des transports maritimes et des domaines connexes. D'une façon générale, elle estimait qu'il fallait renforcer la coopération entre pays en développement, ainsi qu'entre ceux-ci et les pays développés, dans le secteur considéré. En particulier, il fallait espérer que les nations maritimes développées pourraient fournir aux pays en développement une assistance efficace dans le domaine des infrastructures, du financement de l'achat de navires, du développement technologique et du transfert de technologie.

14. Le représentant du Pérou, après avoir souligné l'importance du rôle des transports maritimes dans le commerce international, a déclaré que l'objectif principal était de fournir des services de qualité à des prix compétitifs pour répondre convenablement aux besoins de la communauté commerciale. Les pays en développement avaient accru leur participation aux transports maritimes internationaux et détenaient désormais entre 10 et 20 % de la flotte mondiale, mais il fallait bien voir que 80 % des navires appartenaient à huit pays. A cet égard, il a noté qu'un document établi par le secrétariat indiquait que les problèmes de transport maritime des pays en développement devraient trouver leur solution dans le développement d'infrastructures et de capacités nationales, ainsi que dans l'application de politiques et de réglementations visant à promouvoir la compétitivité sur un marché libre. D'après le plan à moyen terme de la CNUCED pour la période 1992-1997, les travaux devraient être axés sur quatre domaines d'activité : transports maritimes; ports et services connexes; transport multimodal international; réglementation des transports maritimes et législation des transports. Ces quatre domaines étaient conformes au mandat approuvé par le Conseil du commerce et du développement à la deuxième partie de sa trente-huitième session. La Commission permanente devrait en tenir compte en adoptant son programme de travail pour la période 1993-1995. Pour ce qui était des transports maritimes, il fallait analyser les politiques nationales pour définir les moyens de développer au mieux les activités, et suivre de près l'évolution structurelle et technique internationale. En ce qui concernait les ports, priorité devrait être donnée à la gestion et à l'infrastructure. Quant au transport multimodal, il importait de trouver les moyens d'assurer l'efficacité des opérations, compte tenu de leurs aspects économiques, commerciaux et juridiques.

15. Il convenait de poursuivre les travaux sur la réglementation des transports maritimes et la législation des transports, en tenant compte du nouveau contexte de libéralisation. Il fallait en particulier aider les pays en développement à actualiser leur législation nationale dans le domaine des transports maritimes, continuer les travaux sur le financement des navires (y compris la location), et réviser la Convention sur la saisie conservatoire des navires. Une assistance devrait être fournie aux pays en développement pour leur permettre de mieux comprendre les chartes-parties et la question de l'avarie commune, et pour les inciter à coopérer plus étroitement dans le secteur des transports maritimes au niveau régional et sous-régional

grâce à l'harmonisation de leurs lois et règlements dans ce domaine. A cet égard, il était essentiel que les pays en développement aient accès aux programmes de coopération technique.

16. Le représentant du Mexique a souligné le rôle des transports maritimes dans le commerce extérieur de son pays et évoqué les mesures prises pour moderniser et privatiser les ports nationaux. Le secrétariat de la CNUCED pouvait grandement étayer les efforts déployés par des organismes privés et publics pour améliorer les transports maritimes et les services connexes. Les centres TRAINMAR étaient très utiles car ils aidaient ces pays à tirer le meilleur parti de l'assistance technique dans le domaine des ports et du transport multimodal. La délégation mexicaine estimait que le programme de travail de la Commission devrait tenir compte de l'Engagement de Carthagène et prévoir des mesures équilibrées pour résoudre les problèmes nationaux et internationaux.

