



**ORGANIZATION OF
AFRICAN UNITY**

Secretariat
P. O. Box 3243

منظمة الوحدة الأفريقية
السكرتارية
ع. ب. ٣٢٤٣

**ORGANISATION DE L'UNITE
AFRICAIN**

Secretariat
B. P. 3243

Addis Ababa •••••
اديس ابابا

CONSEIL DES MINISTRES

Vingt -et-unième session ordinaire

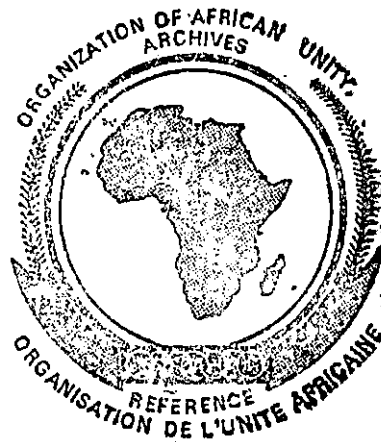
Addis - Abéba, 17 Mai 1973.

CM/519 (XXI)

RAPPORT SUR LA CONFERENCE ONU/OMCI

SUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR

CONTENEURS.



I. INTRODUCTION.

1. La Conférence ONU/OMCI sur le transport international par Conteneurs s'est tenue à Genève, Palais des Nations, du 13 novembre au 2 décembre 1972. Le Secrétariat général de l'OUA y était représenté par un fonctionnaire chargé des questions de transports au département économique et social qui a participé activement aux travaux de la Conférence.

2. Il convient en effet de rappeler qu'à sa dix-neuvième session ordinaire tenue à Rabat, Maroc, en juin 1972, le Conseil des Ministres de l'Organisation de l'Unité Africaine a adopté la résolution CM/Res.278(XIX) relative au "TRANSPORT PAR CONTENEURS". Cette résolution, tout en demandant instamment aux pays membres de l'OUA de n'épargner aucun effort pour prendre part à la Conférence ONU/OMCI qui devait se tenir en novembre 1972 à Genève, invitait le Secrétaire général administratif de l'OUA et le Secrétaire exécutif de la CEA à prendre toutes dispositions utiles pour coordonner et harmoniser les vues des Etats membres de l'OUA à la Conférence internationale sur la base des recommandations de la réunion préparatoire régionale qui s'était tenue à Addis-Abéba en avril 1972.

PARTICIPATION.

3. Les représentants de 85 pays parmi lesquels les 17 pays africains ci-après ont pris part aux travaux de la Conférence :

Algérie, Burundi, Cameroun, Côte-d'Ivoire, Egypte, Ethiopie, Gabon, Ghana, Kenya, Maroc, Nigéria, République Centrafricaine, Sénégal, Soudan, Tanzanie, Tunisie et Zaïre.

O U V E R T U R E.

4. Monsieur GOAD, Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime a, en son nom propre et au nom du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, souhaité la bienvenue aux participants. Dans sa déclaration d'ouverture, il a souligné que la "conteneurisation" a fait des progrès considérables au cours des dernières années, en particulier en ce qui concerne la construction de navires porte-conteneurs, l'équipement des ports, les installations de manipulation des conteneurs ainsi que l'amélioration et l'invention de matériels existant dans les transports intérieurs.

5. Parlant spécialement des pays en voie de développement, l'orateur a affirmé que "les pays qui ne possèdent pas l'infrastructure nécessaire pour l'emploi des conteneurs auront peut-être le choix entre deux solutions : conserver le système traditionnel de transport combiné (avec rupture de charge), ou adopter l'une des diverses méthodes d'unitarisation des cargaisons: conteneurs, transroulage, palettisation....

La Conférence donnera sans doute l'occasion d'en débattre, " a-t-il ajouté. Après avoir passé en revue toutes les questions à l'ordre du jour, le Secrétaire général de l'IMCO a souhaité que la Conférence trouve des solutions équitables pour tous.

ELECTION DU PRESIDENT.

6. Monsieur D.K. ZOTOV, chef de la délégation de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, a été élu président de la Conférence par acclamation.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR ET ORGANISATION DES TRAVAUX.

