



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

Distr.  
LIMITÉE

TD/B/CN.4/L.15/Add.1  
8 juin 1995

FRANCAIS  
Original : ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DEVELOPPEMENT  
Commission permanente du développement  
des secteurs de services : promotion de secteurs  
de services compétitifs dans les pays en développement  
(transports maritimes)  
Troisième session  
Genève, 6 juin 1995  
Point 7 de l'ordre du jour

PROJET DE RAPPORT DE LA COMMISSION PERMANENTE DU DEVELOPPEMENT DES  
SECTEURS DE SERVICES : PROMOTION DE SECTEURS DE SERVICES COMPETITIFS  
DANS LES PAYS EN DEVELOPPEMENT (TRANSPORTS MARITIMES)  
SUR SA TROISIEME SESSION

Rapporteur : M. Abdul Wahab Arsad (Malaisie)

Additif

DEBAT GENERAL (suite), POINTS 3, 4 ET 5

Orateurs :

Mexique	Administrateur chargé de la Division
Australie	du développement des services
Colombie (pour le Groupe andin)	Pologne
SICA	Ghana (pour le Groupe africain)
OIT	Fédération de Russie
Tunisie	Inde
Lituanie	Chine

Note à l'intention des délégations

Le présent projet de rapport est un texte provisoire, qui est distribué aux délégations pour approbation.

Toute demande de modification doit être soumise, en anglais ou en français, au plus tard le vendredi 16 juin 1995, à la :

Section d'édition de la CNUCED  
Bureau E.8104  
Télécopieur : 907 0056  
Téléphone : 907 5656 ou 5655

Chapitre I

## DEBAT GENERAL

(suite)

1. Le représentant du Mexique a souligné l'importance du transport multimodal dans le commerce international de marchandises, en raison de la place qu'il occupait dans les coûts de transaction finals. Bien qu'ayant ratifié la Convention sur le transport multimodal en 1980, le Mexique avait, en 1989, jugé nécessaire de renforcer la compétitivité de son marché et d'adopter une réglementation nationale sur le transport multimodal. En vertu de cette réglementation, les utilisateurs pouvaient utiliser soit un contrat de transport multimodal, soit un contrat de transport fractionné pour leurs transactions de commerce international, choisir un transporteur en fonction des conditions et des tarifs proposés, et utiliser pour le commerce intérieur des conteneurs en régime d'importation temporaire. Ainsi, plusieurs nouveaux entrepreneurs de transport s'étaient fait enregistrer en tant qu'entrepreneurs de transport multimodal (ETM). Pour améliorer les activités, une coordination avait été instaurée entre le secteur public et le secteur privé pour l'utilisation de la technologie et la rationalisation de la documentation douanière. Le représentant considérait que la formation de personnel était essentielle au développement d'un secteur efficace de transport multimodal et il a donc suggéré que la CNUCED poursuive son programme de mise en valeur des ressources humaines. Enfin, il a indiqué que le Mexique souhaitait s'associer prochainement au réseau TRAINMAR.

2. Le représentant de l'Australie a dit qu'en matière de transport multimodal, les discussions devraient davantage porter sur les intérêts des chargeurs que sur les intérêts des fournisseurs de services de transports maritimes, et qu'il faudrait éviter d'imposer des restrictions aux entrepreneurs de transport multimodal.

3. La représentante de la Colombie, parlant au nom du Groupe andin, a dit que la suppression du système de réservation des cargaisons dans les Etats membres du Groupe andin en 1993 avait eu d'importantes conséquences pour les services de transports maritimes et l'industrie maritime de la sous-région. La suppression de ce système avait gravement compromis la compétitivité des armateurs de la région, et on ne pouvait que regretter que les mesures des libéralisations qui avaient été prises n'aient pas eu de contrepartie dans d'autres pays qui subordonnaient l'accès aux marchandises à des

accords bilatéraux. Le Groupe andin, en consultation avec l'Association andine des armateurs, avait donc jugé nécessaire de définir des critères communautaires afin de s'assurer une réciprocité commerciale effective. Sans préjudice d'une concurrence loyale, le Groupe préparait actuellement l'adoption d'une loi qui réglerait l'accès aux marchandises originaires de la sous-région, l'intention étant d'accorder un traitement préférentiel aux compagnies maritimes appartenant à d'autres pays latino-américains et de rationaliser ainsi les services et de permettre le redressement économique des flottes marchandes des pays de la sous-région. D'autres normes communautaires visant à améliorer la compétitivité de ces flottes marchandes étaient également à l'étude. Les principaux mécanismes envisagés étaient la création d'un registre andin d'immatriculation, l'élaboration d'une législation visant à faciliter le crédit-bail maritime et la définition de règles de concurrence pour éviter les pratiques commerciales déloyales.

