



NATIONS UNIES
CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

51415



Distr.
GENERALE

E/ CN.14/ 558
E/ CN.14/ TRANS/ 58
16 mai 1972

Original : FRANCAIS/
ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

RAPPORT DE LA REUNION REGIONALE SUR LES INCIDENCES
DU TRANSPORT PAR CONTENEURS SUR LES ECHANGES
DES PAYS AFRICAINS

Addis-Abéba, 12-21 avril 1972

TABLE DES MATIERES

	Paragraphes	Page
ORGANISATION DE LA REUNION		
Ouverture de la réunion	1 - 9	1 - 3
Participation	3 - 5	1
Election du bureau	6	1 - 2
Adoption de l'ordre du jour	7	2
Programme des travaux	8	2 - 3
	9	3
EXAMEN DES POINTS DE L'ORDRE DU JOUR		
Première partie - Questions générales	10 - 26	3 - 6
Point 4 de l'ordre du jour : Progrès faits en ce qui concerne l'emploi de conteneurs pour les transports internationaux	13 - 18	4
Point 5 de l'ordre du jour : Examen et discussion des documents pertinents publiés par les organismes des Nations Unies, qui ont traité aux transports nationaux et internationaux par conteneurs en Afrique	19 - 20	5
Point 6 de l'ordre du jour : Discussion visant à dégager une position africaine sur l'opportunité d'employer ou non les conteneurs au cours de la décennie à venir	21 - 25	5

TABLE DES MATIERES (suite)

	<u>Paragraphes</u>	<u>Page</u>
Recommandation - - - - -	26	6
Partie II - - - - -	27 - 118	6 - 23
Point 7 de l'ordre du jour : Conférence internationale sur les conteneurs, 1972 - - - - -	27 - 54	6 - 10
Point 7.2.2 de l'ordre du jour : Projet de convention sur le contrat de transport combiné (TCM) - - - - -	55 - 87	10 - 17
a) Aspects juridiques - - - - -	55 - 79	10 - 16
b) Incidences économiques - - - - -	80 - 87	16 - 17
Point 7.2.3 de l'ordre du jour : - - - - -	88 - 106	17 - 21
a) Normalisation des conteneurs - - - - -	88 - 92	17 - 18
b) Inspection, essais et certification - - - - -	93 - 97	18 - 19
c) Identification et marquage - - - - -	98 - 106	19 - 21
Point 7.2.4 de l'ordre du jour : Projet de convention douanière - - - - -	107 - 118	21 - 23
QUESTIONS DIVERSES		
Documentation - - - - -	119 - 127	23 - 25
Autres questions de facilitation - - - - -	128 - 135	25 - 27
Recommandations - - - - -	136	27
Observations - - - - -	137 - 138	27
Adoption du rapport - - - - -	139	27
Informations à l'intention des représentants assistant à la troisième session de la CNUCED - - - - -	140	28
Clôture de la réunion - - - - -	141 - 142	28
RECOMMANDATION N°1 - Etudes par pays et expériences pratiques (voir page 26) - - - - -		29 - 30
RECOMMANDATION N°2 - Projets de conventions proposés - Conférence ONU/OMCI, novembre 1972 - - - - -		30 - 31
ANNEXE - LISTE DES DOCUMENTS		

ORGANISATION DE LA REUNION

1. A la reprise de sa quarante-huitième session, en mai 1970, le Conseil économique et social a décidé qu'une conférence serait convoquée conjointement par l'Organisation des Nations Unies et l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI) et traiterait des problèmes administratifs, techniques et juridiques soulevés par les transports internationaux par conteneurs et demandant à être étudiés à l'échelon international; la conférence devait se tenir à Genève dès que possible, de préférence en 1972. A sa cinquantième session, en mai 1971, le Conseil est convenu que la Conférence sur les transports internationaux par conteneurs aurait lieu à Genève en novembre 1972 et a souligné qu'elle devait avoir pour principal objectif de développer et de faciliter le transport par conteneurs à l'échelle mondiale tout en sauvegardant les intérêts des pays en voie de développement.
2. La CEA a décidé de tenir une réunion régionale à Addis-Abéba du 12 au 21 avril 1972, afin d'offrir aux Etats membres l'occasion d'étudier les incidences du transport par conteneurs sur leur commerce extérieur et sur les échanges intra-africains. La réunion devait permettre d'établir une position africaine en préparation à la Conférence de Genève et de déterminer dans quelle mesure les thèmes de discussion proposés intéressaient les pays africains et s'appliquaient à eux.

Ouverture de la réunion

3. La réunion a été ouverte, au nom du Secrétaire exécutif, par le Chef de la Section des transports, des communications et du tourisme. Souhaitant la bienvenue aux délégations, a appelé leur attention sur l'objet essentiel de la réunion, et sur l'ordre du jour provisoire établi en deux parties : la première consacrée aux questions intéressant l'Afrique (avec des rapports de pays membres et certaines informations de base fournis par le secrétariat) et la seconde aux sujets devant être débattus à la Conférence de Genève.
4. S'agissant de la deuxième partie de l'ordre du jour, les participants ont été informés que quatre éminents spécialistes, parmi lesquels le Secrétaire exécutif de la Conférence ONU/OMCI sur les transports internationaux par conteneurs, prendraient part à la réunion le lundi 17 avril pour donner des précisions et répondre aux questions sur les aspects économiques, juridiques, techniques et généraux de l'ordre du jour de cette Conférence.
5. Le secrétariat de la CEA s'est déclaré prêt à fournir aux Etats membres toute l'assistance possible pour les travaux préparatoires nécessaires en vue de la prochaine Conférence. Un expert confirmé était à la disposition des participants à la réunion pour les aider de toutes les manières possibles.

Participation

6. Assistaient à la réunion 30 participants représentant les pays suivants : Cameroun, Egypte, Ethiopie, Gabon, Kenya, Nigéria, Ouganda, Rwanda, Sénégal, République-Unie de Tanzanie, Zaïre, Zambie. Y assistaient également un

représentant d'un pays membre associé de la Commission (France) et des observateurs de trois autres pays ou organismes (Etats-Unis d'Amérique, URSS et Communauté de l'Afrique orientale).

Election du bureau

7. Les représentants suivants ont été élus au Bureau :

Président : M. J.B. Ojo (Nigéria)
Premier Vice-Président : S.E. El Hadj Mahmoudou Haman Dicko (Cameroun)
Deuxième Vice-Président : M. John Mutaboyerwa (République-Unie de Tanzanie)
Rapporteur : M. Eskky Ahmed Gharbo (Egypte)

Adoption de l'ordre du jour

8. Les participants ont adopté l'ordre du jour ci-dessous :

Première Partie

1. Ouverture de la réunion
2. Election du Bureau
3. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux
4. Progrès faits en ce qui concerne l'emploi de conteneurs pour les transports internationaux
5. Examen et discussion des documents pertinents publiés par les organismes des Nations Unies, qui ont trait aux transports nationaux et internationaux par conteneurs en Afrique
6. Discussion visant à dégager une position africaine sur l'opportunité d'employer ou non les conteneurs au cours de la décennie à venir, compte tenu des exposés de principes communiqués par les Etats membres

Partie II

7. Conférence ONU/OMCI sur le transport international par conteneurs, 1972

7.1 Récapitulation des sujets de la Conférence

7.2 Examen par des experts internationaux des sujets que la Conférence sera appelée à étudier et, en particulier des questions suivantes :

7.2.1 Projet de convention relative aux règles de sécurité applicables au transport international par conteneurs

7.2.2 Contrat de transport combiné (convention TCM)

7.2.3 Normalisation des conteneurs (charges et dimensions admissibles, essais, marquage, certification)

7.2.4 Convention douanière

8. Questions diverses

9. Adoption du rapport et clôture de la réunion.

Programme des travaux

9. Il a été établi un programme journalier des travaux prévoyant pour le matin une séance de 9 h 30 à 12 h 30 et pour l'après-midi une séance de 15 heures à 17 h 30. Le programme a été divisé en trois parties correspondant aux périodes suivantes :

- a) Du 12 au 14 avril pour la première partie de l'ordre du jour (point 4, 5 et 6);
- b) Du 17 au 19 avril pour la deuxième partie de l'ordre du jour (point 7);
- c) Les 20 et 21 avril pour la révision des première et deuxième parties et l'examen des points 8 et 9 de l'ordre du jour.

EXAMEN DES POINTS DE L'ORDRE DU JOUR

Première partie - Questions générales

10. Les participants ont noté que la Conférence internationale ONU/OMCI prévue pour novembre 1972 à Genève avait pour objet de résoudre certains problèmes concernant la sécurité ou d'ordre technique, administratif et juridique qui se posaient lorsque le système des transports par conteneurs était utilisé dans la pratique. Cette Conférence ne traiterait pas des applications du transport par conteneurs, ni de ses avantages ou inconvénients, ni de son économie générale en tant que système complet de transport.

11. Dans le cadre de la préparation de cette réunion régionale, la CEA avait demandé aux pays africains de rédiger des documents exposant l'expérience acquise par chacun d'eux à propos des applications du transport par conteneurs et de fournir sur ce genre de transport tous renseignements ou points de vue à signaler à l'attention des autres pays membres. Ces rapports ont été lus en séance par les représentants des pays. Ces exposés ont été annexés au document de travail TRANS/WP/6 (annexe I (A à J)).

12. Il a été noté que les documents de travail soumis par la CEA à l'examen des participants à cette réunion régionale portaient sur des données, faits et renseignements concernant exclusivement les transports par conteneurs. On n'y trouvait ni comparaison avec d'autres modes de transport, ni informations sur ceux-ci, ces questions n'étant pas dans le cadre de la réunion.

Point 4 de l'ordre du jour : Progrès faits en ce qui concerne l'emploi de conteneurs pour les transports internationaux

13. Un court métrage documentaire sur les transports par conteneurs a été projeté à titre d'information liminaire. Il décrivait de façon générale le système des transports par conteneurs et illustrait la gamme étendue des types de conteneurs en service ainsi que la diversité des produits susceptibles d'être transportés dans ces conteneurs.

14. Les documents de travail TRANS/WP/1, 2 et 3 ont été présentés aux participants par un expert de la CEA, qui en a résumé les points essentiels en insistant plus particulièrement sur les questions ayant un rapport direct avec les problèmes africains.