7. Sur recommandations, décisions et suggestions contenues dans la résolution 1725 (L III) du Conseil Economique et Social des Nations Unies concernant l'ordre du jour provisoire, l'organisation, la nature et la portée des travaux ainsi que la durée de la Conférence, les différents points restants de l'ordre du jour ont été adoptés et répartis comme suit entre les réunions plénières et les trois grandes commissions prévues :

- A. Plénières : - Election des autres membres du Bureau (les 3 Grandes Commissions) ;
- Discussion générale ;
 - Adoption des accords et de l'Acte final de la Conférence ;
 - Signature de l'Acte final de la Conférence et des Accords ;
- B. Première Grande Commission :
- Examen de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs de transport.

C. Deuxième Grande Commission.

- Examen de la Convention douanière de 1956 relative aux Conteneurs.
- Marquage et identification ainsi que les problèmes sanitaires.

D. Troisième Grande Commission.

- Echanges de vues sur les questions de politique générale concernant :
 - a) le régime de la responsabilité et de la documentation pour les transports internationaux combinés (T.C.M.) ;
 - b) Choix à effectuer en matière de politique des transports pour ce qui est de l'emploi des conteneurs dans les T.C.M. ;
 - c) Questions de normalisation des conteneurs.

8. En outre, la Conférence a décidé que la première et la deuxième Grandes Commissions devraient désigner un petit groupe de membres de chacune des Commissions pour étudier les questions d'harmonisation des dispositions de teneur similaire de la Convention relative aux questions de sécurité de la Convention douanière.

Monsieur BISHOP (Etats Unis d'Amérique et Mr. J.C. CORDIER (France)) ont été élus respectivement Président et Vice-Président de la première Grande Commission.

La Conférence a également élu Monsieur J. DUQUESNE (France) ainsi que Messieurs R.P. HOLLAWAY (Australie) et VIVAD (Yougoslavie) respectivement Président, premier et second Vice-Président de la deuxième Grande Commission.

Enfin, Monsieur NAIR (Inde) et Monsieur KAKOLECKI (Pologne) ont aussi été élus respectivement Président et Vice-Président de la troisième Grande Commission.

II. DISCUSSION GENERALE.

9. Plusieurs orateurs ont pris la parole pour exprimer leur appréciation ainsi que leur point de vue sur les questions à l'ordre du jour de la Conférence. Le Secrétariat général de l'Organisation de l'Unité Africaine a pris diverses mesures destinées à mettre en oeuvre la résolution CM/Res.278(XIX) susmentionnée.

10. Dans sa déclaration à la 4ème séance plénière, le représentant de l'Organisation de l'Unité Africaine a défini la position de l'OUA sur le problème du transport par conteneurs. Il convient de souligner ici l'essentiel de cette déclaration qui avait été préalablement présentée par le délégué de l'OUA, au nom du groupe africain, au groupe des "77".

11. Le point de vue du Secrétariat général de l'Organisation de l'Unité Africaine est que : le système de transport par conteneurs a fait des progrès considérables au cours des dernières années. Certes, l'emploi du conteneur offre un avantage indiscutable en ce qui concerne la réduction du nombre de manutention, l'amélioration du rendement de capitaux investis, la réduction des dommages et des avaries de marchandises, etc... Cependant, les inconvénients de ce système de transport pour les pays en voie de développement sont de loin plus importants que les quelques avantages énumérés ci-haut. Le premier problème qui vient à l'esprit est celui des "INVESTISSEMENTS et de l'INFRASTRUCTURE". L'adoption de ce mode de transport requiert des dépenses d'équipement importantes, des investissements énormes de capitaux pour l'achat de navires spécialisés, la mise en place des installations portuaires correspondantes ainsi que des moyens de transports intérieurs appropriés. De plus, l'usage des conteneurs suppose qu'il existe sur place un personnel national hautement qualifié pour assurer l'entretien du nouveau matériel. Or, les pays africains disposent de maigres ressources qui sont par surcroît trop précieuses pour leurs programmes vitaux de développement.

