



منظمة الوحدة الإفريقية  
السكرتاريات  
ص ب 3243

ORGANISATION DE L'UNITE  
AFRICAINNE  
Secretariat  
B. P. 3243

ORGANIZATION OF  
AFRICAN UNITY  
Secretariat  
B. P. 3243

CONSEIL DES MINISTRES  
Vingt-quatrième Session Ordinaire  
Addis-Abéba, Février 1975

اديس ابابا \* اديس ابابا

Original : Anglais

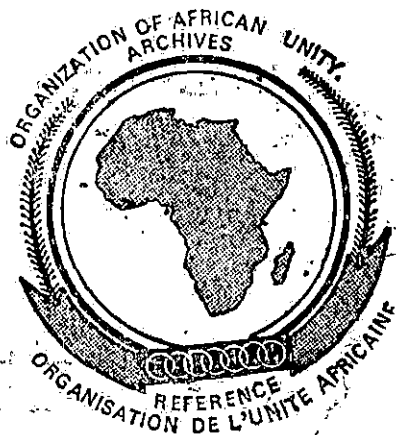
CM/641 (XXIV)

CONVENTION SUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL  
MULTIMODAL DES MARCHANDISES

RAPPORT DU SECRETARIAT GENERAL DE L'O.U.A.

CM0641

MICROFICHE



CONVENTION  
SUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL MULTIMODAL DES MARCHANDISES

I. INTRODUCTION

1. La Conférence NU/OMCI sur le transport par conteneurs, convoquée par le Conseil Economique et Social des Nations Unies et réunie du 13 novembre au 2 décembre 1972 à Genève, a examiné la question relative au transport multimodal (ou intermodal ou combiné) des marchandises.
2. La Conférence avait comme objectif d'étudier les problèmes techniques, économiques, juridiques, sociaux et autres découlant de l'introduction de ce nouveau mode de transport des marchandises dans le commerce international.
3. La Conférence a adopté une résolution qui, entre autres, invite le Secrétariat de la CNUCED à effectuer des études en vue d'identifier les incidences éventuelles de l'introduction de ce nouveau système de transport dans les pays en voie de développement.
4. L'OUA a été représentée à cette Conférence et a suivi de près l'évolution dans le domaine du transport multimodal.
5. En janvier 1973, la réunion préparatoire de la 54ème session de l'ECOSOC adopta la résolution de la Conférence NU/OMCI et demanda au Secrétaire Général de la CNUCED de créer un Groupe Préparatoire Intergouvernemental qui sera chargé de rédiger une Convention sur le Transport International Intermodal (multimodal ou combiné).
6. En mai 1973, la 21ème session du Conseil des Ministres adopta la résolution CM/Res.313(XXI) qui demande au Secrétaire Général Administratif de l'OUA de convoquer, en collaboration avec le Secrétaire Exécutif de la CEA et le Secrétaire Général de la CNUCED, une Conférence des Experts africains dans le domaine du transport maritime et du transport par conteneurs, afin d'étudier plus particulièrement les conséquences économiques et sociales de ce nouveau mode de transport sur le développement en Afrique.

7. A la reprise de sa 12ème session en avril/mai 1973 à Genève et sur instruction de l'ECOSOC, le Conseil du Commerce et du Développement de la CNUCED crée le GPI composé de 68 membres, en vue de rédiger une Convention sur le nouveau système de transport. Les quinze pays suivants, membres de l'OUA, ont représenté l'Afrique au sein du GPI : Algérie, Cameroun, Egypte, Ethiopie, Ghana, Côte-d'Ivoire, Kenya, Niger, Nigéria, Rwanda, Sénégal, Somalie, Tanzanie, Zaïre et Zambie.

8. En outre, le Conseil fixa trois sessions du GPI selon le calendrier suivant :

- (a) 1ère session : 29 octobre - 2 novembre 1973
- (b) 2ème session : 11 - 29 novembre 1974
- (c) 3ème session : 28 juillet - 15 août 1975

Toutes ces réunions devaient avoir lieu à Genève.

9. La première session du GPI avait pour objectif d'identifier les problèmes cités au paragraphe 2, en vue de permettre au Secrétariat de la CNUCED de les étudier et de faciliter l'évaluation des incidences éventuelles du transport multimodal sur les pays en voie de développement, notamment dans le cadre d'une Convention sur le nouveau mode de transport que la Communauté internationale pourrait adopter. Dans la phase d'élaboration d'une Convention éventuelle, le GPI devra tenir compte des résultats des études de la CNUCED.