4. La CNUCED devait continuer d'étudier des questions relatives aux transports maritimes. La représentante était convaincue que l'expérience accumulée par la CNUCED était d'un grand intérêt pour la définition et la diffusion de principes visant à rationaliser la concurrence dans cet important secteur de services. Elle a souligné le rôle de la CNUCED dans le domaine de la mise en valeur des ressources humaines et son importance concernant les transports maritimes, les ports et la législation maritime. Elle a loué l'assistance juridique fournie par la CNUCED et le soutien accordé au Groupe andin en vue d'accroître la compétitivité des flottes marchandes des pays membres du Groupe. Elle a en particulier mentionné la création du registre andin d'immatriculation et les mesures juridiques visant à faciliter le crédit-bail maritime. Dans tous ces domaines ainsi que dans celui de la législation du transport multimodal, le secrétariat de la CNUCED possédait les compétences juridiques nécessaires. Pour ce qui était du transport multimodal, le Groupe andin avait récemment adopté une législation communautaire applicable à tous les Etats membres du Groupe. La représentante a insisté sur le fait que la formation devait figurer parmi les priorités institutionnelles. Une assistance technique était importante pour l'amélioration des services de transport, s'agissant en particulier de mettre en place des mécanismes visant à accroître la compétitivité, notamment du transport multimodal. Les pays devraient soutenir la CNUCED dans sa recherche de ressources financières pour l'assistance technique.

5. Le représentant du Système d'intégration centraméricain (SICA) a adressé les remerciements des pays d'Amérique centrale à la fois à la CNUCED et aux donateurs pour l'assistance technique qui leur avait été fournie, notamment par le biais des programmes TRAINMAR et LEGISMAR. Ces deux programmes avaient été bénéfiques pour les échanges commerciaux en facilitant l'adaptation aux changements récemment survenus dans le secteur maritime. Il a souligné que des projets ne pouvaient jamais permettre un ajustement total dans des délais déterminés; il incombait aux pays bénéficiaires de réagir positivement à l'assistance fournie, qui était un processus graduel, et il espérait que la CNUCED et la communauté internationale trouveraient les moyens d'assurer le suivi des projets.

6. Concernant la conclusion du projet LEGISMAR, relatif à l'actualisation et à l'harmonisation de la législation maritime des pays d'Amérique centrale, le représentant a dit que le projet de Traité maritime de l'Amérique centrale était actuellement examiné par la Cour centraméricaine de justice, afin qu'un projet définitif puisse être soumis à la réunion des présidents. Le projet de traité contenait un chapitre consacré au transport multimodal. Il était important que la région continue de recevoir une assistance dans le domaine de la législation maritime.

7. Le représentant de l'Organisation internationale du Travail (OIT) a évoqué les activités de formation et de mise en valeur des ressources humaines réalisées par son organisation dans le secteur des ports. Ces activités étaient conduites en étroite collaboration avec la CNUCED, comme en témoignaient les deux réunions régionales organisées en Amérique latine et celle qui avait récemment eu lieu (en octobre 1994) en Asie. Plus spécifiquement, l'OIT achèverait prochainement la série de cours du Programme de développement portuaire, dont les 30 premiers cours représentaient plus de 500 heures d'enseignement et de formation de superviseurs de terminaux à conteneurs. Ces cours, qui avaient été mis au point grâce à un financement du Gouvernement néerlandais, avaient été testés au Kenya et en République-Unie de Tanzanie. Un accord avait été conclu avec le Gouvernement indien qui permettrait de les diffuser dans 11 ports à partir de 1996, grâce à la même source de financement. Enfin, les travaux sur les conséquences du progrès technologique pour les ports seraient examinés à la prochaine Conférence maritime internationale, qui était convoquée tous les 10 ans et qui se tiendrait en novembre 1995, afin de faire le point de l'application des quatre Conventions de l'OIT dans ce domaine.