Le second problème qui se pose à nos pays est celui de la RENTABILITE. Les produits de base ainsi que les matières premières dont le TIERS-MONDE est exportateur à 80 % se prêtent mal au système de transport par conteneurs. D'autre part, les conteneurs en métal qu'on utilise actuellement ne sont absolument pas appropriés aux produits agricoles exportés par les pays sous-développés. Enfin, le déséquilibre entre les exportations et les importations de nos pays se traduit par le retour à vide des conteneurs. Le stockage ainsi que le transport de ces conteneurs vides constituent un problème coûteux et de plus en plus sérieux. Le troisième problème important est celui du domaine SOCIAL et HUMAIN. L'essence même de la conteneurisation est la réduction du nombre des opérations de manutention nécessaires à l'augmentation du degré d'utilisation des engins et des machines et, par là-même, l'obtention d'un meilleur rendement des capitaux investis.

La logique même de cette mécanisation suppose la réduction importante de la main-d'oeuvre. Or, dans le TIERS-MONDE, la main-d'oeuvre est très abondante et relativement bon marché. Le recours à la mécanisation et au système de transport par conteneurs poserait un grave problème de chômage.

12. Le délégué de l'OUA a conclu son intervention en formulant, à l'attention des pays africains participant à la Conférence, les recommandations suivantes :

a) L'ensemble des aspects économiques du transport par conteneurs n'ayant pas encore été étudiés, il importe d'examiner la viabilité de ce système avant toute chose, en l'occurrence exiger des études complètes.

b) Les problèmes sociaux - économiques, principalement celui du chômage devraient être étudiés très sérieusement et faire l'objet d'une appréciation minutieuse.

c) Avant de souscrire aux différentes conventions de la Conférence de Genève - notamment la convention douanière, les règles de sécurité, la standardisation - les pays africains devraient se livrer à une étude approfondie de la question.

Par conséquent, dans l'immédiat, ils devraient se réserver de signer ces conventions."

13. Cette déclaration a été vivement appréciée par le groupe des "77" qui a estimé qu'elle lui serait d'une grande utilité dans ses travaux et plus spécialement dans la troisième grande Commission. C'est ainsi qu'au nom du groupe, les représentants du Ghana, du Nigéria, du Brésil et de Sri Lanka (anciennement Ceylan) ont proposé officiellement que le texte soit traduit dans les deux autres langues (anglais et espagnol) et distribué comme document de la Conférence. Celle-ci a approuvé cette proposition et le texte de l'intervention du délégué de l'OUA a été adopté comme document de travail de la Conférence sous la cote E/CONF.59/L.2.

III. TRAVAUX DES COMMISSIONS.

A. Première et deuxième Grandes Commissions : Position africaine.

14. Vu l'importance des questions dont l'étude était confiée à ces deux Commissions, le Secrétariat a jugé opportun de tracer en quelques mots l'attitude commune adoptée par le groupe des "77" en général, et par le groupe africain en particulier. En effet, les première et deuxième grandes Commissions devaient analyser les projets de conventions douanière et de sécurité ainsi que leur harmonisation.

15. Ayant fait le tour d'horizon, on a constaté que les pays en voie de développement n'avaient pas suffisamment étudié les problèmes de transports par conteneurs et qu'ils ne possédaient pas non plus une grande expérience pratique palpable en cette matière. C'est pourquoi, actuellement les pays sous-développés peuvent difficilement saisir toute l'ampleur des conséquences, aussi bien économiques que juridiques, que ces conventions envisagées risquent d'entraîner en ce qui les concerne. L'appréhension générale était donc que les pays sous-développés, n'avaient aucune base suffisante pour pouvoir discuter, défendre valablement les intérêts de leurs pays et que par conséquent, ils risquaient de commettre des erreurs préjudiciables au développement de leurs économies des transports.

16. La question s'est alors posée de savoir s'il fallait ou non participer aux discussions malgré tous ces inconvénients. Le groupe de "77", après s'être concerté, a adopté une attitude qui a paru plus souple:

- a) Il a été convenu que chaque délégation du groupe devait se faire représenter dans les deux Commissions et contribuer activement aux travaux, notamment en participant à l'élaboration des deux conventions et en ayant soin de défendre au mieux les intérêts de sa région. La philosophie de cette participation était que le groupe des "77" devait réduire, limiter le plus possible les "erreurs" des "dégâts" en s'efforçant de proposer des amendements en harmonie avec le développement de leur commerce et de faire modifier ou supprimer les articles ou les paragraphes nettement défavorables à leurs échanges.

