



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

Distr.  
LIMITÉE

TD/B/CN.4/L.11  
13 juillet 1994

FRANÇAIS  
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)  
Deuxième session  
Genève, 11 juillet 1994  
Point 8 de l'ordre du jour

[TRANSPORTS MARITIMES]

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)

Rapporteur : M. Hermann Aschentrupp (Mexique)

INTRODUCTION - POINTS 3, 4 ET 5 DE L'ORDRE DU JOUR -  
QUESTIONS D'ORGANISATION

Orateurs :

M. Fortin	Allemagne (pour l'Union européenne)
M. Vogel	Commission des Communautés européennes
Brésil	CMI
Uruguay	IUMI
Pologne	Sri Lanka (Groupe asiatique)
Fédération de Russie	Nigéria (Groupe africain)

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 22 juillet 1994 à la :

Section d'édition de la CNUCED  
Bureau E.8106  
Télécopieur : 907 0056  
Téléphone : 907 5654 ou 5655

## 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 ... 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

---

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

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 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 transport maritime 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 containerisation, 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 huit 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 pratiquées 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 devraient, 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 transport maritime 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, notamment parce que les travaux 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'il fallait 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 XIX<sup>ème</sup> siècle. La tendance était à la simplification et toute initiative visant à élargir le système de l'avarie commune serait mal accueillie.