10. La deuxième session du GPI (11 au 29 novembre 1974) devait entamer la rédaction d'une Convention sur le transport international multimodal. Cette session devait obtenir et tenir compte, tel que cela figure au paragraphe précédent, des résultats des études de la CNUCED sur les facteurs identifiés par la première session et qui intéressent plus particulièrement les pays en voie de développement.

11. La troisième session devra achever la rédaction de la Convention et la soumettre à l'Assemblée Générale des Nations Unies. Si cette Convention est acceptée par l'Assemblée Générale, celle-ci prendra les mesures nécessaires, en vue de convoquer une Conférence des Plénipotentiaires chargée d'examiner cette Convention si elle le juge opportun de la soumettre aux Etats membres pour qu'ils y adhèrent.

## II. LE TRANSPORT MULTIMODAL DES MARCHANDISES

### A. Définition

12. Le transport multimodal (transport intermodal ou combiné) consiste à assurer le mouvement des marchandises en les expédiant sur un ou plusieurs parcours comprenant différents modes de transport (ex : par mer, route ou air) grâce à une combinaison de ces types de transport sans emballage ou ré-emballage des marchandises au moment du passage d'un mode de transport à un autre.

13. Cette définition démontre que le transport intermodal n'est pas en soi un mode nouveau, car de tout temps, le transport des marchandises a été effectué sur des distances différentes, certains trajets étaient couverts par voie maritime et par voie terrestre et récemment par voie aérienne. La nouveauté dans le transport multimodal consiste dans l'introduction des deux éléments suivants :

- (a) unitarisation des marchandises.
- (b) système de contrat unique.

14. L'introduction de l'unitarisation des charges dans le système a eu pour conséquence, l'emballage et le déchargement des marchandises par le fournisseur, l'expédition sur un parcours déterminé vers le destinataire sans qu'il n'y ait de manutention au moment du passage d'un mode de transport à un autre. Les marchandises ne sont manutentionnées qu'au dépôt du destinataire. Ceci est vrai notamment dans la méthode d'unitarisation des charges comme sous le nom de conteneurisation.

15. Le mouvement unique des marchandises consiste à établir des modalités de fret comme si le transport est effectué par un mode unique de transport bien qu'en réalité, plusieurs modes de transport soient utilisés. Ceci est la suite logique de l'unitarisation des marchandises.

16. L'unitarisation des charges consiste à emballer les marchandises dans des unités de charge ou à affréter de manière spéciale dans des bateaux spéciaux en vue de :

- (a) réduire au minimum les opérations de manutention;
- (b) réduire autant que possible le temps de transport entre les terminaux;
- (c) garantir la sécurité.

L'objectif final est de réduire les coûts de transport et d'augmenter la sécurité dans les opérations de manutention et de transport des marchandises.

17. Dans ce nouveau mode de transport, un seul agent central doit être responsable du transport des marchandises. Cet agent est appelé dans la terminologie des transports multimodaux : Entrepreneur des Transports Multimodaux (E.T.M.).

### B. Historique

18. L'unitarisation des charges a pris naissance dans les échanges commerciaux aux Etats-Unis, sur le plan intérieur. Ce système fut, par la suite, introduit dans les échanges commerciaux entre les Etats-Unis et la Côte Est de l'Amérique Latine et les Caraïbes.

19. Dans son document TD/13/C.4/75, intitulé : Unitarisation des marchandises, la CNUCED estime que "vers la fin de cette décennie, la majorité des armateurs, dans les pays développés, fourniront des services unitarisés, ce qui, plus ou moins, couvre la totalité des échanges de marchandises entre les pays développés et dans une moindre mesure, les échanges commerciaux entre les pays en voie de développement et les pays développés."

20. L'unitarisation des charges est devenu une pratique courante dans le commerce de longs parcours entre :

- (a) l'Amérique du Nord et l'Europe Occidentale depuis 1966;
- (b) l'Europe Occidentale et l'Australie depuis 1969;
- (c) le Japon et l'Australie depuis 1969;
- (d) l'Amérique du Nord et l'Extrême-Orient depuis 1968.