- b) Le groupe s'est mis d'accord que suivant la recommandation du **représentant** de l'OUA, une fois les deux conventions adoptées, aucune délégation du groupe africain ne devait les signer pour le moment.
- c) Le groupe a décidé qu'à la fin de la Conférence, les délégués retourneraient chez eux avec les textes des deux conventions et les confieraient, aux fins d'études minutieuses, aux experts dans les disciplines de droit, d'économie, de sociologie et même d'ingénieurs de construction.

B. Troisième Grande Commission.

17. La troisième Grande Commission devait analyser les problèmes relatifs aux transports combinés de marchandises. Auparavant, un projet de convention T.C.M. avait été préparé par les réunions mixtes OMCI/CEE pour la Conférence. L'étude entreprise sur ce même sujet par le Secrétaire général des Nations Unies, spécialement pour les pays en voie de développement a été estimée insuffisamment documentée de telle façon qu'elle n'a pas permis d'évaluer d'une manière adéquate toutes les incidences du projet de Convention sur les T.C.M.

18. Comme on le sait, une convention sur le transport combiné nécessite d'abord un examen en profondeur de certains aspects, tels que les répercussions dans les domaines comme le commerce international la balance des paiements, les transports maritimes et autres modes de transport, les taux de frêt, les assurances, etc... C'est pour toutes ces raisons que le Conseil Economique et Social avait recommandé, à juste titre d'ailleurs, que les travaux de la troisième grande Commission de la Conférence soient organisés sous forme d'un séminaire dont le but serait l'échange d'informations dans un grand débat général.

19. C'est pourquoi les pays du groupe des "77" ont jugé bon de porter le gros de leurs efforts sur les travaux de la troisième grande Commission, car, à leur avis,

- a) c'était sous cette rubrique qu'il était possible de regrouper les "maux" et "afflictions" très divers dont souffraient les pays sous - développés.
- b) C'était là où les pays en voie de développement allaient esquisser les incidences du transport par conteneurs en général pour leurs pays et les soumettre sous forme de document à l'ECOSOC et la CNUCED pour des études beaucoup plus détaillées. Ce document est précisément le rapport E/CONF.59/39, ses additifs et ses annexes de la troisième grande Commission.
- c) C'était l'occasion d'analyser, parallèlement au mode de transport par conteneurs, toutes les autres formes de transports multimodes; palettisation, système porte-barges... et d'en faire une comparaison utile.
- d) C'était l'unique moment, de convenir à l'échelle internationale des suggestions et directives concernant ce mode de transport pour les pays en voie de développement.
- e) Cela permettait, enfin, en tenant compte des intérêts des pays sous-développés, de formuler des recommandations utiles au Conseil Economique et Social, à la CNUCED ainsi qu'à l'OMCI. Ce sera la résolution E/CONF.59/39 Add.3 sur le transport international par conteneurs que l'on trouvera à l'Annexe II du présent rapport et que nous commenterons dans ces pages plus loin.

20. Ainsi donc, se justifie l'importance particulière que le groupe des "77" a accordée à cette Commission ainsi que la coopération, la coordination et l'effort déployé par chaque délégation dans les travaux de cette Conférence.

21. Après un long débat sur la manière de procéder à l'ordre du jour de la Commission, on est convenu d'examiner les questions énumérées ci-après :

a) Problèmes juridiques

1. Régimes de responsabilité - fondement - système - limite de responsabilités. L'E.T.C.
2. Documents (avantages d'un nouveau document direct et indications à porter dans ce document).
3. Champ d'application, caractère facultatif, différents modes de transport.
4. Relations entre le régime qui pourra être créé et les conventions existantes.

b) Choix à effectuer en matière de politique des transports.