15. On a noté que les transports maritimes constituaient une partie importante des transports multimodes, représentant environ 43 p. 100 du montant total des frais de transport. Néanmoins, la question de l'acquisition de navires spécialisés demeurerait encore quelque temps un problème pour les pays africains.

16. De plus, le transport par conteneurs se concentrerait en attendant sur les principaux itinéraires commerciaux - qui ne sont pas ceux qui desservent l'Afrique. Cet état de choses évoluerait lorsque le volume des marchandises transportées par conteneurs le justifierait. Les techniques de distribution qui étaient associées aux ports, à la manutention, aux routes et au transport jouaient d'autre part, un rôle important dans le concept des transports par conteneurs. Elles devaient être prises en considération pour l'étude et l'analyse des coûts et avantages du système dans chaque pays (voir la figure 2 du document TRANS/WP/2, basée sur une analyse du trafic entre le Royaume-Uni et l'Afrique de l'ouest).

17. La grande variété des types et dimensions des conteneurs en service a été examinée, ainsi que le mode de sélection des types de conteneurs convenant aux différentes marchandises. Certains produits d'origine africaine ont été mentionnés comme susceptibles d'être transportés par conteneurs dans des conditions données 1/, sous réserve que la rentabilité de cette solution se confirme à l'essai.

18. Les participants ont pris note de ce que l'Organisation internationale du travail (OIT) avait étudié le problème des répercussions sociales des nouvelles méthodes de manutention. Ce problème présentait une grande importance pour les pays africains.

1/ Voir document TRANS/WP/3, annexe I.

Point 5 de l'ordre du jour : Examen et discussion des documents pertinents publiés par les organismes des Nations Unies, qui ont trait aux transports nationaux et internationaux par conteneurs en Afrique

19. L'attention des participants a été appelée sur les documents de la liste figurant à l'annexe I de l'ordre du jour provisoire, ainsi que sur les documents de travail. L'examen de ce point s'est en réalité confondu avec celui des points 4 et 6, et aussi en partie avec celui de la deuxième partie de l'ordre du jour.

20. Les participants ont pris note de la publication des Nations Unies TD/B/C.4/75 sur l'unitarisation des cargaisons, du fait qu'il contient des données et indications sur le choix des modes de transport et sur l'économie comparée de chacun d'eux.

Point 6 de l'ordre du jour : Discussion visant à dégager une position africaine sur l'opportunité d'employer ou non les conteneurs au cours de la décennie à venir

21. Les représentants du Cameroun, de l'Egypte, de l'Ethiopie, du Gabon, du Kenya, du Nigéria, du Sénégal, de la République-Unie de Tanzanie et du Zaïre, ainsi que de la Communauté de l'Afrique orientale, ont présenté les rapports de leurs pays ou organisation sur l'expérience qu'ils ont acquise jusqu'ici dans l'emploi des conteneurs pour leurs échanges commerciaux. Un résumé de ces rapports, constituant le document de travail TRANS/WP/6, a été établi pour faciliter la suite des délibérations sur la demande de certains participants les rapports des Etats membres ont été annexés au document de travail TRANS/WP/6/Rev.1.

22. Les participants ont estimé en général que l'importance des investissements nécessaires pour l'adoption du système des transports par conteneurs posait un difficile problème, compte tenu des ressources financières des pays africains. Le coût peu élevé de la main-d'oeuvre constituait d'autre part un facteur défavorable à l'adoption des transports par conteneurs.

23. Plusieurs représentants ont soulevé la question du chômage et des problèmes sociaux qui résulteraient de l'adoption d'un système de transports par conteneurs, et souligné la nécessité de trouver des solutions à ces problèmes.

24. On a indiqué que le déséquilibre entre les importations et les exportations par conteneurs se traduisait par le retour à vide de ceux-ci. Ce problème nécessitait une étude dans chaque pays en vue du choix des produits d'importation et d'exportation à transporter par conteneurs, ainsi que des types de conteneurs à utiliser respectivement pour ces produits.

25. Sur la base des considérations rapportées aux paragraphes 22 à 24, on a jugé qu'il importait de faire preuve d'une grande circonspection avant d'adopter le système, et de procéder à des études expérimentales pour s'assurer de sa rentabilité dans chaque pays en fonction des aspects économiques et des avantages de son adoption.

Recommandation.

26. Les participants à la réunion régionale, ayant examiné les divers problèmes importants qui se poseraient aux pays africains dans l'éventualité de l'adoption du système des transports et compte tenu des points 4, 5 et 6 de l'ordre du jour, ont adopté la recommandation No. 1 qui souligne la nécessité pour les Etats membres de procéder à des études économiques et à des essais pratiques et d'accorder une priorité élevée à la détermination des types de conteneurs qui se prêtent le mieux au transport des marchandises d'origine africaine (voir le texte de la recommandation à la page

Partie II

Point 7 de l'ordre du jour : Conférence internationale sur les conteneurs, 1972

27. Pour préparer les discussions qui devaient avoir lieu concernant ce point de l'ordre du jour, les membres du Comité ont été saisis du document de travail TRANS/WP/4.

28. Quatre spécialistes, et notamment le Secrétaire exécutif de la Conférence ONU/OMCI sur les transports internationaux par conteneurs, se sont joints aux participants au début de l'examen de la deuxième partie de l'ordre du jour.

29. Le Secrétaire exécutif de la Conférence ONU/OMCI sur les transports internationaux par conteneurs a déclaré que conformément à la décision du Conseil économique et social des Nations Unies, la conférence qui s'ouvrirait le 13 novembre 1972 à Genève, aurait pour objet d'aborder les problèmes administratifs, techniques et juridiques -- tous de nature pratique -- qui devraient, de préférence, être résolus sur le plan mondial afin de prévenir l'adoption, aux échelons régional, sous-régional et national, de solutions divergentes qui, si elles entraient dans les moeurs, pourraient se révéler plus tard difficiles à concilier ou à harmoniser.

30. Conformément à cette décision la Conférence serait appelée à examiner en particulier les questions et domaines d'action suivants :

- a) Règles de sécurité;
- b) Normalisation des dimensions et des poids des conteneurs;
- c) Questions douanières;
- d) Contrôle, essai et certification des conteneurs;
- e) Identification et marquage des conteneurs;
- f) Documentation;
- g) Autres questions touchant l'assouplissement des formalités;
- h) Problèmes juridiques (contrat de transport combiné).

31. Deux séries de documents préparatoires concernant ces questions et ces domaines d'action avaient été publiées : la première à la fin du mois d'avril 1971 (E/CONF.59/1 à 9), la seconde entre novembre 1971 et la fin du mois de janvier 1972 (E/CONF.59/10 à 17).

32. Les gouvernements et les organisations intéressés avaient été invités à présenter au secrétariat de la Conférence toute observation ou proposition qu'ils jugeraient nécessaires, au sujet des deux séries de documents, touchant leur teneur, les modifications à apporter ou la suite à donner aux problèmes qui y étaient exposés. Pour ce qui concerne la deuxième série, il serait bon que les observations et propositions parviennent au secrétariat, si possible avant le 15 mai 1972, afin qu'elles puissent être communiquées en temps voulu avant l'ouverture de la Conférence, aux participants en puissance.

33. La plupart des documents préparatoires qui avaient été distribués rendaient compte des travaux que l'OMCI et la Commission économique pour l'Europe de l'ONU avaient entrepris séparément ou conjointement. Bien qu'un petit nombre de pays en voie de développement ait participé à une partie des travaux, ceux-ci avaient de toute évidence été effectués principalement par les pays développés. Il était donc hautement souhaitable que les pays en voie de développement expriment leurs opinions et leurs souhaits au sujet des questions, qui selon eux, devraient être examinés par la Conférence.

34. S'agissant de l'ordre du jour provisoire dont la Conférence serait saisie, un groupe préparatoire intergouvernemental s'était réuni à New York en février 1972. Son rapport publié sous la cote E/5096 contenait notamment une recommandation relative à l'ordre du jour provisoire de la Conférence, qui comprenait l'examen de quelques questions de politique générale et de principe qui, en tant que telles, n'avaient pas été mentionnées dans la décision que le Conseil économique et social avait adoptée en mai 1970, à savoir :

"Les choix à effectuer en matière de politique des transports pour ce qui est de l'emploi des conteneurs dans les transports internationaux combinés;" et

"La situation présente en ce qui concerne la normalisation internationale des conteneurs, compte tenu des travaux consacrés actuellement à la question par des organisations internationales non-gouvernementales, et dans la perspective d'un renforcement de la coopération en matière de normalisation dans les transports internationaux par conteneurs."

35. Il appartiendrait au Conseil à sa session de mai 1972, et éventuellement à celle de juillet 1972, d'arrêter l'ordre du jour provisoire dont la Conférence serait saisie.

36. M. D.T. Edwards, représentant de l'OMCI a présenté le projet de Convention internationale sur la sécurité des transports par conteneurs (CSC) élaboré en commun par l'OMCI et la Commission économique pour l'Europe. Il en a décrit l'évolution, la raison d'être, le champ d'application et les principes fondamentaux et s'est référé aux documents E/CONF.59/4 et 59/3/Add.2. Le projet de

convention procédait du double désir d'une part de maintenir le niveau élevé de sécurité qui existait déjà dans le transport et la manutention des conteneurs et, d'autre part, d'éviter la multiplication de réglementations nationales divergentes sur la sécurité des conteneurs qui entraverait le trafic international.

37. La Convention visait donc essentiellement à assurer dans une large mesure la sécurité de l'homme dans l'utilisation des conteneurs et de faciliter le trafic international de ces derniers. Pour atteindre cet objectif, on avait incorporé dans la Convention les normes de structure généralement acceptables jugées nécessaires pour la sécurité du transport aussi bien maritime que terrestre par conteneurs. Cette Convention était conçue de manière à imposer un minimum de formalités administratives aussi bien aux Etats qu'aux exploitants des transports par conteneurs.

38. On a fait observer que la Convention s'appliquerait aux conteneurs qui répondaient à la définition de la Convention et qui étaient utilisées dans tous les modes de transport, à l'exception des conteneurs spécialement conçus pour le transport aérien.

39. Divers articles de la Convention ont été précisés, mais d'une manière générale, le représentant de l'OMCI a indiqué que la Convention énonçait des procédures particulières en vertu desquelles les conteneurs utilisés dans le transport international seraient soumis à toute une série d'essais conçus de manière à simuler les conditions réelles d'exploitation et devraient être agréés en son nom. La Convention renfermait aussi des dispositions spéciales régissant l'agrément des milliers de conteneurs fabriqués avant l'entrée en vigueur de la Convention.

