



**Conférence
des Nations Unies
sur le commerce
et le développement**

Distr.
GÉNÉRALE

TD/B/COM.3/72
9 janvier 2006

FRANÇAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT
Commission des entreprises, de la facilitation
du commerce et du développement
Dixième session
Genève, 21-24 février 2006
Point 4 de l'ordre du jour

**EFFICACITÉ DES TRANSPORTS ET FACILITATION DU COMMERCE POUR
UNE PLUS LARGE PARTICIPATION DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT
AU COMMERCE INTERNATIONAL***

Note établie par le secrétariat de la CNUCED

Résumé

La facilitation du commerce et des transports revêt de plus en plus d'importance pour la compétitivité des pays en développement et donc aussi pour leur potentiel de développement. Il existe un lien étroit entre la capacité de mettre en œuvre des mesures de facilitation et le niveau initial de développement d'un pays. Ce lien et les conséquences générales de la facilitation du commerce et des transports pour le développement, ainsi que les incidences du commerce des services de transport, doivent être pris en considération durant les négociations multilatérales qui se déroulent actuellement à l'Organisation mondiale du commerce. En outre, le cadre juridique et réglementaire applicable aux échanges internationaux et aux activités de transport qui en résultent est en pleine évolution, ce qui aura des incidences importantes sur le développement. Cette évolution nécessite que la CNUCED continue d'apporter son soutien aux pays en développement en faisant des travaux de recherche et d'analyse et en leur fournissant des services consultatifs et une assistance technique.

* Le présent document a été soumis à la date indiquée ci-dessus en raison de retards survenus dans la procédure.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
I. INTRODUCTION	3
II. FACILITATION DU COMMERCE ET DES TRANSPORTS ET DÉVELOPPEMENT	3
III. LE CADRE POLITIQUE INTERNATIONAL DE LA FACILITATION DU COMMERCE ET DES TRANSPORTS	8
IV. LA VOIE À SUIVRE.....	13

I. INTRODUCTION

1. Depuis 2005, la facilitation du commerce et des transports vient au premier rang des préoccupations relatives au développement, compte tenu notamment des négociations sur la facilitation du commerce qui ont lieu actuellement à l'Organisation mondiale du commerce (OMC). L'inclusion de la facilitation du commerce dans le processus de négociation témoigne, entre autres, de tendances et de faits nouveaux dans les domaines du commerce et de la logistique à l'échelle mondiale, qui ont accru la nécessité de moderniser et d'harmoniser les procédures commerciales internationales, en particulier dans les pays en développement et les pays les moins avancés (PMA).

2. La facilitation du commerce et le développement sont étroitement liés. D'une part, la facilitation du commerce et des transports est une condition nécessaire de la compétitivité commerciale, laquelle contribue à la création d'emplois et au développement. D'autre part, les mesures de facilitation sont généralement plus difficiles à mettre en œuvre dans les pays en développement et les PMA que dans les pays développés. Autrement dit, de même que l'absence de facilitation du commerce et des transports nuit au développement, de même un développement insuffisant compromet les efforts de facilitation. Cette interaction est analysée plus en détail dans la section II de la présente note thématique.

3. Compte tenu de ces liens entre la facilitation du commerce et des transports et le développement, il est impératif que les négociations multilatérales qui se déroulent actuellement à l'OMC tiennent compte des capacités de mise en œuvre des pays en développement et des PMA. Il s'agit d'un point important à la fois pour les négociations relatives à la facilitation du commerce et pour les négociations relatives aux services de transport. Le cadre juridique et réglementaire applicable aux transports à l'échelle mondiale a également une incidence importante sur les pays en développement et leur compétitivité dans les échanges internationaux. Les faits nouveaux pertinents intervenus dans le cadre de l'action internationale seront examinés dans la section III de la présente note.

II. FACILITATION DU COMMERCE ET DES TRANSPORTS ET DÉVELOPPEMENT

Les avantages de la facilitation du commerce et des transports

Avantages directs

4. Cela fait longtemps que les gains directs résultant de la facilitation du commerce et des transports ont été mis en évidence par plusieurs études nationales et internationales, notamment celles de la CNUCED, de l'Organisation pour la coopération et le développement économiques (OCDE) et de la Banque mondiale. En 1994 déjà, la CNUCED a établi un rapport sur le coût de la documentation et son incidence sur le coût final des produits, incidence qui représentait entre 3,5 et 7 % de la valeur des marchandises¹. D'après la synthèse documentaire réalisée par

¹ «Saving one hundred billion dollars annually by the year 2000», Symposium international des Nations Unies sur l'efficacité commerciale, Columbus (Ohio), fiche d'information n° 5, CNUCED, 1994.

