



**ORGANIZATION OF
AFRICAN UNITY**
Secretariat
P. O. Box 3243

منظمة الوحدة الافريقية
السكرتارية
ص. ب. ٣٢٤٣

**ORGANISATION DE L'UNITE
AFRICAIN**
Secretariat
B. P. 3243

اديس ابابا ٣٠٠٠ Addis Ababa

ORIGINAL : Anglais

DISTRIBUTION : Générale

CM/986 (XXXIII)

CONSEIL DES MINISTRES

Trente-troisième session ordinaire

Monrovia, Libéria, juillet 1979.

RAPPORT DU SECRETAIRE GENERAL SUR
L'ETAT D'AVANCEMENT DES NEGOCIATIONS
RELATIVES A LA CONVENTION SUR LE
TRANSPORT INTERNATIONAL MULTIMODAL



RAPPORT DU SECRETAIRE GENERAL SUR
L'ETAT D'AVANCEMENT DES NEGOCIATIONS
RELATIVES A LA CONVENTION SUR LE
TRANSPORT INTERNATIONAL MULTIMODAL

Le Type de Convention proposée sur le
Transport International Multimodal

a) Historique de la Convention Proposée

1. C'est en 1948 que l'on a commencé à parler d'une convention internationale pour réglementer le transport multimodal lorsque la Chambre Internationale de Commerce a proposé le premier projet de convention sur le transport combiné des marchandises. Ce projet avait été refusé. Pendant les quelque vingt années suivantes, l'on a cherché à produire un projet acceptable et en 1971 l'Organisation Intergouvernementale Consultative sur le Transport Maritime (IICO) et la Commission Economique pour l'Europe ont approuvé un projet de texte d'une "Convention sur le Transport International Combiné, connue sous le nom de Convention TCM. Ce projet de convention devait être examiné en automne 1972 par une Conférence Diplomatique sur le Trafic International des Conteneurs organisée conjointement par les Nations Unies et l'IMCO. Mais à la demande des pays en développement, la Conférence Diplomatique n'a pas du tout examiné le Projet de Convention. Il a été plutôt demandé au Conseil Economique et Social des Nations Unies (CESNU) de renvoyer l'ensemble de la question du transport combiné à la CNUCED pour une étude plus approfondie. Dans sa résolution 1734 (LIV) du 10 janvier 1973, le CESNU a demandé à la CNUCED de créer un Groupe Préparatoire Intergouvernemental (GPI) pour élaborer sous les auspices de la CNUCED un projet préliminaire de convention sur le transport international intermodal en tenant compte particulièrement des besoins et des exigences des pays en développement. Par sa décision 96 (XII) du 10 Mai 1973, le Bureau du Développement et du Commerce de la CNUCED a établi le GPI composé de 68 Etats membres de la CNUCED dont 18 Etats africains. Le GPI a tenu sa première réunion en 1973, la seconde en 1974, la première partie de la troisième session en 1976, la seconde partie en 1977 ; la quatrième session en novembre 1978 et la sixième session en février 1979.