8. Le représentant de la Tunisie a dit que les politiques de transport devraient être conçues de façon à promouvoir des transports fiables, et qu'en matière de libéralisation, la priorité devrait aller au respect des normes de qualité. Les procédures et la législation devaient être harmonisées et adaptées aux normes internationales. Concernant la privatisation, il fallait s'appuyer sur des programmes judicieusement organisés, englobant tous les secteurs des transports maritimes.

9. Le représentant de la Lituanie a dit que c'était la première fois que la délégation lituanienne participait à une session de la Commission permanente, et qu'il avait personnellement jugé les documents et les débats extrêmement utiles et instructifs du point de vue de la situation des transports en Lituanie. Depuis qu'elle avait recouvré son indépendance en 1990, la Lituanie avait poursuivi une politique de libéralisation et d'intégration de son économie dans les marchés européens et mondiaux. Compte tenu de sa situation géographique, son principal objectif dans le secteur des transports était de servir de passerelle entre l'Est et l'Ouest de l'Europe, et l'aménagement de couloirs de transport multimodal était l'une de ses principales priorités.

10. Deux des neuf couloirs de transport prioritaires définis à la Conférence tenue en Crète en 1994 passaient par le territoire lituanien, et le couloir Est-Ouest via le port de Klaipeda était particulièrement important. Ce port était le cinquième port de la Baltique en volume de marchandises manutentionnées (15 à 16 millions de tonnes par an), et il disposait de liaisons régulières de transbordeurs avec de nombreux ports européens. Le développement de ses installations pour conteneurs et pour le trafic roulier et la reconstruction du terminal à passagers, ainsi que l'amélioration des infrastructures de transport adjacentes dans le couloir de transport, étaient à l'heure actuelle les principales priorités, au financement desquelles les institutions financières internationales apportaient leur soutien.

11. Afin de faciliter la création d'entreprises nationales de transport et de coentreprises de transport, la Lituanie harmonisait actuellement sa législation des transports avec celle de l'Union européenne. Toutes les sociétés de transport routier avaient déjà été privatisées, et les entités commerciales du port de Klaipeda le seraient prochainement, contrairement à ce qui était affirmé dans les documents TD/B/CN.4/48 et UNCTAD/SDD/SHIP/4. La délégation lituanienne étudierait attentivement les documents de la Commission permanente et entendait participer activement à ses travaux futurs.

Chapitre II

PROMOTION DE SERVICES DE TRANSPORT MULTIMODAL COMPETITIFS

(Point 3 de l'ordre du jour)

12. L'Administrateur chargé de la Division du développement des services, en présentant la documentation sur le point 3 de l'ordre du jour, s'est référé au chapitre I du document intitulé "Promotion de services de transport multimodal compétitifs" (TD/B/CN.4/46) et a indiqué que les travaux concernant les trois points du programme de travail de la Commission sur le transport multimodal, la conteneurisation, et la logistique et l'évolution technologique qu'il avait été demandé au secrétariat de réaliser avant la neuvième session de la Conférence seraient achevés en temps voulu.

13. Concernant trois des documents d'information générale soumis à la Commission, le premier, intitulé "Multimodal transport and trading opportunities" (UNCTAD/SDD/MT/5) montrait que le transport multimodal et la logistique pouvaient avoir des incidences sur les débouchés commerciaux en mettant au service du commerce international d'un pays un système de transport efficace, ainsi qu'en offrant un moyen d'accroître l'activité intérieure du secteur national des transports. Le deuxième rapport, "Containerization and standards" (UNCTAD/SDD/MT/2), montrait que rien ne pouvait remplacer, au niveau mondial, l'actuelle norme ISO 668 de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) relative aux dimensions des conteneurs et que le déclin apparent de l'utilisation de conteneurs surdimensionnés pourrait résoudre le problème. Le troisième rapport, "Mega multimodal transport operators and mega carriers" (UNCTAD/SDD/MT/4), soulignait que si l'effet global des mégatransporteurs sur le commerce mondial pouvait être bénéfique, les conséquences pour les autres entrepreneurs de transport de l'activité de ces mégatransporteurs ne le seraient pas forcément et pourraient aboutir à reléguer de nombreux petits transporteurs au rôle de simples sous-traitants des mégatransporteurs.

