

Distr.  
LIMITEE

TD/B/CN.4/GE.1/L.1/Add.1  
28 octobre 1993

FRANCAIS  
Original : ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DEVELOPPEMENT  
Commission permanente du développement des  
secteurs de services (Transports maritimes)  
Groupe intergouvernemental d'experts portuaires  
Genève, 25 octobre 1993  
Point 6 de l'ordre du jour

PROJET DE RAPPORT DU GROUPE INTERGOUVERNEMENTAL D'EXPERTS PORTUAIRES

Palais des Nations, Genève,  
25-29 octobre 1993

Additif

Rapporteur : M. M. Khelifi (Algérie)

TABLE DES MATIERES

<u>Chapitre</u>	<u>Paragraphes</u>
I. Organisation et gestion des ports Publications et coopération technique ( <u>suite</u> ) . . . . .	1 - 7

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 5 novembre 1993 à la :

Section d'édition de la CNUCED  
Bureau E.8106  
Télécopieur : 907 0056  
Téléphone : 907 5656

Chapitre I

ORGANISATION ET GESTION DES PORTS

(Point 3 de l'ordre du jour)

PUBLICATIONS ET COOPERATION TECHNIQUE

(Point 4 de l'ordre du jour)

(suite)

1. Le représentant de la Chine a noté que la politique de développement du commerce extérieur suivie par le gouvernement au début des années 70 avait entraîné un encombrement des ports. Face à ce problème, un vaste programme financé à l'aide de capitaux locaux et étrangers avait été mis en oeuvre en vue d'aménager de nouvelles installations : le nombre de postes en eau profonde avait plus que doublé. L'actuel plan quinquennal prévoyait la construction de 100 postes supplémentaires de ce type. Depuis 1984, la responsabilité du contrôle des ports avait été dévolue aux autorités locales, le gouvernement central se chargeant de la coordination et de l'élaboration des politiques. La concurrence était encouragée dans le secteur portuaire : les ports devaient se mettre en quête de contrats auprès des chargeurs et des compagnies maritimes. Les établissements portuaires bénéficiaient d'une autonomie opérationnelle et financière et d'une plus grande liberté dans la fixation des salaires et des rémunérations. La Chine comptait sur la communauté internationale pour obtenir le financement, les techniques et les compétences nécessaires afin d'améliorer son secteur portuaire, et les coentreprises étaient encouragées. La Chine coopérait actuellement avec Trainmar afin de créer un centre de formation à Shanghai.
2. Le représentant de l'Allemagne a fourni un bref aperçu de la situation des ports allemands après le processus de réunification et a souligné l'importance des transports intérieurs, vu le volume considérable du trafic de transit passant à travers le pays. Il a décrit les différents régimes juridiques qui s'appliquaient aux ports de l'ancienne République fédérale d'Allemagne, en raison même du caractère fédéral du pays. Ces ports avaient contribué à la réorganisation des installations portuaires de l'ex-République démocratique allemande, qui avait été menée à bien en à peine trois ans. Des conseils de ce type pouvaient présenter un intérêt pour les ports d'autres pays.
3. Le représentant de l'Indonésie a précisé que les ports jouaient un rôle crucial dans son pays, non seulement pour le commerce extérieur, mais aussi

pour les liaisons entre les quelque 15 000 îles du territoire national. En vertu d'une nouvelle loi sur les ports adoptée en 1992, les établissements portuaires étaient censés se montrer plus attentifs aux pressions commerciales, à l'efficacité et au rapport performance-coût, et procurer des avantages financiers à l'Etat en réduisant la part du financement public dans les dépenses de développement et en dégagant des recettes par la vente d'actifs. La participation du secteur privé dans les entreprises publiques était ainsi en progression et un cadre réglementaire spécifique était en cours d'élaboration à cet effet.

4. Le représentant de l'Algérie a dit qu'une réorganisation du secteur portuaire avait été entreprise en 1982 avec la création de diverses entreprises portuaires dans chaque port. Ces entreprises avaient pour responsabilité de fournir les infrastructures et les services nécessaires aux navires et à la marchandise. Le gouvernement entendait leur accorder une plus grande autonomie en mettant en place des offices chargés de les gérer selon des critères commerciaux : des capitaux tant privés que publics pourraient participer aux investissements sur un pied d'égalité.

5. Le représentant du Mozambique a fait état du rôle essentiel que les ports mozambicains avaient naguère joué en desservant les pays voisins par des couloirs de transport, ainsi que de leur incapacité actuelle à traiter le trafic. Leur volume d'activité correspondait à présent à 25 % seulement de ce qu'il était auparavant. Un processus d'organisation en entreprises commerciales était en cours d'exécution et il était prévu de recourir à la mise en location des installations, à des coentreprises ou à d'autres arrangements pour remettre les ports en état. Cependant, l'on redoutait une domination étrangère, les compétences et les moyens de financement locaux étant très limités après une longue guerre civile. Le représentant a demandé une aide dans la mise en place d'institutions et le perfectionnement des ressources humaines afin de remédier à ces insuffisances.

6. Le représentant de l'Association des gestions des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC) a rappelé que cette association, créée en 1972, couvrait toute une partie de l'Afrique de Maurice à l'Angola et tenait sa dix-huitième réunion cette même semaine à Libreville. Elle avait entrepris des activités dans divers domaines : formation, sensibilisation des cadres supérieurs, harmonisation des statistiques et des procédures comptables, activités de promotion telles que les "Journées des ports africains", etc.

L'Association était reconnaissante aux organes et institutions des Nations Unies tels que la CNUCED, l'OIT et l'OMI, ainsi qu'à divers gouvernements européens des concours qu'ils lui avaient fournis, l'aidant ainsi à jouer un rôle constructif dans le secteur portuaire.

7. Le représentant de l'Association des administrations portuaires de l'Afrique du Nord a fait observer que son Association, constituée en 1974, regroupait sept pays, de la Mauritanie au Soudan. Elle s'efforçait d'harmoniser la législation, les règlements et les politiques de ses membres en poursuivant les objectifs suivants : améliorer, coordonner et normaliser les opérations et les services portuaires, établir des relations avec d'autres organisations pour étudier des questions présentant un intérêt particulier et fournir aux administrations portuaires nationales un cadre pour l'échange de vues sur des problèmes communs. Les travaux de ses comités portaient sur la technologie de l'information (EDI) et les statistiques, les tarifs portuaires (harmonisation des structures tarifaires) et des questions techniques (base de données sur le matériel portuaire). Il était prévu de réaliser plusieurs études économiques de caractère technique, notamment sur les zones franches portuaires.

-----