2. Au cours de sa première session le GPI a demandé au Secrétariat de la CNUCED de mener les études nécessaires en vue de préparer pour une session ultérieure un projet de convention sur le transport international intermodal. La deuxième session a procédé à l'évaluation des études faites par le Secrétariat de la CNUCED et a commencé une discussion générale sur la question d'une convention éventuelle sur le transport international intermodal et sur ses aspects essentiels à savoir les problèmes de la documentation, des douanes, des assurances, de la responsabilité et du champ d'application. A la fin de la session, il a été demandé au Secrétariat de la CNUCED de faire des études sur les implications socio-économiques du transport multimodal dans les pays en développement et sur les assurances et responsabilités. Les études supplémentaires ont été soumises au cours de la première partie de la troisième session et des discussions plus approfondies ont été menées sur les divers aspects d'une convention sur le transport international multi-mode. L'on a créé un Groupe de travail présidé par M. Temesguen d'Éthiopie en vue d'identifier les questions devant figurer dans le projet de convention et de faire des recommandations en ce qui concerne les principes et les réglementations devant mener à la solution de ces questions. Afin d'éviter une complexité linguistique, il a été décidé d'utiliser le terme "multimodal" plutôt que "intermode" ou "combiné" pour parler du transport des marchandises par plus d'un mode de transport. C'est pourquoi il a été recommandé au Bureau du Commerce et du Développement de changer le nom du GPI pour se conformer à la phraséologie acceptée. Cette recommandation a été acceptée et le nom du GPI a été changé en conséquence. Des discussions détaillées se sont poursuivies en séance plénière et au sein du Groupe de travail sur les divers aspects de la convention proposée au cours de la deuxième partie de la troisième session. Ce Groupe de travail a créé un Comité de rédaction chargé de préparer les textes préliminaires de projets d'articles sur certains domaines tels que le champ d'application et la documentation ; il y a eu là un large consensus. Les projets d'articles préliminaires, modifiés par le Groupe de travail, ont été ensuite entérinés en séance plénière. Il a été cependant souligné que ces projets d'articles n'étaient que des textes strictement préliminaires et qu'ils pouvaient être modifiés à volonté par le GPI au cours des sessions ultérieures.

b) Participation de l'Afrique au travail du GPI

3. A l'instar de tous les pays en développement, les Etats Africains ont décidé après mûre réflexion de participer aux travaux du GPI. Ainsi que l'a dit le porte-parole du Groupe des 77, au cours de la seconde session du GPI, les pays en développement, y compris les pays africains, ont pleinement réalisé le caractère irréversible de l'évolution technique intervenue dans le domaine du transport, ce qui a conduit à l'introduction à des degrés divers du transport international multimodal dans leurs relations commerciales. Ils n'avaient aucun contrôle sur le développement des nouvelles technologies et semblent avoir peu de contrôle sur l'économie et les répercussions sociales et institutionnelles engendrées par ces nouvelles technologies. Ils reconnaissent en même temps que comme dans les autres domaines, les pratiques non réglementées dans le domaine du transport multimodal peuvent avoir des effets négatifs considérables surtout pour ces pays. Pour autant que la convention proposée devait rétablir un certain ordre dans le transport international multimodal, les pays africains tout comme d'autres pays en développement, ont pensé qu'il était nécessaire de participer à l'élaboration de la Convention Internationale sur le transport multimodal. Cependant, l'acceptation de cette convention éventuelle dépendra de l'inclusion de dispositions spécifiques tenant compte des intérêts et des points de vue des pays en développement en général et des pays africains en particulier.

4. Par principe, les pays en développement, y compris les pays africains, ont demandé à ce que la Convention :

- a) envisage dans le cadre de la mise en place d'un nouvel ordre économique international tel que stipulé par la Déclaration et le Programme d'Action adoptés par l'Assemblée Générale des Nations Unies au cours de sa sixième session spéciale. Elle doit en outre promouvoir le développement économique et social des pays en développement et surtout, des pays les moins favorisés, des pays enclavés et des pays insulaires en développement ; à assurer l'introduction de nouvelles techniques de transport dans les pays en développement et à promouvoir le transport international multimodal terrestre sur le continent, ce qui en retour facilitera le développement du commerce ;

- b) soit conforme à la Convention relative au Code de Conduite des Conférences Maritimes de façon à protéger adéquatement les intérêts des pays en développement dans le domaine du transport maritime; et
- c) compte des clauses relatives au droit civil. Les normes de cette convention devront être obligatoires pour les usages et les opérations du transport multimodal. Les Etats doivent avoir le contrôle absolu sur le transport multimodal dans leur pays, en établissant par exemple des normes nationales pour les routes à emprunter et les autres obligations que doivent remplir les transporteurs dans les pays dans lesquels il opèrent.