l'OCDE en 2003 sur les gains découlant de la facilitation du commerce, ces gains se situent entre 0,04 % et 2,3 % du PIB pour la facilitation du commerce des marchandises, et la réduction des coûts de transaction varie entre 0,21 % et 10 %. Les gains socioéconomiques sont estimés à 0,13 % du PIB, dans l'hypothèse prudente d'une réduction de 1 % des coûts de transaction. Ce sont les pays en développement qui devraient y gagner le plus². Selon le rapport de la Banque mondiale sur les perspectives économiques mondiales pour 2004, le renforcement des capacités de facilitation augmenterait la valeur du commerce mondial d'articles manufacturés de quelque 377 milliards de dollars, soit d'environ 9,7 %³.

5. L'«Indicateur du commerce et du développement 2005», présenté récemment par la CNUCED, montre bien que l'infrastructure de transport et la stabilité macroéconomique sont des éléments importants de la capacité de production aux premiers stades du développement du secteur extérieur⁴. Il apparaît souhaitable d'anticiper les ajustements de plusieurs façons (mise en place d'une infrastructure dans le domaine des transports, facilitation du commerce, débureaucratisation). Par son secteur extérieur, un pays est relié à des réseaux de transport et des réseaux commerciaux mondiaux qui ne peuvent fonctionner que dans un cadre propice à la facilitation du commerce et des transports.

Le processus de développement

6. La facilitation du commerce et des transports doit être considérée comme un facteur de développement, et non simplement comme un outil administratif dont les effets se limitent aux opérations commerciales aux frontières. Les mesures de facilitation ont, pour la plupart, une incidence directe sur l'efficacité commerciale, ainsi qu'un effet indirect sur les ressources humaines globales d'un pays, son cadre juridique et son infrastructure et sur l'utilisation des technologies de l'information et de la communication (TIC). D'autre part, un niveau de développement supérieur, avec un système juridique, un système éducatif, une infrastructure et des TIC efficaces, favorise la mise en œuvre de certaines mesures de facilitation.

7. À titre d'exemple, un grand nombre de mesures de facilitation du commerce et des transports nécessitent la mise en place et l'utilisation des TIC. Sans un matériel informatique, une infrastructure de communication et des ressources humaines idoines permettant d'utiliser les TIC, il sera impossible de prendre des mesures comme l'automatisation des douanes et l'établissement de systèmes de localisation des marchandises ou de guichets uniques électroniques. L'adoption de mesures de facilitation du commerce nécessitant l'utilisation des TIC peut en outre avoir pour effet secondaire d'encourager l'utilisation de ces technologies dans d'autres secteurs de l'économie. Ainsi, au Guatemala, la mise en place d'un guichet unique électronique a conduit les petits et moyens négociants à utiliser davantage les ordinateurs et

² «Évaluation quantitative des avantages de la facilitation des échanges», OCDE, TD/TC/WP(2003)31, Paris, 2003.

³ «Global economic prospects», Banque mondiale, Washington DC, 2004.

⁴ «Developing countries in international trade 2005», UNCTAD/DITC/TAB/2005/1, Genève, 2005.

les connections Internet. On les a encouragés à réaliser les investissements nécessaires qui, maintenant, les aident aussi à mieux communiquer avec leurs clients et leurs fournisseurs⁵.

8. De même, le bon fonctionnement et l'adéquation du système financier national sont importants pour la mise en place d'un régime de garanties douanières et, réciproquement, l'appui apporté à l'établissement de ce régime peut être bénéfique à l'ensemble du système financier national. En outre, une transparence accrue dans les formalités douanières est un élément important de bonne gouvernance et peut contribuer à lutter contre la corruption de manière générale. Le bon fonctionnement des circuits de communication entre les commerçants, les prestataires de services et le secteur public favorise aussi l'établissement de comités de facilitation de commerce et des transports, tout comme la création de ces comités contribue en général à améliorer la communication entre les parties intéressées, sans se borner à la facilitation du commerce transfrontière.

9. Ces exemples montrent que la facilitation du commerce et des transports ne peut pas être considérée indépendamment du développement global d'un pays. Les indicateurs de facilitation (temps d'attente pour le dédouanement, nombre de documents et de signatures nécessaires, etc.) sont étroitement liés à des indicateurs du développement comme le revenu par habitant (voir le tableau 1). La réduction du temps d'attente et du nombre de documents ou de signatures nécessaires pour le dédouanement contribue de manière positive aux revenus d'un pays, mais elle est plus difficile pour les pays en développement que pour les pays développés.