40. Dès qu'ils seraient approuvés par l'administration d'un Etat contractant, les conteneurs seront pourvus d'une plaque d'agrément aux fins de sécurité et seraient acceptés par les autres Etats contractants pour tout ce qui concernait les objectifs de la Convention. L'agrément serait considéré par les autres Etats contractants comme ayant la même valeur qu'un agrément signifié par eux.

41. Afin d'assurer le libre mouvement des conteneurs agréés, le contrôle du trafic des conteneurs "étrangers" par les Etats contractants se limiterait normalement à vérifier que le conteneur était muni d'une plaque d'agrément en cours de validité stipulant que le propriétaire du conteneur était responsable de son entretien et de son contrôle périodique pendant ses déplacements.

42. Après la présentation de la Convention, un débat a permis aux représentants de poser certaines questions et d'exposer leurs vues.

43. S'agissant des essais, on s'est demandé avec inquiétude si la Convention n'entraverait pas la mise au point et l'utilisation de conteneurs spécialement conçus pour le transport de marchandises exportées par les pays en voie de développement comme par exemple les conteneurs en contreplaqué pour le transport des arachides. A cet égard il a été précisé que la Convention stipulait qu'un conteneur pouvait être fabriqué au moyen de tous matériaux appropriés satisfaisant aux conditions imposées pour les essais.

44. Plusieurs représentants se sont préoccupés de la question de l'empotage des conteneurs et ont noté avec satisfaction que les rédacteurs de la Convention partageaient leur souci au point de faire valoir dans le texte (annexe II, Introduction) la nécessité d'arrimer les marchandises dans les conteneurs conformément aux règles de l'art. On a indiqué que le problème de l'arrimage des cargaisons tenait dans une grande mesure à l'habileté de ceux qui en étaient responsables ainsi que du choix des techniques et que les rédacteurs de la Convention estimaient qu'il conviendrait de proposer à l'examen de la Conférence sur les conteneurs une résolution spéciale à ce sujet.

45. Deux représentants au moins se sont inquiétés de l'absence dans la Convention de dispositions stipulant que les conteneurs gravement endommagés dans le transport devraient subir de nouveaux essais.

46. En réponse à cette question, on a fait valoir qu'il était très difficile d'incorporer dans une Convention internationale des procédures précises à cet effet étant donné que la nécessité de procéder à des essais de ce type dépendrait de l'étendue des dommages et des réparations apportées et de ce fait, il s'agirait avant tout d'un problème d'exploitation à résoudre par le propriétaire du conteneur qui était responsable de ce dernier en vertu de la Convention.

47. Telle qu'elle était rédigée, (article VI, paragraphe 1), la Convention n'excluait pas, dans le cas de conteneurs qui présentaient un risque manifeste pour la sécurité, la possibilité pour un contrôleur d'exiger qu'il soit procédé à des essais pour vérifier que l'état du conteneur était satisfaisant avant sa remise en service.

48. Un représentant a demandé comment un pays qui achetait des conteneurs dans un autre pays pouvait être assuré que le conteneur qu'il commandait était sûr, s'il n'avait aucun moyen de le contrôler par lui-même. Il lui a été répondu que lorsqu'il commandait des conteneurs, l'acheteur pouvait insister pour que le fabricant livre des conteneurs agréés, conformément à la Convention, par l'administration d'un Etat contractant ou par un organisme agissant en son nom. On a aussi précisé qu'en vertu de la Convention les conteneurs ne devaient pas nécessairement être agréés par l'Etat contractant dans lequel ils étaient fabriqués. Par conséquent, un Etat contractant acheteur pouvait prendre des dispositions pour agréer les conteneurs dans le pays du fabricant et s'assurer ainsi que les conteneurs avaient été agréés conformément à la Convention.

49. Un représentant a indiqué qu'il s'intéressait tout autant à la sécurité d'exploitation dans le transport routier des conteneurs (par exemple, limites de poids et de hauteur) et des incidences des gros conteneurs sur l'infrastructure des transports des pays en voie de développement qu'à la résistance structurale de conteneur. On a répondu que la Convention ne s'appliquait qu'aux normes de structure du conteneur lui-même et ne visait pas à unifier les diverses normes nationales applicables aux véhicules de transport routier.

50. Un représentant a fait observer que la définition du conteneur telle qu'elle figurait dans la Convention sur la sécurité était différente de celles de la Convention douanière en ce qui concernait les dimensions maximales. Il a estimé qu'en alignant les deux définitions, on pourrait peut-être uniformiser les procédures d'essai et d'agrément des conteneurs. Il lui a été répondu que bien que les deux Conventions prévoient l'essai et l'agrément, leur objet était essentiellement différent et il était normal que les définitions fixent des dimensions maximales différentes. Lorsqu'on a élaboré la Convention sur la sécurité on avait estimé qu'elle ne devait pas s'appliquer aux innombrables petits conteneurs ou emballages qui pouvaient être utilisés pour le transport sous scellés de marchandises, car le transport de la manutention des petits conteneurs ne soulevait pas de problèmes extraordinaires de sécurité.

51. Répondant à une question concernant le stockage approprié des marchandises à l'intérieur des conteneurs et les conditions de sécurité, M. Edwards a déclaré que la convention s'appliquait uniquement à la sécurité des conteneurs et ne couvrait pas les marchandises qu'ils renfermaient.

52. On a souligné que les conteneurs endommagés pouvaient être réparés sur place et une question a été posée concernant les essais et la certification dans ce cas. On a indiqué que le projet de convention ne comportait aucun article à ce sujet.

53. Sur la base du paragraphe 52, on a demandé que l'on définisse le degré de réparation qui pouvait être accepté. En outre, on a souligné que la circulation des conteneurs réparés pouvait présenter un problème et faire l'objet d'un refus, et que par conséquent des mesures devaient être prises pour régler cette question.

54. M. Edwards a signalé que les matériaux locaux africains pouvaient être utilisés pour la fabrication des conteneurs, à condition qu'ils satisfassent aux essais requis.

Point 7.2.2 de l'ordre du jour : Projet de convention sur le contrat de transport combiné (TCM)

a) Aspects juridiques

55. M. Hennebique, de l'UNIDROIT, a fait un exposé sur les éléments juridiques de la convention TCM proposée concernant les responsabilités de l'utilisateur (CTO) et sur les rapports avec les autres organismes s'occupant de l'expédition, en tenant compte du fait que cette convention était négociable et n'était nullement obligatoire.

56. Il a indiqué que depuis toujours, les commerçants obligés de déplacer leur marchandises, notamment dans les relations inter-continentales, devaient emprunter au moins deux modes de transport et utiliser divers services (notamment l'entreposage) entre leurs points de départ et de destination. A cette fin, ils devaient stipuler avec chacun d'entre eux, des contrats particuliers.

Ces transports et services étaient juxtaposés, d'où le nom de "segmentation". Mais en pratique, ces marchands s'adressaient à des intermédiaires qui stipulaient pour eux les contrats nécessaires, comme de simples mandataires et sans assumer aucune responsabilité personnelle.

57. Les inconvénients de la segmentation étaient évidents et nombreux notamment en cas de dommage subi par les marchandises, quand il fallait repérer le responsable et en obtenir la réparation. Le marchand souhaitait donc avoir en face de lui un interlocuteur valable, un homme de confiance disposant d'une organisation efficace, qui serait en mesure de lui garantir, généralement du coeur d'un continent au coeur d'un autre, que ses marchandises arriveraient intactes à destination.

58. Il voudrait stipuler avec cet organisateur d'un type nouveau de contrat, lui aussi nouveau : le contrat de transport combiné. On proposait qu'il s'agisse d'un contrat unique remplaçant la multiplicité des contrats qu'il devait stipuler sous l'empire de la segmentation et qui contiendrait, de la part de cet organisateur du contrat de transport combiné, un engagement de garantie depuis la prise en charge des marchandises chez l'expéditeur lui-même jusqu'au moment de leur livraison. Aux termes de ce contrat l'organisateur accepterait une responsabilité directe en cas de perte, d'avarie ou de retard, sous réserve de ses recours éventuels contre le responsable réel, que l'ayant droit ne devrait désormais plus rechercher. Ce serait en fait un contrat prouvé par un document que les banques accepteraient pour le crédit documentaire. L'expérience de près d'un demi-siècle soulignait qu'on ne pouvait atteindre des résultats aussi importants, pour la défense de la marchandise et de ses ayants droit, notamment en ce qui concernait la responsabilité, par la voie de simples accords privés, ceux qui devaient stipuler de tels accords étaient habituellement situés à des niveaux économiques différents. L'échec, au cours des 20 dernières années, de l'extension aux transports combinés des connaissements directs bien connus des maritimes, en était un témoignage.

59. Il semblait dès lors que le seul remède vraiment efficace ne pouvait être qu'un accord international stipulé au niveau des gouvernements, plus précisément, une convention internationale ayant pour objet le nouveau contrat unique, le contrat de transport combiné. Cette convention réglerait la question d'une manière bien équilibrée pour les intérêts en présence et ses dispositions seraient impératives, c'est-à-dire, non susceptibles d'être modifiées par les parties, souvent sous l'influence de la plus forte d'entre elles.

60. Depuis 20 ans déjà la nécessité d'une telle convention avait apparu tant pour les milieux du commerce international qu'aux yeux des gouvernements. C'était que l'avènement de ce qu'on avait appelé - peut-être un peu pompeusement - l'ère des conteneurs était venue s'insérer dans cette évolution en cours et donner une forte propulsion à ce processus d'unification juridique qui était déjà en plein développement.

61. On avait pu voir à l'instant qu'il y avait transport combiné de marchandises quand celles-ci étaient transportées successivement par deux modes de transport au moins (non pas deux moyens ou engins de transport). Le fait qu'en cours de route il y ait ou non transbordement de ces marchandises (ou rupture de charge) était indifférent. Cela étant, il était permis de dire que, pour la plupart, les transports par containers empruntaient plus d'un mode de transport et entraient donc sous le chapeau général des transports combinés. Par contre, l'inverse n'était pas vrai. Tous les transports combinés ne se faisaient pas par conteneurs. Notamment pour les pays en voie de développement, nombreux seraient les transports combinés qui continueraient à s'effectuer par les moyens et suivant les modèles classiques, c'est-à-dire, avec transbordement.