C. Rôle de l'OUA dans l'aide à apporter au Groupe africain

5. Le conseil des Ministres de l'OUA, par sa résolution CM/Res. 523 (XXVII) qui a été entérinée par la Conférence au sommet des chefs d'Etat et de gouvernement a autorisé le Secrétaire général administratif de l'OUA à mettre sur pied, en collaboration avec le Secrétaire Exécutif de la CEA, un comité ad hoc d'experts en vue d'entreprendre une étude technico-économique approfondie sur les implications du transport multimodal pour l'Afrique. Ce comité ad hoc, de cinq membres est composé d'universitaires et de praticiens dans le domaine du droit, des transports, de la géographie, de l'économie de la manutention des colis, de la sociologie et des assurances; il a été créé en bonne et due forme et a commencé ses travaux en juin 1977.

6. Ce comité a reçu pour mandat: d'entreprendre une étude sur le transport multimodal en vue de:

- a) déterminer ces implications pour les politiques de transport des Etats membres de l'OUA, de l'introduction du transport multimodal et de l'unitarisation des cargaisons dans le commerce international de l'Afrique et de formuler en conséquence les directives appropriées à l'intention de ces Etats membres;

- directives appropriées à l'intention de ces Etats membres;
- b) déterminer les implications pour les Etats membres de l'OUA et de la communauté internationale dans son ensemble, de l'adoption d'une convention sur le transport multimodal et de formuler en conséquence à titre indicatif les recommandations appropriées pour les Etats membres de l'OUA; et
 - c) préparer un dossier approprié à l'intention des Etats africains membres du Groupe préparatoire intergouvernemental de la CNUCED sur une convention relative au transport international multimodal (GIT)

En regard aux termes (a) du mandat, le comité a été chargé d'étudier plus spécifiquement, les aspects suivants de la question à savoir:

- "a) les effets et incidences économiques du transport multimodal et unitarisation des cargaisons;
- b) faciliter les transports, en accordant une attention spéciale aux procédures de documentation;
- c) effets et implications du transport multimodal et de l'unitarisation des cargaisons sur les procédures d'expédition et dédouanement;
- d) effets et implications juridiques du transport multimodal et de l'unitarisation des cargaisons en particulier, sur le transport des marchandises par mer et par voie terrestre ainsi que sur les contrats qui en résultent;
- e) effets et implications du transport multimodal et de l'unitarisation des cargaisons sur l'administration des douanes; et
- g) implications socio-économiques du nouveau système de transport".

7. Afin d'accomplir sa mission, le comité a tenu deux réunions à Addis-Abéba, la première du 9 au 14 juin, la seconde du 14 au 21 octobre 1977. Lors de la première réunion, le Comité a élaboré le programme qui devait lui permettre d'accomplir sa tâche. Lors de la seconde réunion, le comité a élaboré son rapport définitif.
8. Le Secrétaire général dans une des instructions données au comité, a recommandé à ce dernier en préparant son étude d'effectuer "des visites dans certains Etats membres de l'OUA afin d'étudier la situation sur place".
9. Conformément à ces instructions, le comité a visité du 22 juillet au 13 octobre 1977, 20 Etats membres de l'OUA et a discuté, dans tous ces pays à l'exception de la Zambie, avec des fonctionnaires du gouvernement et des agents des institutions para-étatiques ainsi qu'avec des représentants des compagnies maritimes privées, des banques, des sociétés de manutention des colis, des agences d'expédition et de dédouanement et des compagnies d'assurances. Le comité a par ailleurs visité les ports, les gares, les dépôts et terminaux des conteneurs et d'autres endroits similaires qui ont permis aux membres du comité d'évaluer la situation réelle qui constitue l'objet de leur enquête.
10. Le comité a visité un certain nombre de pays dont 16 pays côtiers, 4 en Afrique de l'est, 9 en Afrique de l'ouest et 2 en Afrique du nord et, 5 pays enclavés, 2 en Afrique de l'est, 1 en Afrique centrale et 2 en Afrique de l'ouest. Trois de ces Etats, l'Empire centrafricain, le Congo et le Zaïre, sont reliés par le réseau fluvial intérieur Congo/Zaïre, qui est un réseau très bien développé. Au point de vue linguistique, 8 Etats sont anglophones, 8 francophones, 2 lusophones et 2 arabophones. Parmi ces Etats il y avait ceux qui, du moins dans la mesure où le comité a pu le vérifier, avaient la plus grande expérience de l'unitarisation des cargaisons, notamment la conteneurisation et certains types d'opérations de transports multimodals. Par conséquent, bien qu'il n'ait pas visité tous les Etats membres de l'OUA, le Comité est convaincu que les Etats qu'il a visités sont assez représentatifs pour justifier une généralisation, au niveau de l'Afrique, des conclusions fondées sur l'expérience de ces Etats.