17. Le représentant des Etats-Unis d'Amérique a déclaré que le nouvel esprit de partenariat entre les Etats impliquait une meilleure utilisation des ressources dans tous les domaines d'ici à la neuvième session de la Conférence. En ce qui concernait les solutions de rechange à l'investissement dans les transports maritimes, il convenait de mettre à profit l'expérience acquise par divers pays. A son avis, les transports maritimes devraient être considérés sous leurs deux aspects : en tant que services pour le commerce et en tant qu'outil de développement. Les quatre priorités du programme de travail devraient être les suivantes :

- a) il fallait déterminer si l'investissement dans la marine marchande était viable pour les pays, compte tenu des besoins en matière de transport, en utilisant des outils comme l'analyse coûts-avantages;
- b) si l'investissement dans les transports maritimes apparaissait viable, il convenait d'examiner les mesures permettant de fournir des services compétitifs, en faisant des études de cas;
- c) s'il y avait déjà des entreprises dans le secteur des transports maritimes, les études devraient montrer qu'il leur fallait être tournées vers le marché et avoir des cadres suffisamment compétents pour pouvoir soutenir la concurrence mondiale, en indiquant la nécessité de mettre à profit l'expérience du secteur privé;
- d) enfin, il convenait d'étudier les carences dans le secteur des transports maritimes, des ports et du transport multimodal, qui faisaient obstacle à la fourniture de services compétitifs.

18. Le représentant de l'Australie a déclaré que son pays était surtout utilisateur de services de transport maritime, sa propre flotte assurant moins de 10 % du trafic national. A son avis, il fallait concevoir les problèmes de transport maritime dans une nouvelle optique, pour permettre à tous les pays de tirer parti des améliorations dans ce domaine.

19. Le programme de travail devrait être conforme au mandat de la Commission permanente, être clair et précis et être réalisable. La Commission devait arrêter un ordre de priorité pour ses travaux. D'une façon générale, il fallait tenir compte des intérêts à la fois des chargeurs et des armateurs, assurer une bonne diffusion de l'information sur les ports et développer le transport multimodal.

20. Le représentant du Canada estimait que la Commission permanente devait s'inspirer de l'esprit de Carthagène et, avant toute chose, fixer des priorités pour un programme de travail concret pouvant être exécuté avant la neuvième session de la Conférence, compte tenu en particulier du fait que, dans les conditions économiques actuelles, les ressources étaient limitées. Pour aider la Commission dans cette tâche, il demandait au secrétariat de la CNUCED de dresser un état des ressources humaines et financières disponibles. D'une façon générale, le représentant priait la Commission de mettre l'accent sur : i) les utilisateurs de services maritimes; ii) la gestion des ports; iii) la mise en valeur des ressources humaines et iv) le transport multimodal.

21. Le représentant de la Fédération de Russie a dit qu'en tant que successeur officiel de l'URSS à l'Organisation des Nations Unies, son pays attachait de l'importance à l'amélioration des activités de la CNUCED dans le domaine des transports maritimes, ainsi qu'à celle de la qualité des travaux du secrétariat et des documents établis par celui-ci.

22. Se référant au projet de programme de travail (TD/B/CN.4/4), le représentant de la Pologne a déclaré qu'il importait d'étudier de façon plus approfondie les moyens de développer harmonieusement les services de transport maritime. L'analyse de l'évolution récente devrait permettre de trouver des solutions pour remédier aux éventuels déséquilibres entre l'offre et la demande dans toutes les branches des transports maritimes mondiaux.

23. Le représentant de l'Association internationale des ports (AIP) a dit qu'il approuvait le programme de travail proposé par le secrétariat et que l'Association pouvait fournir une assistance sous forme d'informations et d'études. Plus précisément, elle était prête à continuer de collaborer

avec la CNUCED, en participant, par exemple, à l'établissement de monographies sur la gestion des ports, en soutenant des programmes de formation comme TRAINMAR et JOBMAR, et en contribuant à l'organisation conjointe de séminaires régionaux. Enfin, l'Association était favorable à la convocation, en 1993, d'une réunion consacrée exclusivement aux questions portuaires.