62. D'ailleurs les problèmes suscités par les conteneurs et autres unités de charge, notamment sur le plan de la responsabilité, étaient-ils vraiment si révolutionnaires ? Il était permis d'en douter. De tout temps, les juristes, notamment maritimes, avaient dû faire face aux problèmes posés par des colis ou caisses hermétiquement fermés, dont le contenu échappait au contrôle du transporteur, qu'il fallait transborder, remettre même à d'autres modes de transport. Quand l'une de ces caisses était endommagée, il appartenait toujours à celui qui réclamait des dommages-intérêts, de prouver (chose fort difficile) - alors comme aujourd'hui pour les conteneurs - quel était celui des participants à la chaîne des transports qui en était le véritable responsable. En cas d'échec dans cette preuve, ce réclamant victime du dommage - alors comme aujourd'hui encore - était les mains vides. En d'autres termes, son assureur restait sans recours. Et toute l'opération était en fin de compte fort onéreuse pour cette victime.

63. Dès les années 50, les organisations internationales et plus directement les Etats eux-mêmes, avaient entrepris de donner une réglementation uniforme au contrat de transport combiné. L'histoire de ces efforts était exposé dans le document E/CONF.59/3, Add.1 à 3. Dans ces travaux on n'avait jamais fini par placer un signe d'égalité entre les transports par conteneurs et les transports combinés. Cet élément intéresserait sans doute tous ceux qui étaient appelés à se pencher sur le projet de Convention, dont le titre même - TCM - indiquait dès l'abord qu'il avait pour objet le transport combiné de marchandises.

64. Le fait même que la partie essentielle du projet de Convention TCM était consacrée au régime de responsabilité applicable à l'organisateur du transport combiné, que cette Convention instituait et appelait entrepreneur de transport combiné (ETC) offrait plusieurs variantes, méritait une mention particulière.

65. Le rapports dans lesquels l'ETC était impliqué se présentaient sous un double aspect, ou mieux encore à deux niveaux en principe nettement séparés et non communicants. D'un côté, on trouvait le rapport contractuel d'un type nouveau qui s'établissait entre l'ETC et l'ayant droit à la marchandises - chargeur, destinataire, porteur du document de transport combiné (document CT).

De l'autre, il y avait les multiples rapports contractuels intervenant nécessairement entre l'ETC et les transporteurs et fournisseurs de services auxquels il devait s'adresser pour l'exécution du contrat de transport combiné à laquelle ce même ETC s'était engagé.

66. Comme l'indiquait en détail la documentation distribuée au sujet du projet TCM, le système de responsabilité sur lequel le projet TCM était fondamentalement basé était le système dit "réseau". Ce système pouvait se résumer comme suit : si l'ETC prouvait où le dommage (perte, avarie ou retard) avait eu lieu, on lui appliquerait la Convention ou la loi qui gouvernait le transport ou le service où s'était produit ce dommage. Si, au contraire, l'ETC ne pouvait prouver où le dommage avait eu lieu (dommage occulte), il en répondrait aux termes de la responsabilité prévue dans la Convention elle-même. Toutefois, au dernier stade des discussions concernant le projet de TCM, une variante avait été proposée pour le système de responsabilité de la Convention. Selon cette variante qui proposait un système de responsabilité dit "uniforme", le seul ETC serait tenu pour responsable en cas de dommage, peu importait où, quand, comment, entre les mains de qui et sous l'empire de quelles règles ce dommage s'était réellement produit. Puisque ce système n'avait été proposé qu'à la dernière réunion mixte CEE/OMCI, il n'avait pu, faute de temps, être approfondi dans ses effets et conséquences. La même remarque s'appliquait une autre proposition, elle aussi faite à cette même session, qui constituait une variante au système réseau, proposée par la France.

67. La constatation générale qu'il était permis de dégager sur ce point, était qu'on se trouvait en présence d'un éventail d'options quant au problème central de la responsabilité de l'ETC, ce qui reflétait sans doute certaines incertitudes. Mais cette faculté de choix quant au régime de responsabilité, laissée à la libre décision des Etats auxquels reviendrait finalement le dernier mot à la conférence diplomatique, pouvait être considérée plutôt comme un avantage qu'un inconvénient.

68. Il convenait de remarquer, à ce propos, que le projet se présentait assez différemment des autres conventions en matière de transport. Celles-ci étaient généralement la consécration de pratiques commerciales déjà largement consolidées. Sur le terrain des transports combinés, par contre, la pratique n'avait, en fait, généralement pas osé dépasser la segmentation. Les pointes les plus audacieuses de cette pratique, d'ailleurs toutes récentes, n'allaient pas au-delà d'un système réseau prudent. C'est-à-dire, donc, qu'en abordant la matière, on s'aventurerait nécessairement en pays neuf et que le projet devait éviter de se présenter dès l'abord, sous un aspect définitif.

69. Il était donc logique - et c'était sans doute un avantage - que la convention projetée n'ait qu'un caractère provisoire et facultatif. Provisoire, parce qu'elle serait obligatoirement révisée, dans un délai relativement court, dès qu'elle aurait subi le feu de l'expérience et à la lumière de celle-ci. Facultatif, parce que, loin de réglementer en détail le contrat nouveau et ses moindres applications (comme d'autres conventions bien établies), ce projet avait essentiellement pour objet un régime et un papier y lié - le document CT - reçu de la marchandise, preuve de ce contrat particulier et, le cas échéant aussi titre négociable. Liée à l'existence de ce document, il n'y avait pas

d'application de la convention sans document CT, et l'émission du document CT en pouvait se faire que de l'accord commun des deux parties, chargeur et ETC. Sans cet accord, pas de document et donc pas d'application de la Convention. Et le caractère facultatif s'étendait même à la négociabilité du document CT, que les parties auraient à déclarer expressément négociable ou non, sous peine d'exclure l'application même de la Convention. Par contre, dès que la Convention s'appliquait, elle était impérative en toutes ses dispositions, les seules dérogations possibles étant les avantages supplémentaires que l'ETC accorderait à l'ayant droit à la marchandise.

70. La nette séparation à deux niveaux entre, d'une part, les rapports de l'ETC avec les ayants droit à la marchandise et, de l'autre, ceux de l'ETC avec les transporteurs et les fournisseurs de services, apparaissait utile, notamment sur le plan théorique, afin d'éviter des conflits avec d'autres instruments internationaux. Cette séparation n'était pourtant plus totalement étanche - ce qui aurait dû être préjudiciable à l'utilisateur - depuis que le projet révisé autorisait l'exercice de droits éventuels de l'utilisateur à l'encontre des prestataires cocontractants de l'ETC.

71. Un autre aspect marquant de la Convention était son large champ d'application. Il suffisait, pour cette application, d'un accord des parties sur l'émission d'un document CT, spécifié ou non, relatif à un contrat de transport combiné de marchandises dont les lieux de prise en charge et de livraison étaient situés dans deux Etats différents, même non contractants. D'un côté, cette liberté peut présenter des avantages pour le commerce international en raison de la souplesse qui pourra caractériser le nouveau document qui lui est ainsi offert. Mais, d'autre part, cette même liberté peut néanmoins donner lieu à des hésitations de la part de certains Etats pour qui le rattachement traditionnel à un lien territorial constitue une base utile et une protection importante pour leurs intérêts.

72. Il fallait observer que cette même liberté se retrouvait à l'égard des indications à porter sur le document CT, laissées pour la plupart à la volonté des parties. Enfin - autre avantage encore - la Convention consacrait la liberté des parties de choisir, selon leurs besoins, un document CT négociable ou non. En tout cas, si le document CT devait être négociable, la Convention avait fait en sorte qu'il réponde aux conditions généralement exigées de titres de ce genre par les institutions de crédit.

73. Par ailleurs, la Convention poursuivait essentiellement des buts de droit privé (la réglementation de la responsabilité contractuelle du nouvel intermédiaire qu'elle créait). Elle se gardait de s'immiscer - et elle le disait dans une disposition spéciale à l'article 17 - dans les prérogatives des Etats contractants qui pourraient être désireux de réglementer, par des mesures de droit public ou administratif, les activités des ETC sur leur territoire : par exemple, par voie de licences, patentes ou contrôles sur l'accès à la profession : de garanties d'ordre financier ou de qualifications professionnelles; de dispositions fiscales, etc..

74. Il y avait manifestement des inconvénients, à côté de ces avantages. Souvent, il s'agissait d'ailleurs d'inconvénients inhérents aux avantages eux-mêmes. Pour d'autres inconvénients encore, la conférence diplomatique était sans aucun doute le meilleur forum pour en débattre, et pour y remédier s'il le fallait. On pouvait aussi noter l'absence dans la Convention de dispositions sur les juridictions compétentes ou sur l'arbitrage au cas de litige. Les consultations engagées dans cette réunion régionale constituaient une étape préparatoire précieuse à ces fins. De toute façon, le jeu de la clause de révision automatique prévue permettrait, en l'occurrence, une intervention ultérieure efficace à l'égard de certains inconvénients inévitables à un premier stade : par exemple, la nécessité de l'accord des deux parties pour l'émission du document CT, donc pour l'application de la Convention à un transport combiné donné.
75. Il était incontestable que le problème des transports combinés intéressait considérablement les pays en voie de développement, puisque la portée de ces transports était généralement intercontinentale. Avec ou sans conteneurs, ces pays y étaient avant tout intéressés comme chargeurs en quête de solutions assurant un équilibre équitable entre les intérêts de la marchandise et ceux des transportateurs. La réalisation d'un tel équilibre, clef des problèmes qui assaillaient ces pays, ne pouvait se faire que dans le contexte d'une convention internationale dont la sphère géographique serait la plus large possible. Dès lors, l'une des questions les plus importantes pour les pays en voie de développement était de savoir quelle serait la situation de ces mêmes pays, dans un avenir proche, si une telle convention faisait défaut.
76. En l'absence d'une convention internationale sur le contrat de transport combiné - pas nécessairement du projet TCM actuel puisque on l'avait ouvert désormais à des options très différentes - on risquerait de voir s'imposer des contrats-types (dont on voyait circuler déjà plus d'une formule), au sein desquels l'équilibre contractuel ne serait pas nécessairement toujours équitable. Après quelques années, les contrats et ces formules pourraient se cristalliser et finir par constituer des règles qu'il serait ensuite difficile de modifier et surtout d'améliorer au moment où cette convention apparaîtrait indispensable.
77. En raison de la vaste portée de cette convention, ainsi que des aspects juridiques qu'elle impliquait, on a posé plusieurs questions concernant son application. Il n'était pas facile de prévoir des utilisateurs de transport combiné (CTO) dans les cas d'exportations à partir de pays développés et l'on craignait par conséquent la création d'un monopole. De même, la désignation des représentants dans plusieurs pays poserait des problèmes.
78. Des questions ont été posées également concernant les responsabilités en cas de dommages au cours de la rupture de charge, les documents concernant l'itinéraire de l'expédition, ainsi que la définition du "cas de force majeure".