11. Le Secrétariat général n'a pas ménagé ses efforts pour coordonner les activités du Groupe africain au sein du GPI mais sa contribution n'a été importante qu'après que l'étude mentionnée ci-dessus ait été entreprise et achevée. En conséquence, du quatrième GPI au sixième et dernier GPI, l'OUA a mis à la disposition du Groupe africain au sein du GPI ainsi qu'aux autres Etats africains participants, un dossier fondé sur la recommandation du comité d'experts, en vue de les aider au cours des négociations. Ce dossier a sans aucun doute aidé le Groupe africain, et les dispositions provisoires subséquentes de la convention proposée ont également tenu compte de la recommandation de l'étude de l'OUA.

12. La 6ème Session du GPI s'est tenue à Genève du 21 février au 9 mars 1979. Cette session étant la dernière du GPI, l'OUA a organisé de concert avec la CEEA une réunion préparatoire de 2 jours pour tous les Etats africains. Lors de cette réunion à laquelle ont participé 20 Etats africains (Algérie, Cameroun, Egypte, Ethiopie, Gabon, Ghana, Guinée, Côte-d'Ivoire, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Maroc, Nigéria, Sénégal, Somalie, Tanzanie, Tunisie, Ouganda et Zaïre), le Groupe a pu réexaminer le texte combiné de la convention proposée et clarifier davantage sa position en formulant des amendements et des recommandations précis.

13. Les propositions et amendements élaborés par le Groupe Africain ont, dans l'ensemble, rallié les suffrages du Groupe des 77, par contre, de nombreuses dispositions de la convention proposées ont été laissées en suspens par le GPI. Elles concernent les aspects divers:

- a) des dispositions du préambule
- b) des dispositions générales
- c) de la documentation
- d) de la responsabilité
- e) des réclamations et actions en justice
- f) des problèmes douaniers.

14. Au terme de cette dernière session du GPI, une résolution a été adoptée recommandant au Conseil du Commerce et du Développement d'inviter le Secrétaire Général de la CNUCED à prendre les dispositions nécessaires pour la convocation d'une Conférence des Plénipotentiaires concernant la Convention relative au Transport International Multimodal devant se tenir en Novembre 1979. En outre, le Secrétaire Général est prié:

- a) d'expédier à la première occasion le texte du projet de convention sur le Transport International Multimodal aux Gouvernements pour qu'ils puissent formuler leurs observations.
- b) d'envoyer à tous les Gouvernements ces observations deux mois avant la tenue de la Conférence des Plénipotentiaires.
- c) de soumettre à l'examen de la Conférence des Plénipotentiaires le texte du projet de convention sur le Transport International Multimodal ainsi que les projets de dispositions, des clauses finales et les observations des Gouvernements.

d) Conclusions.