24. L'observateur de la Chambre de commerce internationale (CCI) a déclaré que la Chambre avait pour objectif premier de favoriser la croissance économique des pays en développement et que la coopération avec la CNUCED, notamment dans le secteur maritime, avait été particulièrement fructueuse. En fonction des décisions qui seraient prises par la Commission au sujet du programme de travail, la CCI étudierait les meilleurs moyens de poursuivre sa collaboration. Parmi les thèmes d'étude possibles, elle s'intéressait tout spécialement à la location de navires, en particulier du point de vue des pays en développement. Elle était consciente de la charge financière supportée par certains pays en développement qui s'efforçaient d'entretenir une flotte pour faciliter leur commerce international de marchandises. La CCI avait créé le Centre de coopération maritime pour aider le secteur maritime des pays du tiers monde en diffusant des renseignements et en informant les parties commerciales des pays développés des avantages mutuels que pouvait présenter la création de coentreprises avec des pays en développement dans ce secteur. La location de navires pouvait offrir aux pays développés comme aux pays en développement des possibilités intéressantes. En principe, donc, la CCI était prête à collaborer avec la CNUCED dans ce domaine. La Chambre et sa Commission des transports par mer étudieraient volontiers la question, ainsi que d'autres, lorsque des propositions plus officielles auraient été formulées.

25. Le représentant du Conseil de l'Accord de Carthagène (JUNAC) accueillait avec satisfaction le programme de travail proposé, qui revêtait une importance particulière pour les pays du Pacte andin. L'industrie des transports maritimes de ces cinq pays avait connu récemment de grands changements : les lois sur les parts de cargaison réservées avaient été abrogées, ce qui permettait la participation de tous les transporteurs; par ailleurs, on envisageait de prendre des mesures pour promouvoir la marine marchande des pays du Pacte andin, établir un deuxième registre, encourager la création de coentreprises et supprimer certaines obligations imposées aux compagnies maritimes en matière de main-d'oeuvre et de fiscalité. Des mesures de libéralisation et de gestion commerciale commençaient également d'être appliquées au secteur portuaire. Quant au transport multimodal,

les ministres des transports, à une réunion récente, avaient recommandé l'application d'une loi dans ce domaine par les cinq membres du Pacte. Le nouveau programme de travail devrait permettre à des pays comme ceux du Pacte andin d'obtenir le plein appui du secrétariat de la CNUCED pour la mise en oeuvre de leur nouvelle politique de transport axée sur le marché.

26. Le représentant du Royaume-Uni, parlant au nom de la Communauté européenne et de ses Etats membres, a souligné que le programme de travail sur les transports maritimes devait pleinement rendre compte des implications de l'Engagement de Carthagène, étant entendu que les transports maritimes étaient au coeur des questions globales relatives aux transports et que les transports étaient indispensables au commerce. Les objectifs concernant la participation des pays en développement aux transports maritimes internationaux devraient donc être abordés de façon plus réaliste, et les aspects relatifs à la libéralisation être traités de façon plus approfondie. La Communauté attachait une grande importance à la coopération technique, laquelle avait pour objet d'aider les pays en développement à déterminer leurs faiblesses et leurs capacités dans le secteur des services et à accroître leur compétitivité dans ce secteur.

27. Dans le même ordre d'idées, le représentant de la Commission des Communautés européennes a dit qu'il fallait tout d'abord analyser les politiques de transport maritime passées et présentes en tenant compte de leurs incidences globales sur le commerce. L'analyse devait porter sur les relations entre les politiques sectorielles, d'une part, et la politique économique et la politique de développement en général, d'autre part. L'accent devrait être mis sur des travaux d'analyse propices à la formation d'un consensus sur les questions relatives aux transports maritimes. D'après le représentant, le programme de travail proposé ne dégageait pas de sujets prioritaires et était trop vaste pour être réaliste. La tâche fondamentale de la Commission était de définir un programme de travail précis et réalisable, devant être exécuté d'ici à la deuxième session consacrée aux questions maritimes. La Commission serait alors en mesure de déterminer la nécessité de réorienter les travaux futurs ou d'y ajouter de nouvelles questions.