14. L'Administrateur a ensuite abordé le document intitulé "Draft Multimodal Transport Handbook" (UNCTAD/SDD/MT/8 et UNCTAD/SDD/MT/Misc.1), qui se rapportait au deuxième point du programme de travail de la Commission, et a demandé aux membres de la Commission permanente leurs observations sur le projet, de façon que le manuel puisse être complété sous une forme aussi utile que possible. A propos du document d'information générale intitulé "Facing the challenge of integrated transport services" (UNCTAD/SDD/MT/7), il a dit que

ce document traitait de quelques-unes des tendances de l'évolution technologique et opérationnelle du transport multimodal moderne et qu'il y était suggéré que l'expérience des comités nationaux pour la facilitation du commerce et des transports soit étudiée au sein d'une instance mondiale afin d'aider les pays à éviter les erreurs faites par d'autres et à passer ainsi immédiatement à un niveau supérieur de développement. Il a également rappelé aux représentants qu'il n'existait pas de régime juridique international contraignant en matière de transport multimodal et que des législations nationales incompatibles dans ce domaine ne faisaient qu'aggraver les choses.

15. L'Administrateur a souligné que d'autres aspects devaient retenir l'attention de la Commission permanente, car l'industrie du transport multimodal continuait de se développer rapidement. Ces aspects, traités dans le chapitre II du document TD/B/CN.4/46, concernaient les effets de la libéralisation des services et de l'intensification de la concurrence, l'extension des activités de transport multimodal à la distribution physique, à la logistique multimodale et au transport total, ainsi que des questions telles que l'environnement, la sécurité et la qualité des services. Leur promotion aurait des incidences sur le développement de services de transport multimodal compétitifs en matière de transports transocéaniques, ainsi que dans d'autres modes de transport dont les services de desserte et le trafic côtier ou le trafic à courte distance. Les suggestions de travaux futurs soumises à la Commission étaient présentées sous trois grandes rubriques : i) questions générales; ii) questions techniques; et iii) questions pratiques.

16. En conclusion, l'Administrateur a suggéré que la Commission permanente recommande au Conseil du commerce et du développement que le secteur des services bénéficie de toute l'attention voulue à la neuvième session de la Conférence en tant qu'élément essentiel de la promotion du développement du commerce.

17. Le représentant de la Pologne a présenté l'expérience de son pays concernant le développement du transport multimodal. Les règles relatives à la création de sociétés avaient été libéralisées, l'instauration d'une gestion commerciale et la privatisation dans le secteur des services avaient rapidement progressé, la création de coentreprises avec des partenaires étrangers avait été facilitée, et un libre accès aux cargaisons internationales avait été instauré dans des conditions de réciprocité.

Toutefois, l'expansion du transport multimodal avait été lente, en raison d'une certaine inertie et du manque de capitaux pour le développement d'infrastructures et d'équipements essentiels. Les entreprises nationales de transitaires existantes et nouvelles, dont beaucoup étaient des entreprises privées, se transformaient en entreprises de transport multimodal (ETM). Pour accélérer le développement de ce secteur, le Gouvernement polonais avait ratifié "l'Accord européen sur d'importantes lignes de transport combiné internationales et installations connexes" afin d'intégrer le système de transport polonais dans celui de la Communauté européenne. Par ailleurs, conjointement avec l'industrie nationale des ports et des chemins de fer, il avait créé une ETM (POLCOMBI), constituée d'entreprises privées et publiques, en vue de développer le transport multimodal dans les ports polonais. Un système de trains-blocs de conteneurs avait été mis en place entre le terminal à conteneurs du port de Gdynia et des centres intérieurs, et les infrastructures requises pour la conteneurisation et le transport multimodal étaient en partie financées par le gouvernement. Le transport multimodal devait être davantage encouragé et à cet égard le représentant a noté que, d'après l'expérience de la Pologne, l'absence de cadre juridique international n'avait pas été un obstacle à son développement. Enfin, il a estimé que l'élaboration de normes minimales pour les ETM serait utile.