1. Différents types d'unitarisation des cargaisons et coût de chacun.
2. La conteneurisation, les installations portuaires et l'infrastructure des transports intérieurs.
3. Aspects sociaux de la conteneurisation (Main-d'oeuvre).
4. Intensité relative du capital.

c) Assistance technique et économique demandée par les pays en voie de développement.

22. Il ne paraît pas indiqué ici de s'étendre longuement sur les problèmes juridiques, car durant la Conférence, on a constaté que d'une part les pays sous-développés voulaient connaître la viabilité de ce système de transport avant de se lancer dans l'étude de la Convention, et que d'autre part, chaque délégation donnait son point de vue sur les principaux problèmes juridiques pour l'élaboration de la future Convention T.C.M. On a insisté sur la nécessité de tenir compte autant que possible dans l'élaboration du projet de convention de tous les points de vue exprimés. Il faut remarquer que ceux-ci étaient divergents. En effet, les uns prônaient le système de responsabilité uniforme, tandis que les

autres se prononçaient en faveur du système de réseau. D'aucuns soutenaient le régime facultatif et le lien territorial dans la convention, contrairement à ceux qui préféraient le caractère obligatoire et sans lien territorial.

23. En abordant l'étude des points relatifs au "Choix à effectuer en matière de politique des transports" et à l' "Assistance technique et économique demandée par les pays en voie de développement, les pays du Tiers-Monde ont exprimé des appréhensions à l'endroit de cette nouvelle technique de transport qu'est la "conteneurisation". Au nombre de ces appréhensions, il convient de mentionner les principales qui suivent : si la conteneurisation présente un certain nombre d'avantages pour les pays développés, elle ne pourrait cependant pas être appliquée par les pays sous-développés dans un avenir prochain pour les raisons ci-après :

- les investissements requis pour ces nouveaux modes de transport dépassent de loin les moyens des pays en voie de développement ;
- les réseaux de transports intérieurs, qui ont été mis en place à grands frais et qui ne sont pas complètement amortis sont maintenant menacés de bouleversements ;
- les pays en voie de développement disposent en outre d'une main-d'oeuvre abondante et les nouvelles techniques envisagées y aggraveraient le problème cuisant du chômage puisqu'elles réduisent la part du travail manuel ;
- il est en outre à craindre que les petits armateurs nationaux soient éliminés par les consortiums d'exploitants de porte-conteneurs et qu'ainsi, le commerce d'importation et d'exportation ne soit entre les mains de gigantesques sociétés multinationales ayant leur siège à l'étranger ;
- les problèmes dûs au déséquilibre des échanges commerciaux, à la pénurie du personnel qualifié, à la reconstruction du réseau routier et ferroviaire

24. S'agissant d'autres types d'unitarisation des cargaisons et du coût de chacun, on a reconnu que l'unitarisation par l'emploi de palettes pouvait offrir une solution exigeant des investissements moins coûteux et permettant l'emploi de navires moins spécialisés. Une autre solution actuellement consiste à employer des navires porte-barges qui n'exigent pas de ports spécialisés et peuvent transporter toutes sortes de cargaisons.

Néanmoins, les pays sous-développés ont reconnu la nécessité de ne pas se laisser distancer par la technique; ils ont en conséquence demandé une assistance technique et économique. En effet, ont-ils fait remarquer, "Pour favoriser le développement de leur système de transports, les pays développés ont à leur disposition des réserves de capitaux pratiquement illimités sur lesquelles ils peuvent prélever. Ils disposent de techniques avancées et d'une grande abondance de personnel techniquement qualifié. Les pays sous-développés doivent combler un fossé qui ne cesse de s'élargir et ils n'ont ni capital, ni technique, ni personnel qualifié. Pour se préparer à l'avènement des transports multimodes, il leur faut réorganiser de fond en comble l'infrastructure de leurs transports."

25. C'est pourquoi ils ont proposé que l'ONU institue un centre de recherches sur le transport combiné, et entreprenne l'exécution d'un programme d'études spéciales en profondeur, par région, et le cas échéant, par pays. Un délégué africain a signalé que dans les réunions régionales à Addis-Abéba, certaines indications générales avaient été fournies concernant la possibilité d'adopter les transports par conteneurs en Afrique. En fait, il était nécessaire de procéder à des études précises, détaillées, fondées sur les connaissances techniques disponibles; en d'autres termes, une assistance technique et financière devrait être fournie. En outre, il était nécessaire de créer un centre de recherches techniques.