### III. LE TRANSPORT MULTIMODAL EN AFRIQUE

21. En vue de la Conférence des Experts africains sur le Transport maritime et le Transport par conteneurs, prévue par la résolution

CM/Res.313(XXI) de l'OUA, citée au paragraphe 6, le Secrétariat Général a effectué une étude sur le niveau d'utilisation du transport multimodal en Afrique. Cette étude a abouti à des résultats dont nous citons ici quelques-uns :

- (a) 23 Etats membres sur les 42 ont fait parvenir leurs réponses au questionnaire;
- (b) 17 sur 23 ont fait savoir qu'ils avaient des ports maritimes internationaux, les autres sont des pays sans littoral;
- (c) 14 sur 23 pays ont des compagnies nationales de transports maritimes. Parmi ces 14 pays, un pays sans littoral est associé dans une compagnie de transports maritimes dans deux pays côtiers voisins;
- (d) 14 pays ont déjà introduit l'unitarisation des marchandises dans leurs échanges internationaux, tandis que 3 autres pays projettent d'introduire ce système dans un avenir proche. Parmi ces 14 pays, 3 sont sans littoral.

22. En outre, l'étude a démontré que :

- (a) 9 pays ont introduit ce système pendant les cinq dernières années;
- (b) 3 l'ont introduit depuis 5 à 10 ans;
- (c) 2 l'ont introduit depuis plus de 10 ans. Ces deux pays sont situés sur la Côte Occidentale d'Afrique.

23. Selon cette même étude, les types d'unitarisation se répartissent comme suit :

- (a) les 14 pays cités au paragraphe 21 utilisent des conteneurs;
- (b) 4 utilisent la méthode de pré-élinguage;
- (c) 2 utilisent le transroulage;
- (d) 4 utilisent des palettes
- (e) Aucun pays n'utilise le système de barges. Un pays a fait savoir qu'il utilisait les méthodes mentionnées de (a) à (d).

24. Les Etats membres ont indiqué qu'ils utilisent les types suivants de transport combiné :

- (a) Entrepôt à Entrepôt (5 pays);
- (b) Port à port (8 pays).

25. En attendant 13 sur les 17 pays cités au paragraphe 21 (b) ont indiqué qu'ils envisageaient de convertir leurs installations portuaires en vue de manutentionner les marchandises unitarisées. Deux de ces pays pensent s'adresser à la Banque Mondiale, en vue d'obtenir les fonds nécessaires, quatre pays pensent avoir recours à des sources internes, alors que sept pensent contacter différentes Agences internationales d'aide.

26. Les Etats membres ont exprimé leur conviction que l'introduction de l'unitarisation des marchandises dans leurs échanges internationaux, entraînera des modifications structurelles et des investissements supplémentaires comme suit :

- (a) Modifications et investissements dans les installations portuaires, 6 pays;
- (b) Modifications et investissements dans le réseau routier, 6 pays;
- (c) Modifications et investissements dans le réseau ferroviaire, 5 pays;
- (d) Modifications et investissements dans d'autres installations, 7 pays;
- (e) Aucune modification, ni d'investissement dans les secteurs mentionnés, 2 pays.

27. L'étude a démontré que l'unitarisation des marchandises représente:

- (a) moins de 10% de l'export-import de 9 des 14 pays mentionnés au paragraphe 21 (d);
- (b) 10 à 20% de l'export-import de 2 des 14 pays mentionnés au paragraphe 21(d). Un pays sans littoral est au nombre de ces pays;
- (c) plus de 20% de l'export-import des 14 pays mentionnés au paragraphe 21(d). Un pays sans littoral est au nombre de ces pays (45%).

28. Bien que les réponses au questionnaire qui a servi de base à l'étude aient atteint uniquement 55% et qu'un plus grand nombre de réponses nous auraient donné des indications plus utiles sur le niveau du transport combiné et l'unitarisation des charges atteint par le commerce international de l'Afrique, on peut sans se tromper tirer la conclusion suivante de l'étude : le système prend de l'ampleur en Afrique, et ceux qui s'intéressent à la politique du Continent en matière de transport ne peuvent négliger cette réalité.