18. Le porte-parole du Groupe africain (Ghana) s'est déclaré préoccupé par le fait que l'évolution de la conteneurisation et du transport multimodal creusait le fossé entre pays développés et pays en développement, ce qui pourrait entraîner une domination de la chaîne de transport par des entreprises des pays développés. Des infrastructures inadéquates, un matériel de transport insuffisant et les surestaries dues à l'immobilisation prolongée de conteneurs vides avaient freiné la croissance du transport multimodal en Afrique. L'activité des mégatransporteurs avait entraîné une baisse des taux de fret applicables au trafic avec les ports de desserte, et si cela était bénéfique pour les chargeurs, il était devenu extrêmement difficile pour les entreprises de transport locales de rester commercialement compétitives. Outre les besoins spéciaux en matériel qu'ils imposaient, les conteneurs surdimensionnés pouvaient considérablement endommager le réseau routier et leur exploitation était donc limitée à la zone portuaire. La promotion de services de transport "écologiques", l'utilisation des nouveaux INCOTERMS, la création de comités nationaux pour la facilitation du commerce et des



transports et la définition de normes minimales contribueraient au développement ordonné du transport multimodal. La libéralisation pouvait ne pas stimuler la concurrence ou ne pas accroître les possibilités de choix offertes aux négociants, et elle pouvait entraîner la marginalisation des entrepreneurs nationaux et provoquer un chômage considérable. La libéralisation devait contribuer, par la création de coentreprises et la conclusion d'alliances, notamment, au développement d'entreprises nationales de transport. Les marchés du transport multimodal devraient être ouverts dans des conditions de réciprocité, permettant ainsi aux pays en développement de soutenir la concurrence au niveau mondial. Le porte-parole a estimé qu'une réglementation antitrust pourrait être nécessaire pour contrôler les activités des grandes entreprises de transport. Enfin, il a noté que des séminaires et des ateliers sur les lois et règlements en matière de transport multimodal étaient nécessaires pour assurer le succès du transport multimodal, et qu'il conviendrait d'encourager l'organisation de séminaires sur des méthodes écologiques de production de conteneurs.

19. Le représentant de la Fédération de Russie a déclaré partager la conclusion énoncée dans le document TD/B/CN.4/46, selon laquelle l'utilisation du concept de transport multimodal non seulement renforcerait l'efficacité des transports, mais serait aussi un moyen de contribuer à la sauvegarde de l'environnement grâce à l'exploitation de modes de transport moins nuisibles pour l'environnement tels que les transports par voies navigables intérieures, le chemin de fer, le transport combiné et la navigation côtière. Concernant le document sur la conteneurisation et les normes (UNCTAD/SDD/MT/2), il a estimé que rien ne pouvait actuellement valablement remplacer la norme internationale pour conteneurs de la série I. Il a suggéré que dans ses activités futures concernant le transport multimodal, le secrétariat de la CNUCED s'emploie à fournir une assistance pratique aux gouvernements, aux entrepreneurs et aux utilisateurs des transports, en insistant plus particulièrement sur le parcours maritime de la chaîne de transport multimodal.

20. Pour ce qui était de la situation de la Fédération de Russie, le transport multimodal était extrêmement important pour le développement du système russe de transport. Le Ministère des transports de la Fédération exécutait actuellement un certain nombre de programmes à cet égard, dont le programme "Terminal" portant sur la mise en place d'un cadre législatif pour le transport multimodal, sur la modernisation des infrastructures et d'un

matériel roulant spécialisé, sur l'introduction de l'informatique et de l'EDI au moyen de l'EDIFACT, et sur l'intégration du système russe de transport avec les systèmes de transport d'autres Etats. Le gouvernement, ainsi que de nombreuses institutions financières privées et associations d'utilisateurs en Russie s'étaient déclarés intéressés par le programme et participaient à son financement sur le couloir mer Noire-Moscou-mer Baltique. L'assistance technique de la CNUCED dans le domaine du transport multimodal avait un rôle important à jouer, en particulier avec l'organisation d'ateliers, la fourniture de services consultatifs et l'apport de compétences techniques. Le secrétariat de la CNUCED avait en fait accepté d'organiser un atelier en octobre 1995, auquel d'autres ex-républiques soviétiques étaient invitées à participer.