28. Le représentant du Bureau international du Travail (BIT) a rappelé les conventions maritimes et les recommandations adoptées par l'OIT, connues sous le nom de Statut international des gens de mer. A propos de certaines questions mentionnées dans le projet de programme de travail - par exemple,

l'analyse comparative des politiques nationales de transport maritime et de leurs incidences sur le développement des flottes et la qualité des services, ainsi que l'analyse comparative des conditions d'immatriculation des navires et l'action possible en faveur de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires - il a suggéré que la Commission inclue dans ces analyses les politiques relatives à l'application des conventions pertinentes sur la main-d'oeuvre maritime devant garantir qu'un navire soit considéré comme conforme aux normes définies par tout accord en vigueur sur le contrôle par l'Etat du port. De plus, toute mesure prise dans le domaine de la mise en valeur des ressources humaines devrait garantir le respect des normes minimales de l'OIT. Cela exigerait un programme d'harmonisation des législations du travail dans le secteur maritime. Pour ce qui était des ports, il a fait observer que des ajustements institutionnels étaient actuellement réalisés dans l'industrie portuaire et que des changements rapides se produisaient dans l'exploitation des ports à l'initiative des autorités portuaires nationales qui avaient des incidences sur la main-d'oeuvre portuaire. Il a souligné que tout projet relatif à la privatisation d'un port devrait comprendre un programme de recyclage des travailleurs licenciés à la suite d'une telle privatisation. Le BIT possédait un programme d'harmonisation des cours de formation destinés aux travailleurs portuaires et travaillait en étroite collaboration avec le programme TRAINMAR de la CNUCED en Amérique latine dans ce domaine. Il était disposé à collaborer étroitement avec la CNUCED à la réalisation du programme que la Commission adopterait, et le représentant a instamment demandé que les questions concernant l'emploi soient envisagées sous l'angle à la fois du BIT et de la CNUCED.

29. L'observateur de l'Association internationale des villes et ports (AIVP) \*/ a indiqué que son organisation, fondée en 1988, visait à encourager la réalisation des objectifs de promotion du développement économique et social des villes et des ports. L'Association considérait comme bénéfiques partout dans le monde des échanges d'information et une solidarité entre

---

\*/ Participant à la session suite à la décision prise par la Commission permanente à sa 3ème séance, le 3 novembre 1992.

les ports et les villes, et elle était disposée à appuyer les travaux de la Commission visant à encourager les ports à jouer un rôle central dans le commerce international.

30. L'observateur de la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) a dit que si les transitaires avaient joué autrefois, dans l'organisation des chaînes de transport, un rôle d'agent des chargeurs, ils étaient aujourd'hui acceptés en tant que transporteurs assumant la responsabilité globale de la chaîne de transport et ils délivraient un document de transport unique en tant qu'entrepreneurs de transport multimodal. Le transport multimodal faisait partie intégrale du processus de production et offrait aux pays en développement les moyens d'élargir leur commerce intérieur et extérieur. Il a souligné que les transitaires n'avaient pas besoin d'infrastructure spécifique ou de matériel propre, mais qu'ils tiraient parti de systèmes de transport efficaces et de la technologie relative à la conteneurisation et à l'échange de données informatisé.

31. L'observateur a recommandé que des mécanismes de consultation soient institués entre entités gouvernementales, transitaires, transporteurs et utilisateurs des transports aux fins d'examiner toute les questions d'intérêt commun concernant le développement du transport multimodal. Ces organes de consultation devraient avoir pour tâche de déterminer les obstacles existants et de contribuer à l'amélioration de l'environnement national des transports. L'un des principaux obstacles au développement du transport multimodal dans les pays en développement tenait à l'absence ou, aux insuffisances, d'un environnement institutionnel et juridique approprié en matière de transports. Un excellent exemple de cadre juridique libéral pour l'exploitation du transport multimodal était la législation régissant le transport multimodal dans les pays du Pacte andin, qui était ou devrait être essentiellement fondée sur les règles CNUCED/CCI relatives aux documents de transport multimodal.

32. Reconnaissant que le manque de personnel qualifié faisait problème, en particulier dans le cas du transport multimodal, l'observateur a dit que la CNUCED et la FIATA étudiaient actuellement la possibilité d'organiser des ateliers de travail sur le transport multimodal.

Chapitre I

ELABORATION DU PROGRAMME DE TRAVAIL DE LA COMMISSION PERMANENTE  
DU DEVELOPPEMENT DES SECTEURS DE SERVICES : PROMOTION DE SECTEURS  
DE SERVICES COMPETITIFS DANS LES PAYS EN DEVELOPPEMENT  
(TRANSPORTS MARITIMES)

(Point 3 de l'ordre du jour)

1. Pour l'examen de ce point, la Commission permanente était saisie du document ci-après, établi par le secrétariat de la CNUCED :

"Projet de programme de travail de la Commission permanente du développement des secteurs de services : promotion de secteurs de services compétitifs dans les pays en développement (transports maritimes)" (TD/B/CN.4/4).