#### IV. CONFERENCE DES EXPERTS AFRICAINS SUR LE TRANSPORT MARITIME

29. La Conférence des Experts africains sur le Transport maritime, prévue dans la résolution CM/Res.313(XXI) de l'OUA, s'est tenue à Addis-Abéba, du 7 au 12 octobre 1974. Des documents élaborés par l'OUA, la CEA, la CNUCED, l'OMCI et l'UNIDROIT furent soumis à la Conférence. Après une étude détaillée de ces documents, la Conférence est parvenue aux conclusions suivantes qui pourraient servir de lignes directrices de la politique africaine dans le transport multimodal et l'unitarisation des marchandises:

(a) Le transport multimodal et l'unitarisation des marchandises constituent un mode complexe de transport dont l'adoption pourrait avoir des répercussions importantes sur les économies des pays en voie de développement;

(b) Le mode classique de manutention des marchandises ou de vrac n'est pas condamné à disparaître dans un avenir proche, bien que l'unitarisation des marchandises soit un processus irréversible. Ce processus ne peut donc être arrêté ou négligé par les pays africains. En fait, il prend de l'ampleur en Afrique, comme le prouvent les 14 Etats membres de l'OUA qui ont indiqué qu'ils utilisent déjà ce nouveau système;

(c) Il est apparu que cinq modes d'unitarisation de marchandises sont appliqués actuellement :

- i) le pré-élingage des cargaisons;
- ii) la palettisation;
- iii) l'emploi de navires de transroulage;
- iv) la conteneurisation;
- v) l'emploi de navires porte-barges.



(d) Dans l'ensemble, la manutention des cargaisons unitarisées nécessite un degré élevé de mécanisation et l'introduction de ce système dans un pays en voie de développement poserait le problème du personnel technique requis pour son fonctionnement. Donc, les pays en voie de développement auraient besoin d'une assistance technique considérable pour pouvoir faire fonctionner d'une manière efficace des services d'unitarisation des marchandises. Le problème se pose surtout en matière de transroulage et de conteneurisation.

(e) Il semble que le pré-élinguage des cargaisons et la palettisation soient à la portée des pays africains en qualité de fournisseurs et d'utilisateurs des services de transports maritimes. Le dernier type d'unitarisation des marchandises mentionné ci-dessus est celui des navires porte-barges auquel les pays africains peuvent avoir recours en qualité d'utilisateurs, mais cela leur reviendrait trop cher de jouer le rôle de fournisseurs de ces services.

(f) Au niveau économique, les pays qui introduisent l'unitarisation des marchandises et les transports combinés dans leurs échanges commerciaux internationaux devront apporter des changements dans les domaines suivants de leurs économies : l'infrastructure, les compagnies de transit, les coûts de transport des produits à l'importation et l'exportation et le déploiement de la main-d'oeuvre. Ces pays seraient surtout amenés, soit à réviser leur politique, soit à trouver de nouvelles formules dans les domaines suivants de leur commerce international : le recours aux Compagnies nationales d'assurance, les transitaires et la participation aux opérations de transports combinés. Il est donc nécessaire d'effectuer des études sur le rapport coût-avantage et de déterminer quantitativement les incidences de ce nouveau mode de transport sur l'économie des pays en voie de développement.

(g) Le transport multimodal donne lieu à une nouvelle conception de l'organisation et de mise en oeuvre qui requiert des capitaux importants une organisation administrative complexe ainsi qu'un vaste réseau de contacts et l'établissement d'agences outre-mer.

(h) La création d'entreprises de transport multimodal ou combiné (ETM ou ETC) menace les pays africains et autres pays en voie de développement du danger que constitue la main-mise et le contrôle de leurs services de transport à l'intérieur de leurs frontières par les grandes Compagnies ou les consortiums étrangers. Ici se pose la question très pertinente de la responsabilité des ETM et de la manière dont ils vont choisir leurs assureurs, en fonction du régime de responsabilité qu'ils sont prêts à prendre; le système réseau, le système de responsabilité uniforme ou le système de la responsabilité objective (sans faute).

(i) Afin de se préserver des dangers susmentionnés, l'Afrique doit éviter de créer des consortiums internationaux monopolistes qui généralisent la mise en valeur des services de transport des pays en voie de développement ou feraient sombrer les petites compagnies nationales de chargeurs.

(j) Les pays en voie de développement en général, et l'Afrique en particulier, doivent s'assurer une participation aux ETM. Afin d'atteindre cet objectif, les Gouvernements de ces pays peuvent participer aux activités des ETM, soit de manière directe, soit par l'intermédiaire d'une société publique. De plus, ils peuvent contrôler les activités de l'ETM qui leur fournit des services par l'enregistrement de cet entrepreneur et la délivrance de licence d'exploitation. A ce propos, les Etats membres de l'OUA pourraient demander l'insertion d'une clause relative à ce sujet dans toute convention qui pourrait être élaborée par la Communauté internationale sur ce nouveau mode de transport.