21. Le représentant de l'Inde a dit que toute une série de réformes économiques, dont des mesures de déréglementation de l'économie et d'encouragement de l'investissement étranger, avaient été adoptées dans son pays. Concernant le transport multimodal, une loi sur le transport multimodal de marchandises avait été adoptée en 1993, qui définissait un régime juridique régissant, de façon uniforme, les responsabilités des entreprises de transport multimodal quant aux services visés par un document unique. Le trafic conteneurisé croissait rapidement, et des entités privées étaient autorisées à créer des dépôts intérieurs de dédouanement (ICD) et des centres de groupage de conteneurs (CFS). Le Gouvernement indien souhaitait également encourager les diverses parties commerciales publiques et privées à utiliser l'EDI et à remplacer éventuellement les documents de transport multimodal par des messages EDI. Afin de stimuler la concurrence entre ETM et garantir des services de qualité, des sociétés étrangères étaient également autorisées à s'enregistrer dans le pays en tant qu'ETM, à condition de respecter les règlements en vigueur et d'obtenir une couverture d'assurance. Le représentant s'est félicité des initiatives conjointes de la CNUCED et de la CESAP visant à promouvoir le transport multimodal en Asie et à fournir aux pays les technologies et les informations les plus récentes sur les systèmes de transport modernes. Il était également favorable à l'idée de recommander que la question de la "promotion de services de transport multimodal compétitifs" soit examinée à la neuvième session de la Conférence. Concernant la coopération technique et la mise en valeur des ressources humaines, les activités de formation de la CNUCED devraient viser au perfectionnement

des compétences du personnel portuaire, ainsi que des compétences des ETM et des exploitants d'ICD et de CFS, en vue de promouvoir un système efficace et cohérent de transport multimodal. Il a proposé à la CNUCED la coopération technique de l'Inde pour ses activités en faveur des pays moins développés. Enfin, il a suggéré que la CNUCED prescrive quelques directives acceptables concernant la réduction des accidents relatifs au mouvement de marchandises, le maintien d'un équilibre écologique et la conservation des ressources en combustibles.

### Chapitre III

#### RENFORCEMENT DE LA COOPERATION TECHNIQUE ET MISE EN VALEUR DES RESSOURCES HUMAINES

(Point 4 de l'ordre du jour)

22. L'Administrateur chargé de la Division du développement des services a dit que le document TD/B/CN.4/47 décrivait les activités de coopération technique exécutées par le secrétariat parallèlement à ses travaux ordinaires. Elles étaient généralement financées par des ressources extrabudgétaires. Le PNUD était auparavant le principal bailleur de fonds, mais ses apports avaient diminué ces dernières années et de nouveaux donateurs comme la Commission européenne et certains pays d'Europe avaient pris la relève, ce qui avait amené le secrétariat à revoir ses activités. L'Administrateur a en particulier appelé l'attention sur un des principaux programmes de coopération technique, le Système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM), dont une démonstration serait faite aux membres de la Commission.

23. La mise en valeur des ressources humaines comportait diverses activités de formation organisées à la demande des pays, comme le programme TRAINMAR destiné à renforcer les moyens locaux de formation. Une réunion générale sur le réseau TRAINMAR avait eu lieu la semaine précédente.

24. L'Administrateur savait gré aux donateurs de leur appui qui avait permis d'entreprendre de nombreuses activités, et a invité les bénéficiaires participant à la session à fournir des renseignements sur les résultats et le suivi des projets.

25. Le porte-parole du Groupe africain (Ghana) a remercié la CNUCED et les donateurs de leur appui à la mise en oeuvre de programmes de formation. La plupart des activités exécutées dans son pays étaient cependant axées sur le secteur public, et il craignait que si l'on néglige les besoins du secteur privé, le développement en pâtisse. Il fallait que la CNUCED accorde une attention particulière à ce secteur et étudie les moyens de drainer vers lui des personnes compétentes.

Chapitre IV

EXAMEN DU PROGRAMME DE TRAVAIL DE LA COMMISSION PERMANENTE,  
PLUS PARTICULIEREMENT EN VUE DE LA PREPARATION DE  
LA NEUVIEME SESSION DE LA CONFERENCE

(Point 5 de l'ordre du jour)

26. L'Administrateur chargé de la Division du développement des services a indiqué que le secrétariat avait établi deux documents de base concernant les transports maritimes (TD/B/CN.4/48, chap. I), l'un sur la libéralisation progressive et le développement des services de transports maritimes dans les pays en développement (UNCTAD/SDD/SHIP/5), et l'autre sur la réforme de la politique des transports maritimes dans la Communauté d'Etats indépendants de l'ex-Union soviétique (UNCTAD/SDD/SHIP/4). Les conclusions préliminaires de ces études montraient que l'on ne possédait pas suffisamment de données pour établir clairement l'existence d'un lien de cause à effet entre les réformes et le développement de certains marchés et de certaines flottes.