15. La participation directe des Pays africains à l'élaboration d'une convention internationale importante dans le domaine des transports, et pour la première fois, est un élément majeur à inscrire dans les annales de l'histoire des conventions internationales. Compte tenu des impératifs de l'évolution technologique, il est absolument nécessaire que l'Afrique prenne part à la préparation et à l'adoption d'une convention internationale d'une telle importance. La contribution des Etats africains aux longues séances de travail du Groupe Préparatoire Intergouvernemental a été essentielle non seulement eu égard aux intérêts de la communauté internationale mais également du point de vue de la sauvegarde des intérêts politiques, économiques et sociaux de l'Afrique. Cette première phase entamée, il reste encore beaucoup à faire pour parvenir à l'élaboration d'une convention internationale sur le transport multimodal digne d'intérêt.

16. Le but essentiel de ce rapport est par conséquent, d'attirer l'attention des Etats membres de l'O.U.A. sur l'imminence de la Conférence des Plénipotentiaires et la nécessité absolue d'assurer une coordination et une concordance de vues plus grandes entre tous les Etats membres de l'O.U.A. à la Conférence Diplomatique. En outre, il est de la plus haute importance que tous les Etats membres de l'O.U.A. fassent un effort particulier pour participer pleinement et de manière effective à la Conférence Diplomatique. L'ordre du jour proposé pour la Conférence Diplomatique figure en Annexe de ce rapport.

17. Le Secrétariat Général est convaincu qu'il y a tout lieu d'appuyer toute démarche effectuée, en particulier au niveau international, pour trouver les voies et moyens de s'assurer que le système de transport multimodal ne profite pas qu'aux opérateurs, mais également aux affréteurs, aux Gouvernements et aux autres parties intéressées, notamment aux pays en développement. Dans cet aspect l'Afrique ne peut que poursuivre sa participation aux efforts de la CNUCED visant à l'adoption d'une convention sur le transport international multimodal.

18. Le Conseil désirerait par conséquent adopter une résolution qui comprendrait, inter alia, les points suivants :

- a) inviter tous les Etats membres de l'O.U.A. à participer activement à la Conférence des Plénipotentiaires qui se tiendra à New York en novembre 1979 ;
- b) engager la communauté internationale à être souple particulièrement dans l'appréciation des questions susceptibles d'avoir des incidences graves pour les pays en développement en général, et pour l'Afrique en particulier ;
- c) inviter le Secrétaire Général de l'O.U.A. à organiser, de concert avec la CEE, une Réunion Préparatoire du Groupe africain avant la Conférence des plénipotentiaires.



Conseil du Commerce et du Développement

Groupe Préparatoire Intergouvernemental sur
le Transport International Multimodal,
6ème Session,
Genève, 21 février 1979.

Point 5 de l'ordre du jour provisoire.

Projet d'ordre du jour provisoire de la
Conférence des Nations Unies sur le
Commerce et le Développement relatif
à la Convention sur le Transport
International Multimodal

Note du Secrétariat de la CNUCED

Le Groupe Préparatoire désirerait fixer l'ordre du jour provisoire de la Conférence dans le cadre des préparatifs de la Conférence des Nations Unies sur la Convention du Transport International Multimodal. Le Secrétariat de la CNUCED a préparé le projet d'ordre du jour suivant pour aider le Groupe Préparatoire:

1. Ouverture de la Conférence.
2. Election du Président.
3. Adoption du règlement intérieur.
4. Adoption de l'ordre du jour.
5. Organisation des travaux de la Conférence.
6. Election des autres membres du Bureau.
7. Pouvoirs:
 - a) Désignation du Comité de Vérification des pouvoirs
 - b) Rapport du Comité de Vérification des pouvoirs.
8. Préparation et adoption de la Convention sur le Transport International Multimodal.
9. Examen et adoption des résolutions finales.
10. Divers.

AFRICAN UNION UNION AFRICAINE

African Union Common Repository

<http://archives.au.int>

Organs

Council of Ministers & Executive Council Collection

1979-03

Report of the Secretary-General on the Progress on a Convention on International Multimodal Transport

Organization of African Unity

African Union

<https://archives.au.int/handle/123456789/10026>

Downloaded from African Union Common Repository