Nations Unies E/ESCAP/CTR(2)/3

Conseil économique et social

Distr. : Générale
23 août 2010

Français
Original : Anglais

Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique
Comité des transports

Deuxième session
Bangkok, 1-3 novembre 2010
Point 6 de l'ordre du jour provisoire
Structure proposée pour un accord intergouvernemental sur les ports secs

Structure proposée pour un accord intergouvernemental sur les ports secs

Note du secrétariat

Résumé

La Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie, adoptée à la première session du Forum des ministres asiatiques des transports, tenu à Bangkok en décembre 2009, priait le secrétariat d'aider les membres et membres associés de la région, en particulier, à assurer la connectivité et l'intégration des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique et les autres modes de transport en élaborant un accord intergouvernemental sur les ports secs. La Déclaration a ensuite été approuvée par la Commission dans sa résolution 66/4 en date du 19 mai 2010.

Le présent document rappelle les raisons ayant présidé à l'élaboration d'un accord intergouvernemental sur les ports secs et dessine les contours de la structure proposée pour cet accord.

Le Comité est invité à examiner la structure proposée pour l'accord, à donner son avis quant au cadre, au contenu et au processus de négociation à venir entre les pays membres.

I. Introduction

1. Les pays membres de la CESAP reconnaissent depuis longtemps qu'il est important d'intégrer la Route d'Asie et le Chemin de fer transasiatique au moyen d'une installation de type « port sec ». Cette question a été abordée pour la première fois par la Commission, à sa quarante-huitième session, en 1992, lorsqu'elle a approuvé le projet intégré relatif au développement des infrastructures de transport terrestre en Asie (DITTA) comprenant la Route d'Asie, le Chemin de fer transasiatique et la facilitation des transports terrestres. Ce projet établissait entre autres critères pour la formulation des itinéraires routiers et ferroviaires qu'il comprenne des raccordements avec les « principaux terminaux et dépôts de conteneurs situés à l'intérieur des terres ».

2. La Conférence ministérielle sur les infrastructures, réunie à Séoul en novembre 2001, a élargi la portée du projet DITTA en préconisant « un réseau de transport régional intégré pour l'Asie englobant tous les modes de transport, y compris les chemin de fer, les routes, le transport fluvial, les ports, les terminaux de marchandises et les aéroports ».[1]

3. Si les termes « principaux terminaux et dépôts de conteneurs situés à l'intérieur des terres » et « terminaux de marchandises » ont été utilisés respectivement dans le projet DITTA et à la Conférence de Séoul, le terme de « port sec » n'est apparu qu'à la Conférence ministérielle sur les transports, tenue à Busan (République de Corée), en novembre 2006. La Conférence a noté que les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique étaient des pièces maîtresses dans la mise en place d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré, constituant une vision à long terme du développement du secteur des transports[2] et s'est déclarée convaincue que les « ports secs » jouaient un rôle important dans le développement d'un système international intermodal intégré et qu'ils pouvaient devenir des pôles de développement économique, en particulier dans les pays sans littoral et les régions intérieures reculées.[3]

4. L'importance des ports secs dans un tel système a été de nouveau soulignée lors de la première session du Forum des ministres asiatiques des transports, réunis à Bangkok en décembre 2009 et dans la résolution 66/4 de la Commission sur l'application de la Déclaration de Bangkok sur le développement des transports en Asie, dans laquelle la Secrétaire exécutive étaie priée d'« assurer la connectivité et l'intégration des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique et des autres modes de transport en favorisant l'élaboration d'un accord intergouvernemental sur les ports secs.»

5. Dans le présent document on examine la teneur d'un tel accord et propose une structure possible pour sa rédaction.

[1] Voir E/ESCAP/1249, Chap. IV, annexe, sect.1.3, produit No 1.

[2] Voir E/ESCAP/63/13, chap. V, annexe.

[3] Voir E/ESCAP/63/13, chap. V.

II. Formalisation des ports secs dans le réseau de transport régional

6. L'expérience acquise dans la mise en œuvre fructueuse des accords relatifs à la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique[4,5] montre que la formalisation des éléments d'un réseau de transport au moyen d'accords intergouvernementaux a eu pour effet a) de promouvoir le développement coordonné des infrastructures de transport en mobilisant un engagement ferme de la part des Etats membres ; b) d'accroître les financements provenant des institutions financières internationales et des donateurs bilatéraux ; et c) de renforcer la collaboration avec le secteur privé.