27. Les pratiques nationales concernant les relations entre chargeurs et transporteurs maritimes avaient également changé. Jusqu'alors, la mondialisation des activités économiques et la libéralisation progressive des transports avaient profité aux grands chargeurs, mais les petits et moyens chargeurs, en particulier ceux des pays en développement, n'avaient souvent pas pu en tirer parti, faute de compétences et d'information. Le document sur l'évolution de ces pratiques (UNCTAD/SDD/SHIP/2) présentait plusieurs recommandations concernant la restructuration nécessaire. L'Administrateur a appelé l'attention de la Commission sur le rapport concernant le financement de l'achat de navires pour les pays en développement (UNCTAD/SDD/SHIP/3), selon lequel les difficultés rencontrées par le secteur des transports maritimes pour attirer des capitaux tenaient à ce que les investissements étaient souvent moins rémunérateurs dans ce secteur que dans d'autres.

A propos de la Convention des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes, l'article 52 prévoyait l'organisation de conférences de révision tous les cinq ans. La prochaine devait se tenir en 1996 ou 1997 et les Etats admis à y participer seraient invités à communiquer leurs vues à ce sujet.

28. Les travaux sur les ports étaient exécutés compte tenu des nouvelles conditions de la concurrence sur de nombreux itinéraires, ainsi que des orientations données par le Groupe intergouvernemental d'experts portuaires qui s'était réuni à Genève en 1993. Les études et rapports établis

soulignaient que les ports jouaient le rôle de centres logistiques, et qu'il fallait anticiper l'évolution du trafic et promouvoir le marketing portuaire.

29. Le porte-parole du Groupe africain (Ghana) a déclaré que son groupe attachait une grande importance aux travaux concernant la législation maritime et la réglementation des transports, décrits dans le chapitre IV du document TD/B/CN.4/48. Le Groupe intergouvernemental conjoint CNUCED/OMI d'experts avait fait des progrès remarquables à sa septième session, organisée à Genève du 5 au 9 décembre 1994 pour étudier l'éventuelle révision de la Convention internationale de 1952 sur la saisie conservatoire des navires de mer. Il avait rédigé une série de projets d'articles pour une convention sur la saisie conservatoire des navires, et décidé de poursuivre l'examen de la question à sa prochaine session qui se tiendrait au siège de l'OMI, à Londres, en octobre 1995. La question de la saisie conservatoire des navires revêtait une importance capitale pour la communauté maritime.

30. A propos des travaux sur l'avarie commune, les trois études établies par le secrétariat mettaient en lumière les lacunes du régime en vigueur et présentaient des propositions en vue de trouver une solution commerciale aux problèmes rencontrés. Le marché londonien de l'assurance et d'autres marchés s'orientaient vers une réforme dans ce domaine, tendance apparue après le début des travaux de la CNUCED sur la question, et il fallait espérer que cette réforme serait menée à bien dans l'intérêt du commerce international. Le porte-parole a prié le secrétariat de la CNUCED de suivre l'évolution de la situation et d'en informer la Commission.

31. Au sujet de l'étude préliminaire établie par le secrétariat sur les aspects juridiques de la location de navires en crédit-bail dans les pays en développement (UNCTAD/SDD/LEG/4), il était regrettable que le document n'eût pas été traduit dans toutes les langues officielles de l'ONU. La question revêtait une grande importance pour les pays en développement, car le crédit-bail assurait aux compagnies de navigation la pleine jouissance de navires sans mise de fonds. La pénurie chronique de capitaux dans la plupart des pays en développement en faisait une intéressante solution de rechange à l'achat de nouveaux bâtiments ou au remplacement de flottes vieillissantes. Le secrétariat devrait poursuivre ses études sur la question en vue d'établir une loi type pour aider les pays en développement désireux de promouvoir la location de navires, et s'employer à faire mieux comprendre le fonctionnement de ce système ainsi que son intérêt pour les pays en développement.