79. En raison des rapports entre cette Convention et les autres conventions établies concernant les types de transport, les travaux se poursuivraient entre les parties concernées, afin de remédier à toute contradiction.

b) Incidences économiques

Documents de référence : E/CONF.59/3 et Add.1 à 3; E/CONF.59/17 et Corr.1 et 2; E/CONF.59/19 et E/CONF.59/21, reproduisant le document E/5111.

80. Lors de sa session de mai 1971, le Conseil économique et social des Nations Unies, après avoir examiné une résolution adoptée par la Commission des transports maritimes de la CNUCED 1/ à sa cinquième session, avait décidé qu'il faudrait entreprendre une étude "des incidences économiques que la Convention TCM peut avoir, en particulier sur les pays en voie de développement".

81. Cette étude avait été faite mais, en raison notamment de sa longueur, il faudrait un certain temps pour la traduire dans les langues de travail, la reproduire et la distribuer dans son intégralité. Dans l'intervalle, le Siège de l'Organisation des Nations Unies avait publié un document contenant un résumé des conclusions de l'étude ainsi que des réponses à des questions sur lesquelles certains gouvernements demandaient des précisions (E/5111 aussi distribué en tant que document de la Conférence sous la cote E/CONF.59/21).

82. Les conclusions auxquelles l'étude avait abouti laissaient un large champ à des enquêtes au niveau national, compte tenu de la situation particulière de chaque pays, en vue de déterminer dans quelle mesure l'entrée en vigueur de la convention envisagée affecterait les intérêts de chaque pays concerné, en situation de concurrence ou de monopole (de fait ou non).

83. Le Conseil économique et social avait adopté à ce sujet une résolution 2/ dans laquelle il invitait "la Commission des transports maritimes de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, les commissions économiques régionales, le Bureau économique et social des Nations Unies à Beirut et l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime à réexaminer la question enttenant compte des résultats de l'étude afin de voir si le projet de convention sur le transport international combiné de marchandises ou d'autres projets sont prêts pour un examen sur le plan international".

84. Du fait que la session spéciale de la Commission des transports maritimes de la CNUCED aurait lieu durant la première semaine du mois de juillet 1972, le Conseil économique et social (qui se réunirait aussi en juillet 1972) ne pourrait examiner cette question avant ce moment-là.

1/ Résolution No.17 reproduite à l'annexe 2 du document E/CONF.59/19.

2/ Résolution 1568(L), paragraphe 8.

85. On constaterait que le Groupe préparatoire intergouvernemental qui s'était réuni en février 1972 (et dont il avait déjà été question) n'avait pas été en mesure, compte tenu des renseignements disponibles à l'époque, de parvenir à une décision quant à l'inscription du projet de convention TCM à l'ordre du jour de la Conférence pour adoption.

86. Etant donné que l'on ne disposait pas de l'étude susmentionnée lors de la réunion régionale et étant donné qu'elle constituait un facteur essentiel pour l'examen du TCM, on a suggéré que l'on diffère toute décision à cet égard et que, en attendant, on recommande aux pays africains d'étudier attentivement les aspects juridiques.

87. Une question a été posée concernant les mesures prises pour donner suite au point mentionné dans le rapport du Groupe préparatoire intergouvernemental présenté au Conseil économique et social dans le courant du mois de février 1972, exprimant l'espoir que les pays industrialisés envisageraient d'accorder une assistance technique et financière (document ECOSOC E/5096, paragraphe 20). On a signalé aux participants que ce point serait soumis à l'examen du Conseil économique et social, à sa prochaine réunion (mai 1972).

Point 7.2.3 de l'ordre du jour : a) Normalisation des conteneurs

88. Le document concernant la normalisation des charges et des dimensions des conteneurs a été présenté par M. Masson qui a attiré l'attention sur les premiers paragraphes du document E/CONF.59/5 donnant un résumé succinct des avantages résultant de la normalisation des dimensions et du poids des conteneurs (utilisation rentable du matériel mobile et de l'espace disponible, réduction du coût des investissements concernant les équipements statiques, opérations de manutention plus rapide et plus sûre aux points de transbordement, meilleures possibilités de production massive de conteneurs et d'utilisation de ceux-ci dans des pools de conteneurs, etc.). Ils attireraient aussi l'attention sur les objections qui pourraient être soulevées contre cette normalisation (cristallisation de la situation actuelle, ce qui risquait d'empêcher l'application des améliorations rendues possible par les progrès de la science et de la technique, et l'utilisation optimale du matériel dans certains cas, etc.). (Autres documents de référence : E/CONF.59/11 et Add.1).

89. L'Organisation internationale de normalisation (ISO) avait adopté des recommandations concernant les types grands et moyens de conteneurs (séries 1 et 2). Cette organisation poursuivait également ses travaux concernant le type de dimensions inférieures (poids brut de 5 tonnes ou au-dessous).

90. La question se posait de savoir dans quelle mesure les gouvernements étaient intéressés par la normalisation en question. Les avis semblaient partagés. On a exprimé l'avis que cette question intéressait essentiellement les propriétaires et les utilisateurs des conteneurs; on a affirmé par exemple que, si l'on utilisait des conteneurs trop lourds ou trop grands, les responsables de cette utilisation en subiraient les conséquences financières, ce qui constituerait un facteur de discussion; au mieux, les gouvernements devraient appuyer les efforts déployés pour encourager la normalisation, mais ils devaient

s'abstenir de faire appliquer obligatoirement les mesures de normalisation. D'autre part, on a exprimé l'avis que les normes appropriées acceptées d'un commun accord devaient être appliquées étant donné que leur application aboutirait à des opérations plus sûres et plus rentables, question qui concernait les gouvernements.

91. L'organe compétent de la Commission économique pour l'Europe (CEE) avait préparé un projet de résolution qui devait être soumis à la Conférence (E/CONF.59/5, annexe III). Le texte de ce projet de résolution comportait une recommandation demandant 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". Les avis de certains gouvernements participant aux travaux de la CEE, ainsi que d'une organisation internationale sur la teneur de ce projet de résolution figuraient dans le document E/CONF.59/11. Dans le document E/CONF.59/11/Add.1, le Gouvernement des Philippines exprimait l'avis d'un pays en voie de développement.

92. On constatait que le Groupe préparatoire intergouvernemental qui s'était réuni en février 1972 avait recommandé que le point de l'ordre du jour relatif aux "questions de normalisation" soit rédigé en ces termes :

Examen de la situation présente en ce qui concerne la normalisation internationale des conteneurs, compte tenu des travaux consacrés actuellement à la question par des organisations internationales non gouvernementales et dans la perspective d'un renforcement de la coopération en matière de normalisation dans les transports internationaux par conteneurs.

En outre, une délégation assistant à la réunion de ce Groupe avait suggéré qu'une étude préparatoire soit entreprises sur les aspects politiques de la normalisation.

b) Inspection, essais et certification

Documents de référence : E/CONF.59/6 et E/CONF.59/14

93. Le projet de convention douanière sur les conteneurs et le projet de convention internationale sur la sécurité des transports intermodes par conteneurs (CSC) prévoyaient tous deux les essais à appliquer aux conteneurs avant qu'ils puissent être approuvés conformément aux dispositions de ces conventions; dans certains cas, les essais pouvaient être remplacés par des inspections. Ces deux projets de convention prévoyaient aussi une certaine forme de certification : dans la Convention douanière relative aux conteneurs, on prévoyait un certificat d'approbation pro forma, tandis que dans la CSC il appartenait à l'autorité compétente de décider de la façon dont l'approbation serait notifiée. Pour indiquer que les conteneurs avaient été approuvés en ce qui concernait la sécurité ou pour le transport sous scellement douanier, on prévoyait des plaques d'approbation distinctes.

94. Les inspections, les essais et la certification pouvaient également être requises en vertu d'accords internationaux ou de la législation nationale concernant par exemple les conteneurs destinés aux transports de marchandises dangereuses ou de conteneurs isolés ou réfrigérés utilisés pour le transport des denrées périssables et aussi à certaines autres fins, par les administrations ferroviaires ou les compagnies aériennes.

95. Afin d'éviter à toutes les parties intéressées toute perte de temps et de ressources, certains pays appliquaient des procédures globales unifiées couvrant les diverses conditions. C'était là essentiellement un problème intérieur, mais la nationalisation serait entravée si les exigences des accords internationaux concernant l'inspection, les essais et la certification empêchaient sa pleine application.

96. Un gouvernement avait suggéré que, sous réserve des accords multilatéraux sur l'unification des diverses mesures d'inspection, d'essais, de certification et d'approbation applicable aux conteneurs utilisés pour le trafic international, des dispositions soient prises pour permettre aux gouvernements de conclure des accords bilatéraux en vue de la reconnaissance réciproque des approbations accordées conformément aux procédures unifiées à l'échelon national. Ce gouvernement estimait que la Conférence pourrait constituer une bonne occasion pour rechercher la conclusion de certains accords multilatéraux sur l'harmonisation de ces procédures.

97. De toute façon, la Conférence, lorsqu'elle élaborait des accords ou des résolutions comportant des dispositions relatives à l'inspection, aux essais et à la certification, déciderait peut-être d'accorder une attention particulière à la nécessité d'harmoniser les dispositions pertinentes, de façon que les procédures nécessaires puissent être combinées dans le plus petit nombre possible d'opérations.

c) Identification et marquage

Documents de référence : E/CONF.59/7 et E/CONF.59/15 et Add.1

98. Les propriétaires et les exploitants de conteneurs, ainsi que les transporteurs, les expéditeurs et les utilisateurs de transports (expéditeurs et destinataires) devaient pouvoir identifier les conteneurs à diverses fins, notamment pour connaître leur position exacte lorsqu'ils étaient dispersés de par le monde.