(k) Les Compagnies nationales d'assurance doivent être considérées comme faisant partie intégrante du processus de développement économique. Elles devraient jouer alors un rôle important, à la fois dans la limitation des sorties des devises et l'augmentation des entrées de capitaux étrangers.

(l) L'introduction de l'unitarisation des marchandises ne doit pas freiner la participation de l'Afrique dans les services de transport maritime. Les pays africains devraient par contre veiller à l'augmentation de leur participation au transport international maritime par l'unitarisation de leurs services.

En vue de cela, les pays africains pourraient envisager une approche régionale dans le nouveau mode de transport maritime et la création de lignes multinationales de navigation maritime.

(m) Au niveau social, l'unitarisation des marchandises menace de créer un plus grand chômage dans les pays en voie de développement où ce problème est déjà grave. Donc, on doit entreprendre de sérieuses études sur le recyclage et le redéploiement des ouvriers qui se trouvent en chômage à cause de l'unitarisation des marchandises. L'adoption du système de transport multimodal et l'unitarisation des marchandises pose aussi le problème de la formation des personnes qui pourraient faire fonctionner ce nouveau système, si toutefois on ne veut pas recourir à des techniciens étrangers.

(n) Les incidences juridiques des transports multimodaux et d'unitarisation des marchandises incluent les conséquences que l'adoption du système aura sur les régimes de responsabilité, sur la documentation et le dédouanement ainsi que sur la politique des Gouvernements concernés par cet aspect du commerce international.

(o) Les pays africains pourraient donc s'assurer que toute convention internationale relative au transport intermodal prenne en compte leurs intérêts ou besoins particuliers dans la mesure où ces trois éléments doivent y figurer. Tout particulièrement, toute convention internationale ou tout nouveau système de transport ne doivent pas empiéter sur la souveraineté nationale des pays en voie de développement intéressés, par la subordination de leur législation nationale dans ces trois domaines. Tous les Gouvernements parties à une convention internationale relative à ce nouveau système de transport doivent prendre garde au conflit de lois qui peut surgir à ce propos.

(p) Les incidences politiques de l'unitarisation des marchandises et des transports combinés incluent les conséquences de ce nouveau système mentionnées aux alinéas (f) et (o).

Tenant compte de ces incidences, la décision d'introduire l'unitarisation des marchandises et le mode de transport combiné est d'ordre politique.

(q) Cependant, on devrait donner une importance particulière aux incidences des transports combinés et de l'unitarisation des marchandises sur la souveraineté de tout pays en voie de développement qui décide d'adopter ce nouveau système pour ses échanges commerciaux internationaux.

(r) A cet égard, on a dénombré deux incidences particulières. La première est que l'ETM, à moins qu'il ne soit soumis au contrôle effectif des pays en voie de développement qui l'accueillent, pourrait menacer la souveraineté de ces pays en raison de la puissance économique que ces entreprises auront et exerceront.

(s) La deuxième incidence vient du fait que l'adoption des transports multimodaux et de l'unitarisation des marchandises peut amener les pays intéressés à s'endetter lourdement auprès des pays étrangers. Ces lourdes dettes pourraient menacer la souveraineté des pays endettés.

(t) De même, si des pressions s'exercent de l'extérieur sur les pays en voie de développement pour les obliger à unitariser leurs systèmes de transport, ils seront probablement amenés à modifier les ordres de priorité en matière de développement. Ce qui constituerait une atteinte à la souveraineté des pays intéressés.

(u) Quant aux relations entre les pays en voie de développement voisins, elles pourraient se caractériser par une divergence d'intérêts. Par exemple, la politique et les décisions prises par les Etats côtiers sur ce nouveau mode de transport pourraient imposer aux pays voisins sans littoral des conditions et une politique de transport que ces derniers n'auraient pas voulu adopter et vice-versa.

(v) Les pays en voie de développement en général, et l'Afrique en particulier, doivent programmer soigneusement l'introduction de ce nouveau système dans leurs réseaux de transport. Dans le cas particulier de l'Afrique, les Gouvernements devraient se consulter et coordonner dans la mesure du possible leurs programmes et leurs politiques dans le domaine du transport intermodal.