C'est ainsi que le groupe des "77" aidé par les pays socialistes, en vint à l'élaboration de la résolution E/CONF.59/39 Add.3.

C. Résolution sur le "TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CONTENEURS".

26. La pierre angulaire de la résolution sur le transport international par conteneurs dont le texte intégral se trouve à l'Annexe (I) du présent rapport est que tant que les pays en voie de développement n'auraient pas pleinement compris des incidences du transport intermodes et de l'unitarisation, aucune décision ne pourrait être prise au sujet d'une convention sur le transport combiné de marchandises. Les pays industrialisés avaient conçu les transports combinés pour résoudre leurs problèmes. Il est donc très difficile aux pays sous-développés de traiter de cette question, tant qu'ils ne disposeraient pas d'une documentation suffisante sous la forme d'une étude d'ensemble afin que chaque pays puisse l'adapter à la situation qui lui est propre et, par là, se faire une idée claire de ce sujet complexe.

27. C'est pourquoi, la première recommandation préconise une étude complète de la question du transport intermode par la CNUCED, en coordination et en collaboration avec les Commissions économiques régionales des Nations Unies et d'autres Organisations internationales. Ces études porteraient notamment sur les questions telles que les répercussions de ce mode de transport dans les domaines du commerce et des transports internationaux, la balance des paiements, le coût du transport international, l'assurance et la comptabilité du transport international combiné de marchandises avec les politiques nationales des transports, le commerce et l'assurance, eu égard en particulier aux besoins des pays en voie de développement.

28. Parallèlement à ces études, un groupe intergouvernemental, avec une représentation suffisante des pays sous-développés, serait établi pour étudier un avant-projet de convention. Un troisième groupe intergouvernemental préparatoire serait convoqué ultérieurement pour analyser si les études préconisées et l'avant-projet élaboré sont en parfaite harmonie. C'est alors et alors seulement que serait convoquée par l'Assemblée générale des Nations Unies une conférence plénipotentiaire chargée de mettre au point une Convention sur le transport intermodal international (T.C.M.).

IV. C O N C L U S I O N .

29. Les développements qui précèdent conduisent à la conclusion que les pays sous-développés ont, au sein de cette conférence ONU/OMCI effectué un travail digne d'éloges. En effet, grâce à leur cohésion et/leur action commune comme cela ressort des pages ci-dessus :

- a) Un projet de convention qui avait été élaboré sans leur participation a été rejeté.
- b) Un document où sont exposés leurs appréhensions et leurs griefs quant aux conséquences du transport par conteneurs sur leurs économies a été préparé. Ce document doit être confié à la CNUCED et aux autres Organisations internationales pour des études beaucoup plus détaillées.
- c) Une résolution préconisant des études minutieuses avant toute chose dans les pays en voie de développement a été mise au point. La revendication de la place qui leur revient dans l'élaboration de la future convention a été entendue.
- d) La signature des deux Conventions déjà élaborées sur la douane et la sécurité des conteneurs a été différée pour permettre aux pays sous-développés de soumettre ces textes d'abord à leurs experts nationaux.

30. De l'avis du Secrétariat général, il serait vivement souhaitable que les différentes études préconisées par la Conférence de Genève soient entreprises par les Gouvernements africains eux-mêmes au niveau national de chaque pays. Chaque pays devrait pouvoir mettre à la disposition des experts envoyés par les Organisations internationales en vue de procéder à ces études des homologues nationaux qui devront concevoir, orienter et guider ces experts. On ne saurait répéter assez que ce sont les techniciens et experts de chaque pays qui connaissent beaucoup mieux les problèmes nationaux et qui peuvent en trouver des solutions adéquates dans l'intérêt même du développement de leur pays.

Du reste, il est d'expérience notoire que des études confiées à des étrangers souffrent d'un manque de données essentielles, de recherches minutieuses, de généralisations hâtives, de conclusions désintéressées et de recommandations qualitatives.