En outre, les documents ci-après ont été mis à la disposition des membres de la Commission permanente pour les aider dans leur examen de ce point :

"L'évolution de l'industrie et de la politique des transports maritimes au niveau mondial et ses incidences sur les pays en développement" - rapport du secrétariat de la CNUCED (TD/B/CN.4/5)

"Rapport du Groupe d'experts de la politique des transports maritimes convoqué par le Secrétaire général de la CNUCED" (18-19 mai 1992) (TD/B/CN.4/6)

"Etude sur les transports maritimes, 1991" - rapport du secrétariat de la CNUCED (TD/B/CN.4/8 et Corr.1 et 2)

"Examen des activités menées dans le domaine des transports maritimes, des ports et du transport multimodal" - note du secrétariat de la CNUCED (UNCTAD/SHIP/643).

2. A sa 2ème séance plénière, le 2 novembre 1992, la Commission permanente a décidé de se transformer en groupe de travail informel pour examiner en détail le projet de programme de travail.

[A compléter selon qu'il conviendra]

## Chapitre II

### QUESTIONS D'ORGANISATION

#### A. Ouverture de la session

1. La première session de la Commission permanente du développement des secteurs de services (transports maritimes) a été ouverte le 2 novembre 1992 par le Secrétaire général adjoint de la CNUCED.

#### B. Election du Bureau

(Point 1 de l'ordre du jour)

2. Le Secrétaire général adjoint de la CNUCED a rappelé qu'à sa première réunion directive de présession, le Conseil du commerce et du développement avait décidé que le règlement intérieur des grandes commissions du Conseil s'appliquerait aux nouvelles commissions permanentes, de façon aussi souple que possible, pour l'élection des membres du Bureau de ces commissions, en tenant compte des principes d'une répartition géographique équitable. De plus, à la première partie de sa trente-neuvième session, le Conseil avait réaffirmé que, pour ce qui concernait les commissions permanentes, le Président et les autres membres du Bureau de chaque commission devraient être élus au début de chaque nouvelle session et que des consultations préalables devraient avoir lieu pour dégager un accord sur la composition du Bureau de chaque commission.

3. A sa première séance, le 2 novembre 1992, la Commission permanente du développement des secteurs de services (transports maritimes) a élu le Bureau ci-après :

<u>Président</u>	:	Amiral Madhat Abd El Bari	(Egypte)
<u>Vice-Présidents</u>	:	M. Ch. Papagiorgakis	(Grèce)
		M. S.N. Kakar	(Inde)
		M. O. Abegbeyeni	(Nigéria)
		M. O. de Rivero	(Pérou)
		M. V.S. Tsyachnikov	(Fédération de Russie)
<u>Rapporteur</u>	:	M. N. Ide	(Japon)

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

(Point 2 de l'ordre du jour)

4. A la même séance, la Commission permanente a adopté l'ordre du jour provisoire distribué sous la cote TD/B/CN.4/3. L'ordre du jour de la session se lisait donc comme suit :

1. Election du Bureau
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux
3. Elaboration du programme de travail de la Commission permanente du développement des secteurs de services : promotion de secteurs de services compétitifs dans les pays en développement (transports maritimes)
4. Ordre du jour provisoire de la deuxième session de la Commission permanente (transports maritimes)
5. Questions diverses
6. Adoption du rapport de la Commission permanente (transports maritimes) au Conseil du commerce et du développement.

D. Ordre du jour provisoire de la deuxième session de la Commission permanente (transports maritimes)

(Point 4 de l'ordre du jour)

[à compléter]

E. Questions diverses

(Point 5 de l'ordre du jour)

[à compléter selon qu'il conviendra]

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

(Point 6 de l'ordre du jour)

[à compléter]

Annexe

COMPOSITION ET PARTICIPATION AUX TRAVAUX  
[à compléter]