99. L'Organisation internationale de normalisation (ISO) avait adopté une recommandation (R.790) concernant le marquage à des fins d'identification de certains conteneurs normalisés (séries 1 et 2), notamment l'endroit où les marques devaient être apposées. En outre, cette organisation préparait un code qui indiquerait de manière abrégée le propriétaire et le numéro de série du conteneur, le pays où le code du propriétaire était enregistré, ainsi que la dimension et le type de conteneur; il existait aussi un chiffre permettant de vérifier l'exactitude des renseignements concernant le propriétaire et le numéro de série du conteneur. (Les détails de ce code figurent dans le document E/CONF.59/7, annexe 6).

100. Afin d'éviter qu'il puisse y avoir répétition (ou multiplication) dans divers pays du même code indiquant le propriétaire, le Bureau international des conteneurs (BIC), en collaboration avec certaines organisations nationales d'enregistrement, avait établi un système d'enregistrement centralisé des codes des propriétaires.

101. Il semblait que les exigences commerciales soient dûment satisfaites par les recommandations de l'ISO, par le code proposé une fois qu'il serait définitivement mis au point et par le système établi par le Bureau international des conteneurs. Cependant, la question se posait de savoir si les marques prévues dans la recommandation de l'Organisation internationale de normalisation et le code proposé seraient suffisants pour répondre aux exigences des accords internationaux en vigueur ou envisagée, et des législations nationales.

102. Pour savoir si les conditions étaient remplies à cet égard, il fallait tenir compte notamment des considérations suivantes :

- a) Valeur de l'information indiquée. Par exemple, l'indication du pays où le propriétaire du conteneur est enregistré est-elle significative à des fins officielles ? Ce pays peut n'être ni le pays de fabrication, ni le pays où le conteneur a été approuvé, ni le pays dans lequel le conteneur a été définitivement importé (droits et taxes payés);
- b) Traitement des renseignements indiqués. Pour prendre un cas extrême : si un propriétaire indiquait à dessein ou par inadvertance un renseignement erroné, il ne serait pas coupable devant la loi;
- c) Toutes les données indiquées sont-elles requises à des fins officielles ? Le document E/CONF.59/7 indique certaines exigences des accords intergouvernementaux en vigueur ou envisagés ^{1/}; d'autres exigences peuvent être imposées par la législation internationale.

103. Une évaluation établie de cette manière aboutirait peut-être à la conclusion que, si le code proposé par l'Organisation internationale de normalisation pouvait donner des indications utiles aux fonctionnaires des gouvernements, il ne satisfaisait pas toutes les conditions officielles. On avait suggéré que l'ISO revoie sa recommandation R.790 afin d'y inclure des dispositions concernant certains faits nouveaux intervenus depuis son adoption (1968) et étudie la nécessité d'appliquer des marques spéciales aux conteneurs dépassent une certaine hauteur (8 pieds ou 8 pieds 6 pouces).

^{1/} Les données figurant au paragraphe 6 de ce document doivent être révisées conformément au nouveau projet de Convention proposée sur la sécurité des transports intermodes par conteneurs (E/CONF.59/13 et Add.2).

104. La convention douanière proposée sur les conteneurs et la convention proposée sur la sécurité des transports intermodes par conteneurs prévoyaient une plaque d'agrément à apposer sur les conteneurs. Ces plaques indiqueraient officiellement une grande partie des renseignements requis par les gouvernements. Il ne resterait plus alors qu'à assurer l'application figurant dans les recommandations de l'ISO.

105. Il existait cependant un domaine pouvant prêter à une certaine confusion, à savoir le nom du pays indiqué sur le conteneur. D'après le code de l'Organisation internationale de normalisation, ce nom serait celui du pays où le propriétaire du conteneur était enregistré; selon la Convention sur la "sécurité", ce nom serait celui du pays où le conteneur avait été agréé; selon la Convention douanière, ce nom serait celui du pays du propriétaire ou de l'exploitant, tous ces noms étant indiqués sous forme abrégée, en utilisant les symboles indiqués sur les véhicules automobiles pour le trafic routier international.

106. Un gouvernement avait formulé une proposition concernant l'enregistrement des conteneurs (E/CONF.59/16, Add.2). Une proposition de ce genre avait été examinée par l'organe compétent de la CEE, mais on n'était arrivé à aucun accord à ce sujet. Cette question pourrait être examinée par la Conférence.

Point 7.2.4 de l'ordre du jour : Projet de convention douanière

Documents de référence : E/CONF.59/2, E/CONF.59/16 Corr.1 et 2 et Add.1 et 2.

107. M. Duquesne, expert des Nations Unies pour les questions douanières, a exposé les principes généraux qui avaient présidé à l'élaboration du projet de convention douanière et en particulier, ceux relatifs à la procédure d'importation temporaire, aux conditions d'utilisation en trafic interne et aux conditions d'agrément pour le transport international sous scellement douanier. Il a insisté sur le caractère souple que présentait, à son avis, le projet, ce qui permettait son adaptation à des situations économiques ou géographiques variées.

108. Le représentant du Nigéria a fait remarquer que les problèmes posés par les conteneurs étaient relatifs non seulement aux conteneurs eux-mêmes, mais aussi aux marchandises transportées dans les conteneurs.

109. On a noté à ce sujet que divers gouvernements, dont celui du Nigéria, avaient proposé que la Conférence prenne en considération le projet de Convention sur le Transport international de marchandises. Projet ITI établi par le Conseil de coopération douanière.

110. On a également fait remarquer qu'il était essentiel de permettre une circulation aisée des conteneurs et que les procédures de transit en douane des marchandises pouvaient être variables selon les conditions propres aux diverses régions ou aux divers continents.

111. Le représentant du Nigéria s'est interrogé sur les possibilités de contrôle de l'agrément des conteneurs sous scellement douanier par les pays qui recevraient les conteneurs chargés, agréés dans d'autres pays. Il a été noté à ce sujet que la Convention instituait un principe de réciprocité entre parties contractantes, chacune d'entre elles s'engageant à accepter, pour le transport sous scellement douanier, les conteneurs agréés par une autre partie contractante. Cependant, il était prévu que chaque pays pouvait refuser les conteneurs agréés qui seraient présentés en mauvais état ou après avoir été modifiés. De plus, dans le cas où un pays constaterait qu'à son avis, un conteneur avait été agréé dans de mauvaises conditions, il devrait en informer l'autorité compétente du pays où l'agrément avait été délivré. Il était cependant entendu que des défauts mineurs ne devraient pas servir de prétexte au refus de conteneurs agréés.

112. L'admission des conteneurs pour le trafic interne a fait l'objet d'un large échange de vues auquel ont notamment pris part les représentants du Sénégal, du Cameroun et du Gabon. On a fait ressortir l'intérêt économique de cette possibilité afin d'éviter les transports de conteneurs vides, qui constituaient des charges stériles. Après avoir noté les possibilités offertes par l'annexe 3 du projet (trajet raisonnablement voisin de celui que le conteneur aurait dû effectuer à vide et limitation à un seul voyage) plusieurs délégations ont exprimé l'avis qu'il faudrait éviter l'établissement de situation de monopoles au profit de la personne qui disposerait en permanence de nombreux conteneurs étrangers pouvant effectuer chacun un transport interne. Il a été noté que la solution de ce problème pouvait être recherchée dans les dispositions des réglementations nationales de transport. Finalement, les participants ont décidé de recommander aux gouvernements d'effectuer une étude plus approfondie de cette question, afin que la situation particulière des pays en voie de développement soit prise en considération. Il serait sans doute nécessaire, à cet effet, de modifier les dispositions finales (paragraphe b)) de l'annexe 3 au projet de convention.

113. Les représentants du Kenya et de la République-Unie de Tanzanie ont posé le problème des méthodes de dédouanement des marchandises importées par conteneur, en particulier pour les transports de porte à porte. Il a été noté que, sur le plan réglementaire, ces marchandises étaient soumises aux mêmes conditions que les marchandises importées par des moyens classiques. Dans la pratique, il conviendrait de mettre en place une organisation douanière adaptée, par l'utilisation de procédures nationales de transit ou des contrôles par épreuves effectuées à destination. Lorsque le trafic le justifiait, la meilleure solution consistait à mettre en place un service de douane au point de destination finale.

114. Le représentant de l'Égypte s'est référé aux définitions du conteneur telles qu'elles étaient établies dans le projet de convention douanière et le projet de convention sur la sécurité. Ces définitions étaient identiques mais la limite minimale de volume était de 1 m³ dans la Convention douanière, et de 7 m³ dans la Convention sur la "sécurité". Ceci pouvait mener à des difficultés et il serait opportun d'avoir des définitions identiques. Il a été noté que les deux conventions répondaient à des besoins différents et qu'en particulier les conteneurs de petit volume (de moins de 7 m³) ne posaient pas les

problèmes de manutention et de sécurité que les grands conteneurs. Après discussion, il a été proposé que les gouvernements intéressés formulent des propositions de manière que, par exemple, les deux conventions comprennent, dans leurs notes explicatives ou leurs annexes, des dispositions relatives à leurs champs d'application différents.

- 115. Le représentant de l'Egypte a ensuite soulevé la question de l'exclusion des véhicules de champ d'application de la Convention douanière. Il a été noté que la circulation des véhicules posait des problèmes particuliers qu'il était préférable de traiter séparément comme c'est déjà le cas pour la Convention sur l'importation temporaire des véhicules routiers par exemple. Rien n'empêchait, par ailleurs, d'appliquer la Convention "Conteneur" aux conteneurs importés en "roll-on/roll-off", les engins de transport de ces conteneurs faisant alors l'objet de dispositions particulières.

116. La même délégation a ensuite demandé si le délai de trois mois prévu pour l'importation temporaire était suffisant. Il a été précisé que ce délai constituait, aux termes mêmes du projet de Convention, une facilité minimale et que rien n'interdirait aux parties contractantes d'accorder systématiquement des délais plus importants en fonction des besoins réels du trafic. Par ailleurs, il était inutile d'accorder des délais trop importants qui pourraient conduire à des utilisations irrégulières des conteneurs en trafic interne et à l'encombrement des aires de stationnement dans les ports.