30. La Conférence a aussi adopté la résolution suivante :

Les Experts africains sur le transport maritime et le transport par conteneurs, réunis à Addis-Abéba, du 7 au 12 octobre 1974, conformément à la résolution CM/Res.313(XXI) de l'OUA sur le transport maritime et le transport par conteneurs;

Ayant étudié les documents soumis par l'OUA, la CEA, la CNUCED, l'OMCI et l'UNIDROIT,

Notant le caractère irréversible de l'évolution technique qui se produit dans le domaine du transport et que l'introduction du transport multimodal s'effectue déjà dans les pays africains indépendants,

Conscients du fait que ce nouveau mode de transport a des incidences directes sur les options politiques et économiques fondamentales des pays en voie de développement et a des conséquences incommensurables sur leur avenir,

Conscients en outre de la nécessité d'entreprendre des études plus approfondies avant que l'élaboration proprement dite d'une Convention ne soit entamée,

Considérant qu'il est nécessaire de réglementer et normaliser les pratiques en matière de transport multimodal dans le cadre d'une Convention internationale,

Sachant que la deuxième session du GPI sur le Transport international multimodal se tiendra du 11 au 29 novembre 1974 à Genève, en vue d'analyser les résultats des études effectuées par le Secrétariat de la CNUCED, conformément à la décision 96(XIII) du Conseil pour le Commerce et le Développement,

Conscients de la nécessité de se conformer à la décision du GPI lors de la première session, qui stipule que la rédaction d'une Convention ne doit commencer que lorsque les pays africains auront suffisamment étudié les incidences économiques, sociales et autres du transport multimodal sur leurs économies respectives, en se référant à des études approfondies menées au niveau régional et sous-régional, sous l'égide de l'OUA, de la CEA et d'autres Organisations internationales,

Convaincus en outre qu'il est nécessaire que les pays africains adoptent une position commune dans ce contexte; et également du rôle important que doivent jouer les Etats africains dans l'élaboration d'une Convention sur les transports combinés,

1. RECOMMANDENT que la position du Groupe Africain au GPI soit fondée sur un certain nombre de principes en vue de :

(a) Promouvoir le développement économique et social dans les pays en voie de développement, et en particulier dans les pays moins favorisés;

(b) Promouvoir de façon particulière les arrangements de transport multimodal au niveau continental et, partant, faciliter et accroître les échanges commerciaux interafricains;

(c) Tenir compte du Programme d'Action sur l'Etablissement d'un nouvel Ordre Economique International, adopté par l'Assemblée Générale des Nations Unies lors de sa sixième session extraordinaire;

(d) S'assurer que l'adoption du transport multimodal introduise un changement sur la structure actuelle du commerce international qui dessert les besoins des pays africains et ceux des pays en voie de développement en général, de façon à réduire les disparités entre le volume des exportations et celui des importations;

(e) Tenir compte de la nécessité pour les Etats membres de l'OUA de ratifier rapidement la Convention sur le Code de Conduite des Conférences maritimes;

(f) Garantir l'introduction ordonnée de nouvelles techniques de transport en Afrique;

(g) Garantir aux pays en voie de développement la propriété et le contrôle des industries de transport, des assurances et autres industries connexes;

(h) Identifier, dans les détails, les droits et les responsabilités des entrepreneurs de transport multimodal (ETM), de manière à protéger les intérêts des pays en voie de développement, et ceux des ETM africains en particulier;

(i) Tenir compte du droit des gouvernements des pays en voie de développement de soumettre à une réglementation et à leur contrôle, les activités des entreprises de transport multimodal dans leurs territoires respectifs;

(j) Veiller à ce que les ETM qui opèrent entre les pays développés et les pays en voie de développement, s'assurent en partie auprès des compagnies d'assurance des pays en voie de développement;

(k) Promouvoir le développement des assurances-transports et autres industries connexes dans les pays en voie de développement, par la participation de ces pays au transport multimodal et à la détermination des coûts de transport multimodal;

(l) S'assurer que la future Convention sur le transport multimodal n'entravera pas la mise en application du Code de Conduite des Conférences maritimes, ni le développement et l'exploitation des ports prévus dans les plans nationaux, et protéger les activités et les intérêts des chargeurs africains;

(m) S'assurer que le transport multimodal ne créera pas des conditions de vente défavorables au commerce extérieur et aux économies des pays en voie de développement;