7. Grâce à ce succès, la formalisation d'un réseau régional de ports secs au moyen d'un accord international a) favoriserait la reconnaissance des ports secs au niveau international ; b) faciliterait les investissements dans les infrastructures; et c) renforcerait l'efficacité des services opérationnels grâce à une approche plus harmonisée du développement et du fonctionnement des ports secs dans la région.

8. Un accord intergouvernemental sur les ports secs, s'ajoutant aux accords existants sur la Route d'Asie et le Chemin de fer transasiatique, permettrait de se rapprocher de la mise en place d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré.

9. Aux niveaux régional et sous-régional, un tel accord permettrait aux États membres de reconnaître les ports secs dans les autres pays. Il serait alors possible d'expédier des marchandises et d'effectuer les formalités douanières avec un connaissement désignant un port sec comme point d'origine ou de destination ce qui contribuerait à rendre le transport plus efficace et plus rentable et à attirer davantage d'activités économiques et d'investissements sur ces sites.

10. Au niveau national, un tel accord conduirait les pays à mieux apprécier l'importance de ports secs implantés sur des sites stratégiques et militerait en faveur de la promotion et du développement de ces installations. Il permettrait également de mieux comprendre les conditions techniques et opérationnelles minimales nécessaires pour l'exploitation d'un port sec ce qui serait utile à la fois pour leur conception et leur implantation.

III. Structure proposée pour un accord intergouvernemental sur les ports secs

11. Il est proposé que la structure de l'accord intergouvernemental sur les ports secs soit similaire à celle des accords intergouvernementaux sur les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique qui ont été négociés par les pays membres sous les auspices de la CESAP.

[4] Nations Unies, *Recueil des traités* ,vol. 2323, No. 41607.

[5] Résolution 62/4 de la Commission en date du 12 avril 2006, annexe.

12. Les deux accords comprennent un préambule suivi de trois ou quatre articles de fond. Les articles restants concernent principalement la procédure et sont semblables à ceux que l'on trouve dans beaucoup d'autres conventions. Les deux accords comportent également des annexes. La première annexe dans les deux cas présente les réseaux de manière générale et décrit les itinéraires. Dans le cas de l'accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie, les annexes I et II décrivent respectivement les normes et la signalisation ; dans le cas de l'accord intergouvernemental sur le Chemin de fer transasiatique, l'annexe II énonce les principes directeurs s'appliquant aux caractéristiques techniques.

13. Pour l'accord sur les ports secs, trois articles de fond sont proposés : a) un article intitulé « Définition des ports secs d'importance internationale » définira les ports secs d'importance internationale et les termes connexes utilisés dans l'accord ; b) un autre article intitulé « Recensement des ports secs d'importance internationale » renverra à l'annexe I qui contiendra une liste des ports secs d'importance internationale dans les pays membres ; et c) un dernier article intitulé « Développement des ports secs d'importance internationale » renverra à l'annexe II qui contiendra les « conditions de fonctionnement et une classification des ports secs » et l'annexe III qui contiendra les « principes directeurs pour le développement et l'exploitation des ports secs ».

14. Le texte de l'accord intergouvernemental pourra s'inspirer d'autres accords internationaux relatifs aux transports tel que l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC)[6] et son protocole sur les grandes lignes de transport international combiné par voie navigable (17 janvier 1997), dans la mesure où ils sont pertinents.

15. En outre, la Communauté économique eurasienne (EURASEC) a élaboré une stratégie pour la mise en place et le développement d'un système de centres internationaux de logistique pour la période 2009-2020 qui pourra servir de référence au moment de l'examen des conditions de fonctionnement des ports secs.

16. Les articles restants de l'accord proposé concerneront essentiellement la procédure et seront semblables à ceux que l'on trouve dans de nombreux accords et conventions internationaux, notamment ceux relatifs aux réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique.

17. La structure proposée pour l'accord figure en annexe.

IV. Plan proposé pour l'élaboration d'un accord intergouvernemental sur les ports secs

18. Suivant les directives du Comité, le secrétariat établira un premier projet d'accord intergouvernemental sur les ports secs, en collaboration avec le Bureau des affaires juridiques au Siège de l'ONU. Une série de réunions sous-régionales sera ensuite organisée pour négocier ce premier projet. Un projet révisé de l'accord reprenant les résultats des négociations sous-régionales sera préparé et fera l'objet de nouvelles négociations jusqu'à son adoption au cours d'une réunion intergouvernementale. S'il était adopté, l'accord pourrait être ouvert à la signature au cours de la soixante-neuvième session de la Commission, en 2013. Le tableau ci-dessous décrit succinctement un plan indicatif pour l'élaboration de l'accord.