117. Enfin, des précisions ont été demandées par la délégation égyptienne au sujet du sort réservé aux conteneurs endommagés. Il a été précisé que les dispositions de l'article 5 du projet ouvraient un choix entre plusieurs possibilités. Le conteneur endommagé pouvait être ré-exporté tel que ou après réparation. Si les dommages étaient tels que la réparation entraînait des frais inutiles, l'utilisateur avait le choix entre la taxation du conteneur dans l'état où il se trouvait ou sa destruction en présence des autorités douanières. Les déchets étaient alors taxés en tant que tels, de même que les accessoires ou pièces récupérables. Il était également possible de ré-exporter ces accessoires. Il pourrait être le cas, par exemple, d'un groupe frigorifique qui pourrait être récupéré alors que le conteneur correspondant serait détruit.

118. Etant donné que le volume de 7 m³ était celui du plus petit conteneur inclus dans les normes recommandées par l'Organisation internationale de la normalisation (ISO) (E/CONF.59/4, page 3), et compte tenu du fait que des conteneurs de moindre dimension circulaient et continueraient de circuler en Afrique, le volume minimum de 1 m³ était le plus commode à adopter par la Convention douanière. Cependant, on a indiqué aux participants qu'il n'était pas facile d'adopter la même définition pour les deux conventions.

QUESTIONS DIVERSES

Documentation

119. Les documents de travail relatifs à la documentation utilisée pour les transports par conteneurs ont été présentés par M. Masson. (E/CONF.59/8 et Corr.1 et E/CONF.59/12 et Add.1).

120. La nécessité de documents spéciaux destinés à satisfaire aux exigences de gouvernements concernant le transport par conteneurs ne constituait pas un sujet d'une aussi grande actualité qu'il y a quelques années.

121. Les utilisateurs des conteneurs pouvaient, pour des raisons d'ordre commercial, exiger un document (manifeste) afin de s'assurer que les marchandises soient chargées dans chaque conteneur. Ce document, à condition qu'il contienne les données nécessaires indiquées de manière acceptable, pouvait être utilisé à des fins officielles, (par exemple pour les contrôles douaniers et les contrôles sanitaires).

122. Ce qui importait peut-être le plus pour les gouvernements et les autres parties intéressées, c'était que, dans la mesure du possible, le nombre de documents utilisés pour les transports internationaux soit réduit au minimum. On pouvait y arriver dans une large mesure grâce à une forme de normalisation selon laquelle un document de base, reproduit en autant d'exemplaires qu'il le fallait, pouvait être utilisé à plusieurs fins, voire à toutes les fins, de façon à répondre aux nécessités relatives aux échanges et aux transports internationaux. Ce principe était valable, mutatis mutandis, lorsque l'enregistrement et la transmission des renseignements étaient effectués au moyen du traitement automatique des données.

123. Cette normalisation pouvait être assurée par exemple en faisant en sorte que les documents soient conformes à la formule-cadre établie par la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe et largement utilisée actuellement dans le monde entier.

124. Si l'on adoptait cette pratique concernant les transports nationaux par conteneurs, il ne semblait pas qu'elle donnerait lieu à des problèmes que les autres formes de transport international ne posaient pas.

125. Des gouvernements avaient suggéré que la Conférence prenne des mesures dans deux directions : a) assurer un échange de renseignements à intervalles réguliers concernant les documents relatifs aux transports par conteneurs adaptés au traitement électronique des données; b) assurer que le document CT prévu par la convention CTM soit aligné sur la formule-cadre de la CEE.

126. D'autre part, on constatait que le Groupe préparatoire intergouvernemental qui s'était réuni en février 1972 pour préparer un projet d'ordre du jour provisoire pour la Conférence n'avait pas inclu la question des documents comme point distinct dans le projet qu'il avait recommandé au Conseil économique et social. Les documents n'étaient mentionnés qu'en ce qui concernait l'harmonisation des dispositions figurant dans la convention sur la sécurité et la convention douanière.

127. Des questions ont été soulevées concernant les problèmes qui se posent lorsque le conteneur renferme plusieurs marchandises destinées à des clients différents. Les experts des Nations Unies ont expliqué que le document type peut comporter des annexes pouvant être utilisées lorsque les marchandises renfermées dans le conteneur sont fractionnées. De même, la méthode classique de

livraison du contenu pouvait être adoptée par l'importateur des conteneurs. Cependant, cette question présentait un problème pour l'expédition, la déclaration douanière concernant les marchandises, la répartition des frais d'arrimage, etc., et ces problèmes devaient trouver une solution pratique.

Autres questions de facilitation

Documents de référence : E/CONF.59/9 et E/CONF.59/11 et Add.1

128. Parmi les sujets et les domaines d'action qui doivent être examinés par la Conférence, conformément à la décision prise par le Conseil économique et social à la reprise de la quarante-huitième session (mai 1970) figurait un point intitulé "Autres questions de facilitation". Jusqu'ici, l'intérêt manifesté par les gouvernements concernant ce point s'était limité aux questions concernant les opérations de contrôle sanitaire, phytosanitaire et qualitatif. On constatait que le projet d'ordre du jour provisoire destiné à la Conférence et établi par le Groupe préparatoire intergouvernemental réuni en février 1972 n'avait pas retenu la rubrique intitulé "Autres questions de facilitation", mais avait recommandé un point intitulé "Questions sanitaires".

129. En ce qui concernait ces formalités, il convenait de faire la distinction entre deux catégories : d'une part, les formalités qui étaient applicables en général aux transports internationaux de marchandises, quelles qu'elles soient, et qui ne posaient aucun problème spécial concernant le transport par conteneurs, et d'autre part les formalités qui pouvaient s'appliquer spécialement à ce mode de transport ou influencer défavorablement sur son déroulement normal. En ce qui concernait la première catégorie, et tout en admettant que les transports par conteneurs pourraient bénéficier de certaines améliorations dans les circonstances actuelles, les questions en cause étaient le plus souvent de caractère trop général pour permettre à la Conférence, dans les limites de son mandat, de faire autre chose que d'exprimer le vœu que la possibilité d'apporter ces améliorations soit examinée attentivement par les organisations compétentes.

130. En ce qui concernait l'autre catégorie de formalités, certains aspects des contrôles sanitaires, phytosanitaires et qualitatifs affectaient plus particulièrement les transports par conteneurs et pourraient dès lors mériter une attention spéciale de la part de la Conférence, par exemple l'effet des contrôles impliquant une inspection des marchandises pouvait être plus important lorsque celles-ci, en raison de leur transport par conteneurs, avaient été emballées et placées en supposant qu'il n'y aurait aucune manutention des marchandises au cours du trajet entre l'expéditeur et le destinataire. Une manutention intermédiaire pourrait entraîner alors une détérioration des marchandises ou compliquer leur remise en place dans les conteneurs. En outre, bon nombre des avantages en matière de vitesse du transport, qui caractérisait le transport par conteneurs, seraient perdus si les conteneurs étaient retenus indument en transit en raison des formalités de contrôle sanitaire, phytosanitaire et qualitatif.

131. Le transport par conteneurs serait dès lors facilité si, lorsque c'était possible, les formalités de contrôle nécessaires étaient effectuées en même temps que les formalités douanières et à l'endroit le plus approprié, et si l'on pouvait éliminer les chevauchements évitables dans les pays exportateurs et importateurs.

132. Lorsqu'ils étudiaient les mesures de facilitation qui pourraient être appliquées au transport par conteneurs, les gouvernements devraient évidemment tenir compte de la nécessité de veiller à ce que ces mesures ne soient pas contraire à la protection de la santé des êtres humains, des animaux et des plantes. On avait suggéré à cet égard que le transport par conteneurs pourrait accroître le risque de propagation des maladies. Après avoir étudié cette question, une commission de l'Organisation mondiale de la santé ^{1/} avait signalé "que la manutention des conteneurs n'avait donné aucune preuve d'une propagation de maladies résultant d'une transmission, au moyen du transport par conteneurs, d'insectes vecteurs ou de réservoirs animaux de maladies ou résultant de la contamination du contenu". Cependant, cette commission avait fait remarquer que "au cas où les conteneurs seraient également utilisés de façon intensive dans les pays où les insectes vecteurs et les rongeurs sont abondants, la situation pourrait être différente et des problèmes également se poser dans d'autres circonstances de nature exceptionnelle". La Commission avait conclu que "le contrôle des insectes vecteurs ne devait présenter aucune difficulté en ce qui concerne les conteneurs clos, étant donné que l'on pouvait utiliser des insecticides ou des fumigations appropriés". Dans la "Réglementation sanitaire internationale" (adoptée en 1969 par la vingt-deuxième Assemblée mondiale de la santé), les conteneurs étaient traités comme les autres moyens de transport, sous réserve d'une disposition visant à ce que "les services de santé assurent dans toute la mesure du possible, que les conteneurs utilisés pour le trafic international soient, lors de l'emballage, protégés contre les matières infectieuses, les vecteurs ou les rongeurs" (article 50).

133. On avait suggéré aussi que des conteneurs spécialement conçus soient utilisés pour le transport des marchandises pouvant contenir des parasites ou des microbes. Dans au moins un pays, l'utilisation des conteneurs ordinaires n'était pas autorisée pour le transport de ces marchandises.

134. Les travaux que la Conférence pourrait décider d'entreprendre concernant la simplification des formalités en question devraient évidemment éviter tout chevauchement ou tout double emploi avec les activités d'organisations telles que l'Organisation mondiale de la santé (OMS), l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) et l'Office international des épizooties (OIE) qui, on l'espérait, seraient représentés à la Conférence.

^{1/} Commission de l'OMS pour le contrôle international des maladies contagieuses (16ème rapport, décembre 1970).

135. La Commission économique pour l'Europe (CEE) examinait l'opportunité de présenter à la Conférence un projet de résolution 1/ recommandant notamment aux gouvernements a) de conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux sur l'harmonisation des contrôles sanitaires et qualitatifs afin d'assurer la reconnaissance réciproque des certificats de contrôle, permettant ainsi de simplifier les contrôles dans les pays importateurs; b) de diffuser des renseignements sur la réglementation des importations à l'intérieur de leurs territoires. Ce projet de résolution recommandait aussi que la conception technique des conteneurs (par exemple : ouvertures frontales et latérales, ajutages et valves en vue de la fumigation) soit adaptées aux exigences en matière de contrôles sanitaires et qualitatifs.