31. Le Secrétariat suggère, enfin, aux Gouvernements africains d'envisager la possibilité de convoquer une réunion de leurs experts sous l'égide de l'OUA qui étudieraient à fond, à l'échelle continentale, les deux Conventions déjà élaborées et qui entreprendraient des recherches, en coordination et en collaboration avec les fonctionnaires des Organisations internationales sur les incidences économiques et sociales du transport par conteneurs sur les économies africaines.

RESOLUTION ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE SUR LE TRANSPORT
INTERNATIONAL PAR CONTENEURS

"La Conférence ONU/OMCI sur le transport international par conteneurs,

Rappelant la Stratégie internationale du développement pour la deuxième Décennie des Nations Unies pour le Développement, et en particulier les paragraphes 53 a) et 54,

Rappelant également la résolution 68 (III) adoptée par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, en particulier le paragraphe 4;

Prenant note des conclusions des réunions sous-régionales des pays d'Afrique tenues à Addis Abéba en avril 1972 (document E/CN.14/TRANS.58) et des pays d'Amérique latine tenues à Brasilia, Lima et Mexico en juin 1972 (document E/AC.6/L.460/Add.4), de la réunion du Conseil des Ministres de l'OUA tenue à Rabat en juin 1972 (document CM/RES.278) et du rapport de la CEABO sur la réunion du Groupe d'experts de la conteneurisation tenue à Bangkok en 1972 (document E/CN.11/TRANS/194),

Prenant note également du fait que l'étude du Secrétaire Général sur les incidences économiques qu'aurait, notamment pour les pays en développement, la convention envisagée sur le transport international combiné (document ST/ECA/160, 8 mai 1972) ne répond pas à toutes les questions relatives aux effets du progrès de la conteneurisation sur l'économie, le développement social et l'infrastructure du transport des pays en développement,

Ayant pris note de l'échange de vues qui a eu lieu au cours de la Conférence sur les questions de politique générale concernant : a) le régime de la responsabilité et de la documentation pour les transports internationaux combinés ; et b) les choix à effectuer en matière de politique des transports pour ce qui est de l'emploi des conteneurs dans les transports internationaux combinés, afin d'évaluer la nécessité d'une convention éventuelle sur le transport international combiné de marchandise, compte tenu de la situation particulière et des besoins des pays en développement,

Constatant que malgré les échanges de vues très utiles qui ont eu lieu à la Conférence, les pays en développement ont encore des appréhensions quant aux conséquences du transport intermodal international,

Considérant les avantages que peuvent procurer les nouvelles techniques de transport unitaire et de transport intermodal, et la nécessité pour les pays en développement d'obtenir une aide leur permettant de tirer partie de ces avantages,

Reconnaissant que le développement du transport intermodal a donné naissance à un nouveau type de contrat de transport de teneur différente, et que l'uniformité internationale pour la solution des problèmes se rapportant à ce contrat est souhaitable et sera bénéfique pour le commerce international,

1. Recommande à la réunion d'organisation de la cinquante-quatrième session du Conseil économique et social, en janvier 1973 :

a) que d'autres études soient entreprises et achevées avant la fin de 1974 par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, en coordination avec les commissions économiques régionales des Nations Unies et en collaboration avec les organes régionaux et sous-régionaux appropriés et d'autres organisations internationales, sur tous les aspects pertinents du transport international combiné de marchandises, notamment les questions telles que les répercussions dans les domaines du commerce et des transports internationaux, la balance des paiements, le coût du transport international, l'assurance et la compatibilité du transport international combiné de marchandises avec les politiques nationales des transports, du commerce et de l'assurance, eu égard en particulier aux besoins des pays en voie de développement et compte tenu du rapport de la troisième Commission de la Conférence ONU/OMCI tenue à Genève du 13 novembre au 1er décembre 1972 ainsi que des études déjà faites sur ce sujet ;