[6] Nations Unies, *Recueil des traités*,Vol. 1746, No. 30382.

Activités	*Dates indicatives*
1. Élaborer un premier projet d'accord	mai 2011
2. Convoquer des réunions sous-régionales de négociation	juin 2011-mars 2012
3. Convoquer une réunion intergouvernementale régionale pour adopter l'accord	septembre 2012
4. Ouvrir l'accord à la signature	avril/mai 2013

V. Questions à examiner

19. La structure proposée pour l'accord intergouvernemental sur les ports secs est soumise au Comité pour examen. Ce dernier est invité à donner son avis au secrétariat quant au cadre, au contenu et au plan proposé pour son élaboration.

20. Le Comité est invité à encourager les pays membres à recenser les ports secs d'importance internationale existants ainsi que les sites où des ports secs pleinement opérationnels pourraient être implantés, et de communiquer cette information au secrétariat afin que celui-ci puisse établir une liste pertinente afin de l'inclure en tant qu'annexe I à l'accord.

21. Le Comité est par ailleurs invité à encourager les pays membres à participer activement au processus de rédaction de l’accord et aux réunions prévues pour les négociations.

Annexe

Structure proposée pour un accord intergouvernemental sur les ports secs[a]

Préambule

Le préambule comprendra un texte approprié exprimant le désir des Parties de développer des ports secs d'importance internationale afin de valoriser les échanges commerciaux internationaux et la coopération régionale entre pays membres. (Préambule des Accords sur les réseaux de la Route d'Asie et le Chemin de fer transasiatique).

I. Définition des ports secs d'importance internationale

Cet article comprendra une définition de l'expression « ports secs d'importance internationale » et des termes connexes utilisés dans l'accord. (Article 1 de l'Accord sur le réseau du Chemin de fer transasiatique)

II. Recensement des ports secs d'importance internationale

Cet article renverra à l'annexe I qui contiendra une liste des ports secs d'importance internationale qui feront partie d'un plan coordonné qu'adopteront les Parties pour le développement des ports secs dans les pays membres. (Articles 2 des Accords sur les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique)

III. Développement des ports secs d'importance internationale

Dans cet article il sera proposé que le développement des ports secs soit conforme au contenu des annexes II et III de l'accord (Articles 3 des Accords sur les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique) :

a) L'annexe II contiendra une description des principales fonctions et installations et des services requis ainsi qu'un plan de classification des ports secs compte tenu de leurs fonctions, des installations et des services ;

b) L'annexe III contiendra des principes directeurs régissant le développement et l'exploitation des ports secs d'importance internationale.

IV. Procédure de signature et pour devenir Partie à l'accord

Cet article décrira la procédure de signature et pour devenir Partie à l'accord. (Article 4 de l'Accord sur le réseau du Chemin de fer transasiatique)

[a] Des renvois aux articles de l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie et de l'Accord intergouvernemental sur le Chemin de fer transasiatique contenant un libellé similaire ont été ajoutés entre parenthèses.

V. Entrée en vigueur

Cet article définira les modalités et la date d'entrée en vigueur de l'accord, notamment le nombre minimum requis de Parties à cette fin. (Article 6 de l'Accord sur le réseau de la Route d'Asie et article 5 de l'Accord sur le réseau du Chemin de fer transasiatique)

VI. Groupe de travail sur les ports secs

Cet article portera création d'un groupe de travail sur les ports secs chargé d'administrer la mise en œuvre de l'accord et de régler la fréquence des réunions du groupe ainsi que la procédure pour la convocation de réunions extraordinaires. (Article 7 de l'Accord sur le réseau de la Route d'Asie et article 6 de l'Accord sur le réseau du Chemin de fer transasiatique)

VII. Procédure d'amendement du texte principal

Cet article précisera la procédure à suivre pour amender le texte principal de l'accord, notamment les articles pouvant être amendés, la manière dont les demandes d'amendement devront être communiquées, l'organe responsable de l'examen des amendements proposés, la distribution des propositions, le nombre de voix requis pour adopter les amendements (accord de toutes les parties, majorité simple ou majorité des deux tiers) et les communications concernant les amendements. (Article 8 de l'Accord sur le réseau de la Route d'Asie et article 7 de l'Accord sur le réseau du Chemin de fer transasiatique)