(n) Tenir compte de la nécessité pour les pays en voie de développement de créer des compagnies maritimes nationales ainsi que des entreprises de transport multimodal au niveau régional;

(o) S'assurer que l'élaboration d'une Convention sur le transport multimodal ne commencera qu'une fois que tous les groupes géographiques au sein du GPI seront en mesure de participer de manière effective à ce projet, et que la deuxième session du GPI se limite à l'examen du rapport de la CNUCED sur les études des incidences du transport multimodal sur les pays en voie de développement;

2. RECOMMANDENT en outre, à la lumière de ces principes, que la création, sous l'égide de l'OUA et de la CEA, d'un Comité ad hoc d'Experts, chargé d'entreprendre une étude technico-économique approfondie des incidences du transport multimodal en Afrique et que les résultats de cette étude soient soumis à l'examen des Etats membres de l'OUA avant qu'ils ne participent à l'élaboration d'une Convention sur le transport multimodal.

3. DEMANDENT que :

(a) Les services du Secrétariat Général de l'OUA et du Secrétariat de la CEA soient mis à la disposition du Groupe Africain, au GPI, pendant toutes les réunions du GPI, conformément à la résolution CM/Res.586(XAIII) de l'OUA.

(b) L'OUA transmette immédiatement le rapport, les conclusions et les recommandations de cette Conférence aux Gouvernements de tous les Etats membres;

4. LANCENT UN APPEL à tous les Etats membres de l'OUA pour qu'ils renforcent la position du Groupe Africain au GPI en apportant leur appui aux recommandations figurant aux dispositifs (1) et (2) de cette résolution.

V. ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX

31. Deux des trois réunions mentionnées au paragraphe 8 ont eu lieu jusqu'à cette date, Conformément à la résolution de la Conférence NU/OMCI, adoptée par l'ECOSOC, la première session d'une semaine devait identifier les domaines particuliers sur lesquels la CNUCED devait concentrer ses études. L'Afrique se trouve dans une position avantageuse en ce qui concerne ces études car la CNUCED, avant trois mois environ de la tenue de la première session du GPI, avait fourni aux Etats membres de l'OUA et de la Sous-Région d'Afrique de l'Est, un certain nombre d'idées sur les résultats escomptés des études.

32. Le rapport final sur ces études fut élaboré en août 1974 et l'Afrique était la première à l'obtenir et l'étudier. Ce rapport fut soumis à la Conférence des Experts africains sur le transport maritime et le transport par conteneurs, mentionnée au paragraphe 6 et traitée à la section IV du présent rapport. Le rapport de la CNUCED ne donna pas satisfaction à la Conférence, fait signalé avec insistance par le Groupe Africain, lors de la deuxième session du GPI (11 au 30 novembre 1974). Le rapport a révélé que le Secrétariat de la CNUCED ne s'était pas fidèlement conformé à la résolution de la Conférence NU/OMCI. Au lieu d'étudier les aspects du transport multimodal qui intéressent particulièrement les pays en voie de développement, le rapport de la CNUCED, dans sa majeure partie, cherche à jeter la lumière sur les aspects qui intéressent plus particulièrement les pays développés.

33. En ce qui concerne les pays en voie de développement, il faudrait étudier, en profondeur et de manière intensive, les facteurs suivants, en vue de déterminer les conséquences éventuelles du transport multimodal sur ces pays :



(a) effet éventuel de l'introduction de l'unitarisation des marchandises et du transport combiné dans le domaine de l'emploi, en particulier, en ce qui concerne la main-d'oeuvre portuaire, dans les pays en voie de développement;

(b) perspectives de l'introduction et de l'extension du transport intermodal dans les pays en voie de développement, notamment :

- la factibilité au plan technique et la viabilité au plan financier des investissements nécessaires, en vue d'adapter les infrastructures des pays en voie de développement à ce nouveau mode;

- la propriété et/ou le contrôle des entreprises de transport multimodal. La nécessité de participer dans ces entreprises représente un intérêt particulier aux pays en voie de développement, de même est-il nécessaire que ces pays se prémunissent contre l'établissement de consortia d'entrepreneurs de transport multimodal par des intérêts financiers étrangers qui non seulement auront le monopole de ces opérations, mais également celui des transports intérieurs;

- la coopération régionale dans la création des services de transport multimodal;

- les mesures nécessaires pour permettre aux pays en voie de développement de participer, de manière équitable, dans l'ETM et dans l'assurance des marchandises

- les conséquences de ce nouveau système sur les conditions de fret, en vue de déterminer quels aspects traditionnels peuvent être maintenus et quels nouveaux aspects doivent être introduits et quelles en seront les conséquences dans les pays en voie de développement;

- la portée de l'assistance technique et financière nécessaire aux pays en voie de développement dans l'introduction du nouveau système et les modalités d'une telle assistance.