Recommandations

136. Les participants, ayant examiné à fond les thèmes de discussion proposés pour la Conférence ONU/OMCI sur les transports internationaux par conteneurs (Genève, novembre 1972), a adopté la recommandation NO.2 relative aux travaux prévus au titre du point 7 de l'ordre du jour (voir le texte de la recommandation à la page

Observations

137. L'observateur de l'Organisation de l'Unité africaine a estimé qu'il ne restait pas suffisamment de temps jusqu'à la Conférence ONU/OMCI, en novembre 1972, pour mener à bien les études nécessaires sur les thèmes de discussion proposés et a recommandé en conséquence que la date en soit reportée. M. Masson, Secrétaire exécutif de la Conférence, a déclaré que cette mesure compliquerait l'organisation et qu'il ne serait pas facile de fixer une date ultérieure acceptable.

138. L'observateur des Etats-Unis d'Amérique a résumé une déclaration de son Gouvernement sur le projet de convention internationale pour le transport combiné de marchandises (TCM). Les Etats-Unis estimaient qu'une convention n'était pas nécessaire pour assurer le mouvement intermodes de conteneurs et d'autres marchandises mais admettait qu'elle constituerait une base d'uniformité dans ce domaine. Les responsabilités de l'entrepreneur de transport combiné (ETC) étaient d'autre part mal définies dans le projet de convention TCM et les intérêts des cargaisons n'étaient pas suffisamment sauvegardés.

Adoption du rapport

139. Après un bref débat, le rapport a été adopté.

1/ E/CONF.59/10, annexe.

Informations à l'intention des représentants assistant à la troisième session de la CNUCED

140. Les participants ont demandé que les recommandations 1 et 2 de la réunion soient envoyées aux représentants africains à la troisième session de la CNUCED à Santiago (Chili).

Clôture de la réunion

141. Les participants ont exprimé leur satisfaction au Président et au Vice-Président pour la maîtrise avec laquelle ils avaient dirigé les débats. Ils étaient également reconnaissants au secrétariat de la CEA de ses efforts inlassables et des services et installations fournis, qui avaient contribué à assurer le succès de la réunion.

142. En déclarant la réunion close, le Président a, au nom de tous les participants, remercié le rapporteur pour avoir, au prix d'efforts considérables, réussi à établir le rapport qui avait été adopté dans son intégralité. Eu égard à l'urgence et à l'importance des questions qui avaient été examinées à la réunion, il a été demandé que le rapport soit publié dès que possible.

RECOMMANDATION N°1 - Etudes par pays et expériences pratiques (voir page 26)

Les représentants des 12 pays africains participant à Addis-Abéba du 12 au 21 avril 1972 à la Réunion régionale sur les incidences du transport par conteneurs en Afrique;

se rendant compte que l'emploi de conteneurs exige des capitaux importants et conscients des problèmes financiers, économiques et sociaux qui se poseraient à la suite de l'adoption systématique de ce mode de transport en Afrique;

notant les efforts déployés en ce qui concerne l'emploi de conteneurs en Afrique;

déclarant que les pays africains ne sont pas opposés, en principe, à l'adoption du transport par conteneurs;

recommandent aux pays africains, avant d'adopter le transport par conteneurs :

- a) d'entreprendre des études économiques, y compris des essais pratiques, pour prouver la rentabilité du transport par conteneurs dans ces pays;
- b) d'accorder un degré élevé de priorité à la détermination des types de conteneurs qui se prêtent le mieux au transport des principaux produits d'origine africaine si les études susmentionnées peuvent être menées à bien, et de s'efforcer de faire en sorte que des conteneurs appropriés soient utilisés;

demandent au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Afrique de prendre les dispositions nécessaires pour coordonner les études à entreprendre à l'échelon régional et à l'échelon sous-régional compte tenu des problèmes communs;

demandent aux organes intéressés de l'Organisation des Nations Unies et aux institutions spécialisées d'apporter leur concours au Secrétaire exécutif de la CEA dans l'exécution de cette tâche;

demandent au Secrétaire général administratif de l'Organisation de l'unité africaine de coopérer très étroitement avec le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Afrique dans ce domaine et d'inscrire à l'ordre du jour de la prochaine session du Conseil des ministres la question des répercussions du transport par conteneurs sur les échanges des pays africains afin que le Conseil puisse examiner la présente recommandation en vue de son adoption;

font appel aux institutions financières internationales, aux fondations et aux pays donateurs pour qu'ils aident les pays africains dans ces études et dans la mobilisation des ressources en vue de l'aménagement de l'infrastructure;

recommandent aux pays africains de maintenir la coopération la plus étroite et de poursuivre l'échange de données d'expérience avec d'autres organismes des Nations Unies dans ce domaine;

félicitent le secrétariat des documents de travail excellents et intéressant qu'il a établis pour la réunion.

RECOMMANDATION N° 2 - Projets de conventions proposés - Conférence ONU/OMCI,
novembre 1972

Les représentants des 12 pays africains participant à Addis-Abéba du 12 au 21 avril 1972 à la Réunion régionale sur les incidences du transport par conteneurs en Afrique;

ayant examiné les questions dont on propose l'inscription à l'ordre du jour provisoire de la Conférence ONU/OMCI sur les transports internationaux par conteneurs qui doit se tenir à Genève en novembre 1972;

ayant étudié d'une manière approfondie les projets de convention sur :

Les questions douanières, y compris un projet de convention douanière relative aux conteneurs;

Le contrat de transport combiné, y compris le texte préliminaire d'un projet de convention;

Les règles de sécurité, y compris le texte préliminaire d'un projet de convention;

La normalisation des dimensions et des charges admissions;

Le contrôle, les essais et la certification;

L'identification et le marquage;

Les documents;

Diverses questions touchant l'assouplissement des formalités;

ayant écouté aussi avec intérêt les exposés faits par le Secrétaire exécutif de la Conférence ONU/OMCI et par d'autres experts dans ces domaines;

prenant note de la résolution 17(V) que la Commission des transports maritimes de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement a adopté à sa cinquième session tenue à Genève en mars 1971 et par laquelle le Conseil économique et social a été invité à faire entreprendre une étude sur les incidences économiques que la Convention TCM peut avoir en particulier sur les pays en voie de développement;

considérant que l'étude susmentionnée constitue un élément essentiel pour l'examen de la Convention TCM;

notant que la Convention TCM concerne aussi des modes de transport autres que le transport par conteneurs;

recommandent aux pays africains :

- a) de se procurer et d'examiner d'une manière approfondie l'étude que le Conseil économique et social a fait entreprendre sur les incidences économiques du projet de la Convention TCM, avant de prendre une décision, quelle qu'elle soit;
- b) de présenter le projet de la Convention TCM aux organismes nationaux intéressés chargés des questions juridiques, économiques, douanières et de transport afin qu'ils examinent les autres incidences de cette Convention;

diffèrent toute décision sur toutes les autres conventions jusqu'à ce que l'expérience en ait prouvé la valeur;

demandent au Secrétaire général administratif de l'Organisation de l'unité africaine de coopérer très étroitement avec le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Afrique dans ce domaine et d'inscrire à l'ordre du jour de la prochaine session du Conseil des ministres la question des incidences que peuvent avoir ces conventions sur les échanges des pays africains afin que le Conseil puisse examiner la présente recommandation en vue de son adoption.

Annexe : LISTE DES DOCUMENTS

<u>Document</u>	<u>Référence</u>
L'unitarisation des cargaisons - CNUCED (Nations Unies 1970)	
Position des pays africains sur les questions relatives aux transports maritimes et aux ports (Rapport de la Réunion préparatoire des Ministres africains à la troisième CNUCED)	TD/B/C.4/75 E/CN.14/545
Plan d'action mondial : propositions régionales pour l'Afrique	AF/REG/V1 2 (10 nov. 1971)
Questions douanières et projet de Convention douanière relative aux conteneurs	
Contrat de transport combiné	E/CONF.59/2
Questions de sécurité	E/CONF.59/3
Normalisation des dimensions et du poids des conteneurs	E/CONF.59/4
Inspection, essais et certification des conteneurs	E/CONF.59/5
Identification et marquage	E/CONF.59/6
Documents	E/CONF.59/7
Questions diverses de facilitation : opérations de con- trôle sanitaire, phytosanitaire et qualitatif	E/CONF.59/8
Normalisation des dimensions et du poids des conteneurs	E/CONF.59/9 E/CONF.59/10 E/CONF.59/10/Add.1
Documents	E/CONF.59/11 E/CONF.59/11/Add.1
Questions de sécurité	E/CONF.59/12 E/CONF.59/12/Add.1
Inspection et essais des conteneurs	E/CONF.59/13 E/CONF.59/13/Add.1 E/CONF.59/13/Add.2
Identification et marquage des conteneurs	E/CONF.59/14 E/CONF.59/15 E/CONF.59/15/Add.1

Document (suite)

Questions douanières
(Anglais seulement)
(Français seulement)

Contrat de transport combiné
(Anglais seulement)
(Français seulement)

Projet de règlement intérieur de la Conférence

L'unitarisation des cargaisons

Préparation de l'ordre du jour provisoire de la Conférence

Rapport de la troisième réunion mixte OMCI/CEE pour
l'étude du projet de convention internationale sur la
sécurité des conteneurs (Londres, 7-9 février 1972)

Considérations générales sur le transport par conteneurs

Le transport par conteneurs

Progrès réalisés dans l'emploi des conteneurs pour les
transports internationaux

Note du secrétariat sur le point 6 de l'ordre du jour

Le projet de convention douanière ONU/OMCI relative
aux conteneurs et les pays africains

Opinions communiquées par certains pays africains ^{1/}
concernant les incidences du transport par conteneurs
sur les échanges africains et l'expérience faite dans
ce domaine : projet de résumé

Référence

E/CONF.59/16
E/CONF.59/16/Corr.1
E/CONF.59/16/Corr.2
E/CONF.59/16/Add.1
E/CONF.59/16/Add.2

E/CONF.59/17
E/CONF.59/17/Corr.1
E/CONF.59/17/Corr.2

E/CONF.59/18

E/CONF.59/19

E/CONF.59/20

W/TRANS/WP.24/225

TRANS/WP/1

TRANS/WP/2

TRANS/WP/3

TRANS/WP/4

TRANS/WP/5

TRANS/WP/6/Rev.1

^{1/} Cameroun, Egypte, Ethiopie, Gabon, Kenya, Nigéria, Sénégal, Tanzanie,
Zaïre, Communauté de l'Afrique de l'est.