VIII. Procédure d'amendement des annexes

Ces articles préciseront la procédure à suivre pour amender les annexes de l'accord, pour proposer des amendements et pour distribuer celles-ci ainsi que le processus d'adoption et les communications relatives aux amendements des annexes. Dans les Accords intergouvernementaux sur les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, il y avait deux articles : l'un pour l'annexe I et un pour les autres annexes. (Articles 9 et 10 de l'Accord sur le réseau de la Route d'Asie et articles 8 et 9 de l'Accord sur le réseau du Chemin de fer transasiatique)

IX. Réserves

Cet article précisera les circonstances dans lesquelles des réserves pourront être émises. (Article 11 de l'Accord sur le réseau de la Route d'Asie et article 10 de l'Accord sur le réseau du Chemin de fer transasiatique)

X. Retrait

Cet article précisera la procédure de retrait de l'accord ainsi que la date à laquelle ce retrait prendra effet (Article 12 de l'Accord sur le réseau de la Route d'Asie et article 11 de l'Accord sur le réseau du Chemin de fer transasiatique)

XI. Suspension de validité

Cet article précisera en termes appropriés les conditions dans lesquelles la validité de l'accord pourra être suspendue et celles dans lesquelles elle sera rétablie (article 12 de l'Accord sur le réseau du Chemin de fer transasiatique)

XII. Règlement des différends

Cet article précisera la procédure de règlement des différends. (Article 14 de l'Accord sur le réseau de la Route d'Asie et article 13 de l'Accord sur le réseau du Chemin de fer transasiatique)

XIII. Limites de l'application de l'accord

Cet article précisera en termes appropriés les limites de l'application de l'accord. (Article 15 de l'Accord sur le réseau de la Route d'Asie et article 14 de l'Accord sur le réseau du Chemin de fer transasiatique)

XIV. Notifications et communications du dépositaire

Cet article précisera en termes appropriés la manière dont le dépositaire notifiera les Parties et les autres Etats de toute action concernant l'accord. (Article 16 de l'Accord sur la Route d'Asie). (Il convient de noter que l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique ne comporte pas un tel article étant donné que les fonctions du dépositaire sont énoncées dans la partie VII de la Convention de Vienne sur le droit des traités, 23 mai 1969).

XV. Rapports entre les annexes et l'accord

Cet article définira les rapports entre l'accord et les annexes de l'accord. (Article 17 de l'Accord sur le réseau de la Route d'Asie et article 15 de l'Accord sur le réseau du Chemin de fer transasiatique)

XVI. Secrétariat

Cet article définira le secrétariat de l'accord. (Article 18 de l'Accord sur le réseau de la Route d'Asie et article 16 de l'Accord sur le réseau du Chemin de fer transasiatique)

XVII. Dépositaire

Cet article définira le dépositaire de l'accord. (Article 19 de l'Accord sur le réseau de la Route d'Asie et article 17 de l'Accord sur le réseau du Chemin de fer transasiatique)

XVIII. Annexes

A. Annexe I : ports secs d'importance internationale

Cette annexe contiendra une liste des ports secs d'importance internationale proposée par les pays membres.

B. Annexe II : conditions de fonctionnement et classification des ports secs

Cette annexe contiendra une description des principales fonctions et installations et des services requis des ports secs ainsi qu'un plan pour la classification des ports secs selon leurs fonctions, installations et services. Cette classification pourrait comprendre quatre niveaux : Classe I (la plus élevée), Classe II, Classe III, Classe IV (la moins élevée). Il est prévu qu'une fonction “dédouanement” serait un minimum requis. Il est également prévu que l'annexe serait rédigée en termes généraux et comprendrait une formule telle que « les Parties à l'accord font tout leur possible pour surclasser progressivement les ports secs en ajoutant des fonctions, des installations et des services, selon que de besoin ».

C. Annexe III : principes directeurs pour le développement et l'exploitation des ports secs

Cette annexe énoncera les principes qui devront présider au développement et à l'exploitation des ports secs d'importance internationale. Ils pourront comprendre des références à la circulation des marchandises importées et exportées, à la définition des normes ou à l'aménagement et aux conditions d'exploitation, telles que l'équipement nécessaire pour manipuler des conteneurs de 20/40 pieds, aux délais de dédouanement et à l’émission des connaissements. Il est prévu que l'annexe serait également rédigée en termes généraux et comprendrait une formule telle que « les Parties à l'accord font tout leur possible pour respecter les dispositions contenues dans les principes directeurs pour le développement et l’exploitation des ports secs ».