(c) consultation entre les armateurs, les utilisateurs et les ETM; tout en gardant à l'esprit toutes les résolutions pertinentes de la CNUCED et les instruments internationaux.

34. D'une manière générale, les intérêts des pays en voie de développement en matière de transport multimodal se divisent en deux catégories :

(a) effets globaux du transport multimodal, dans les domaines mentionnés ci-dessus et qui sont de nature à effectuer de façon plus particulière la politique de ces pays en matière de transport;

(b) incidences sur ces pays de l'adoption d'une Convention sur le transport intermodal international par la Communauté internationale.

35. En ce qui concerne la dernière série de facteurs, peu d'informations pourraient se dégager des études supplémentaires. A ce stade, il est nécessaire d'analyser les informations disponibles sur les points suivants relatifs à une Convention sur ce nouveau mode de transport :

- (a) la documentation
- (b) les formalités de douanes
- (c) les assurances et le régime de responsabilité.

Il est également approprié de mentionner la portée d'une Convention une fois qu'elle sera adoptée. Par portée, on entend généralement le caractère facultatif ou obligatoire pour les utilisateurs et les fournisseurs de services de transport multimodal. Les relations entre les utilisateurs de services et les entrepreneurs de transport multimodal sont particulièrement importants à ce sujet.

#### VI: LIGNES D'ACTION DANS L'AVENIR

36. Etant donné que le Secrétariat de la CNUCED n'a pas été en mesure d'effectuer de plus amples études dans ce domaine, la deuxième session du GPI n'a pas entamé la rédaction d'une Convention. Ceci résulte directement de l'opposition ferme du Groupe africain à toute tentative visant à entamer la rédaction d'une Convention, alors que l'on ne disposait pas des informations qui sont d'un intérêt vital pour les pays en voie de développement. En conséquence, le GPI a demandé au Secrétariat de la CNUCED de reprendre l'étude des facteurs spécifiques mentionnés au paragraphe 33 ci-dessus. La CNUCED devra soumettre un rapport au GPI qui pourrait ou pas entamer la rédaction d'une Convention, selon que les pays en voie de développement sont, oui ou non, satisfaits des résultats de ces études. La troisième session du GPI a été donc reportée d'un mois et se tiendra du 25 août au 15 septembre 1975.

37. En attendant, et conformément à l'une des décisions de la Conférence des Experts africains sur le transport maritime, il est nécessaire de créer un Comité ad hoc d'experts, en vue de compléter à temps les études nécessaires dont les résultats devront être soumis aux Etats membres de l'OUA, avant l'ouverture de la troisième session du GPI, le 25 août 1975.

38. Le Conseil des Ministres est invité, en conséquence, à autoriser le Secrétariat Général de l'OUA, en collaboration avec la CEA, de créer le groupe ad hoc et de donner les directives de manière à ce que ce groupe achève ses travaux à temps et soumette un rapport à la Conférence des Ministres africains du Transport, qui doit se tenir en juillet/août 1975. Le Comité ad hoc devra être composé des experts suivants :

- (a) des économistes ;
- (b) des experts en matière portuaire;
- (c) des experts en transports intérieurs, c'est-à-dire, en transports routiers et ferroviaires;
- (d) des juristes spécialisés en Droit international.

39. Au sujet de la Conférence des Ministres africains du Transport, le Conseil pourrait prendre note de la demande formulée au titre du budget 1975/1976, car cette conférence est prévue pour avril 1976. La date de cette Conférence pourrait être avancée en juillet/août 1975, en vue de permettre aux Ministres de se prononcer sur le rapport du Comité ad hoc.



AFRICAN UNION UNION AFRICAINE

African Union Common Repository

<http://archives.au.int>

---

Organs

Council of Ministers & Executive Council Collection

---

1975-02

# Report by the General Secretarial on convention on International Multimodal Transport of Goods

Organization of African Unity

Organization of African Unity

---

<https://archives.au.int/handle/123456789/9366>

*Downloaded from African Union Common Repository*