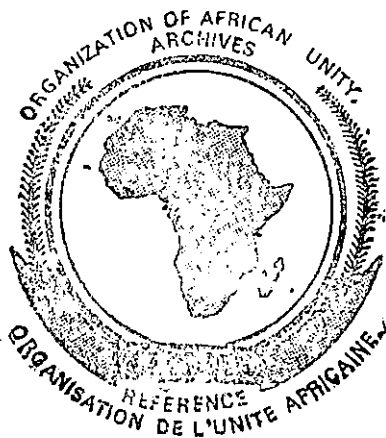
b) que soit établi le plus tôt possible un groupe intergouvernemental, où les pays en développement auraient une participation suffisante, pour établir, compte tenu du rapport de la troisième Commission de la Conférence et d'autres rapports pertinents, un avant-projet de convention sur le

transport intermodal international ;

c) que soit réuni de nouveau, avant la conférence visée à l'alinéa d) ci-dessous, le groupe intergouvernemental préparatoire pour examiner, en se fondant sur les études visées à l'alinéa a) ci-dessus, l'avant-projet de convention visé à l'alinéa b) ci-dessus en vue de l'amender, s'il y a lieu, pour tenir compte des intérêts légitimes des pays en développement ;

d) que l'Assemblée générale des Nations Unies soit invitée, sous réserve que soit achevé l'examen visé à l'alinéa c) ci-dessus, à réunir avant la fin de 1975 une conférence de plénipotentiaires chargés de mettre au point une convention sur le transport intermodal international en se fondant sur le projet établi à la suite dudit examen ;

2. Recommande en outre que les pays avancés prennent dûment en considération les demandes d'assistance, technique et autre, et de conseils sur les moyens de participer davantage au transport unitaire et intermodal que pourraient présenter les pays en développement.



La Conférence ONU/OMCI sur le transport international par conteneurs,

Estimant souhaitable de promouvoir, sur le plan mondial, la sécurité, l'efficacité et la rentabilité de l'utilisation des moyens de transport et du matériel de manutention dans les transports internationaux multimodes de conteneurs, c'est-à-dire dans leur acheminement par deux ou plusieurs modes de transport successifs (air, chemin de fer, mer, route, voie navigable intérieure),

Considérant que l'existence de normes internationales facilitera l'utilisation maximale, et la plus rentable des conteneurs, ainsi que leur transfert d'un mode de transport à un autre,

Considérant aussi que ces normes faciliteront notablement la création rationnelle de moyens nouveaux et une adaptation des moyens et du matériel actuels qui réponde aux exigences du trafic international par conteneur,

Reconnaissant qu'il y a intérêt à tirer dûment parti de l'évolution des techniques,

Convaincue qu'il y a intérêt à appliquer des procédures souples dans la mise au point de normes internationales et dans leur adaptation à l'évolution de la situation,

Estimant que ces travaux doivent être poursuivis au niveau national et international,

Reconnaissant à cet égard le travail accompli par l'Organisation internationale de normalisation (ISO) sur les spécifications, les dimensions et masses brutes maximales des conteneurs servant au transport des marchandises,

Recommande que l'Organisation internationale de normalisation (ISO) accélère ses recherches sur les dimensions coordonnées des conteneurs, des palettes, des emballages, du matériel de manutention et du matériel de transport, sur la base de systèmes modulaires conçus pour le transport international des marchandises et dans l'intérêt de tous les pays,

Recommande également aux gouvernements d'appuyer et d'encourager, notamment par l'intermédiaire de leurs organismes nationaux de normalisation, les travaux de l'ISO relatifs aux conteneurs servant au transport des marchandises,

Recommande en outre au Conseil économique et social de convoquer à la fin de 1975 un groupe intergouvernemental ad'hoc qui serait chargé d'évaluer le travail accompli par l'Organisation internationale de normalisation (ISO) et de déterminer les mesures qu'il conviendrait de prendre à l'avenir dans ce domaine, en vue d'examiner s'il serait possible, éventuellement, d'élaborer un accord international sur les normes relatives aux conteneurs.

AFRICAN UNION UNION AFRICAINE

African Union Common Repository

<http://archives.au.int>

Organs

Council of Ministers & Executive Council Collection

1973-05

Report on the UN/IMCO Conference on International Container Traffic

Organization of African Unity

Organization of African Unity

<https://archives.au.int/handle/123456789/7815>

Downloaded from African Union Common Repository