32. Enfin, le porte-parole a souligné que, vu la libéralisation et la privatisation des services de transport maritime dans de nombreux pays d'Afrique, il était urgent d'adopter un cadre juridique et une réglementation idoines pour promouvoir la compétitivité et atténuer dans toute la mesure possible les éventuelles conséquences négatives de ces tendances.

33. Le représentant de la Fédération de Russie approuvait d'une façon générale les conclusions du rapport du secrétariat sur la libéralisation progressive et le développement des services de transport maritime dans les pays en développement (UNCTAD/SDD/SHIP/5). L'effet de la libéralisation sur les transports maritimes devrait cependant être évalué compte tenu de l'incidence de nombreux éléments importants de la politique des pouvoirs publics (fiscalité, immatriculation des navires, parts de cargaison réservées, emploi d'équipages étrangers, etc.), ainsi que de la situation économique et du commerce extérieur de chaque pays.

34. Le rapport sur la réforme de la politique des transports maritimes dans la Communauté d'Etats indépendants de l'ex-Union soviétique (UNCTAD/SDD/SHIP/4) donnait dans l'ensemble une bonne idée des réformes entreprises par ces pays ainsi que des objectifs de leur politique maritime, qui visait notamment à permettre aux flottes nationales de participer efficacement aux transports maritimes internationaux selon les principes du libre accès aux marchés, de l'égalité et de la concurrence loyale. La libéralisation, qui s'inscrivait dans la restructuration économique, permettrait de réduire l'intervention de l'Etat dans le secteur des transports maritimes et d'établir les conditions nécessaires au fonctionnement d'entreprises viables.

35. L'industrie maritime des pays considérés connaissait des difficultés, et il était trop tôt pour dresser le bilan des réformes qui n'étaient pas encore terminées.

36. A propos de l'Etude sur les transports maritimes, le représentant a souligné l'importance des travaux du secrétariat qui pouvaient aider à résoudre les problèmes posés par le déséquilibre du marché. Il fallait non seulement évoquer les difficultés des pays en transition, mais encore les analyser et formuler des recommandations qui aident à les surmonter. Il serait également bon de publier la prochaine livraison de l'Etude dans le courant du premier semestre de 1996.

37. Le représentant de la Chine a dit qu'il partageait l'opinion exprimée au paragraphe 11 du rapport du secrétariat (TD/B/CN.4/48), à savoir que des mécanismes régulateurs étaient nécessaires pour soutenir la libéralisation et éviter les écueils de la concurrence. On pourrait notamment réglementer la concurrence et prendre des mesures d'incitation en faveur des entreprises, et le secrétariat devrait approfondir la question. Le représentant partageait également le point de vue exprimé au paragraphe 70 du rapport et estimait qu'il fallait étudier plus à fond les moyens d'améliorer la gestion et l'exploitation commerciale des ports. L'Etude sur les transports maritimes fournissait des renseignements utiles et le secrétariat devrait continuer à la publier.

38. Des travaux fructueux avaient été faits dans le domaine des ports et des services portuaires, et le représentant approuvait la convocation d'une deuxième session du Groupe intergouvernemental d'experts portuaires au début de 1996 pour évaluer les progrès et étudier des questions nouvelles ou en suspens concernant l'efficacité, la modernisation et le développement des ports.

39. Au sujet du programme de travail sur la législation maritime et la réglementation des transports, le représentant se félicitait des travaux accomplis par le Groupe intergouvernemental conjoint CNUCED/OMI d'experts en vue de réviser la Convention de 1952 sur la saisie conservatoire des navires. A propos de la réforme du régime de l'avarie commune et des nouvelles Règles d'York et d'Anvers adoptées en 1994, il priait le secrétariat de suivre de près l'évolution de la situation et d'en informer la Commission. Quant à l'étude préliminaire faite par le secrétariat sur les aspects juridiques de la location de navires dans les pays en développement, il approuvait les recommandations formulées au paragraphe 64 et demandait au secrétariat de poursuivre les travaux dans ce domaine en vue d'établir une loi type pour aider les pays en développement désireux d'encourager le crédit-bail maritime, ainsi que pour faire mieux comprendre le fonctionnement de ce système et les avantages qu'il pouvait offrir aux pays en développement.

-----