Tableau 1. Corrélation entre certains indicateurs de la facilitation du commerce et les niveaux de revenus

Niveau de revenu des pays	Temps d'attente moyen pour le dédouanement (en nombre de jours)	Nombre moyen de documents nécessaires	Nombre moyen de signatures nécessaires
Revenu élevé	16	7	4
Revenu intermédiaire (tranche supérieure)	28	10	9
Revenu intermédiaire (tranche inférieure)	40	12	16
Bas revenu	61	13	28

Source: Marc Juhel, Banque mondiale, exposé présenté à la Réunion d'experts sur la facilitation du commerce en tant que moteur de développement, Genève, septembre 2005.

Facilitation du commerce et du transport en transit

10. Les pays sans littoral sont particulièrement tributaires de la facilitation du commerce et des transports, notamment pour le commerce de transit et l'accès aux marchés étrangers par les ports

⁵ «The establishment and operation of an electronic single window: Case study of Guatemala».

de pays limitrophes. Leur compétitivité commerciale dépend non seulement de la modernisation et de la normalisation des procédures commerciales au niveau national et dans le pays de destination, mais aussi des procédures applicables au commerce et aux transports en transit dans les pays limitrophes ou côtiers.

11. Cela dit, les pays sans littoral et les pays de transit peuvent profiter mutuellement de l'augmentation des flux commerciaux le long des couloirs de transport en transit. Dans de nombreux cas, des dispositions simples, pratiques et adaptées à chaque couloir peuvent déboucher sur des situations qui ne présentent que des avantages, le pays de transit et le pays sans littoral bénéficiant tous deux de synergies et d'économies d'échelle en matière d'investissement et de transport.

12. Des groupements d'entreprises établies le long des couloirs de transport peuvent contribuer à créer de telles synergies et économies d'échelle. Dans ce contexte, on entend par groupement une concentration sectorielle et géographique d'entreprises qui produisent et vendent divers biens et services connexes ou complémentaires liés au commerce et aux activités de transport en transit, et qui doivent donc exploiter des possibilités et régler des problèmes communs. L'élément clef qui contribue au succès d'un groupement d'entreprises est l'existence d'externalités positives, c'est-à-dire de gains ou d'autres avantages résultant d'activités exécutées par un membre du groupement pour le compte d'un autre, sans qu'il n'en coûte rien à ce dernier.

13. Les pays sans littoral et les pays de transit doivent coopérer pour encourager et promouvoir les groupements d'entreprises. Les entreprises participantes tireraient mutuellement profit d'un commerce et d'un transport en transit plus efficaces. Pour les négociants, l'amélioration de l'efficacité se traduit simplement par des livraisons moins coûteuses, plus rapides et plus fiables. Pour les prestataires de services, l'accroissement du volume des échanges permet de réaliser des économies d'échelle et de réduire les coûts. La confiance est l'une des principales clefs de la réussite d'un groupement d'entreprises. Pour établir une collaboration, il est essentiel d'instaurer la confiance entre les intéressés: elle favorise la compréhension, encourage les activités conjointes et garantit l'échange des informations voulues.

14. La CNUCED exécute actuellement un projet financé par le compte de l'ONU pour le développement, qui vise à donner aux acteurs des pays en développement sans littoral et des pays de transit des moyens durables d'améliorer leurs activités de transport en transit. Pour parvenir à cet objectif, le projet appuie la création et la promotion de groupements d'entreprises. Ceux-ci sont liés à des solutions technologiques et institutionnelles adaptées à chaque couloir, qui permettent de suivre au jour le jour les activités de transport en transit et d'élaborer des stratégies à long terme pour la facilitation du commerce et du transport.

La mise en œuvre des mesures de facilitation du commerce et des transports

Le cadre institutionnel

15. Le commerce international comporte le transport de biens et services et la circulation de véhicules le long d'un couloir constitué de divers éléments: pratiques commerciales et financières, formalités administratives, infrastructure, matériel et agents. Chacun de ces éléments est soumis à des lois et règlements nationaux et entraîne des interactions entre différents

organismes, ministères et acteurs du secteur privé, qui peuvent, d'une part, contribuer à l'élaboration de ce cadre juridique et réglementaire et, d'autre part, être appelés à faire appliquer (ou à respecter) ses modalités. Des consultations approfondies et une coordination étroite entre ces parties prenantes sont donc indispensables.

16. La plupart des obstacles au commerce et aux transports internationaux sont dus aux différences entre les règles et normes applicables aux éléments susmentionnés de part et d'autre de la frontière. D'où la nécessité d'adopter une politique moderne et de prendre des dispositions administratives qui permettent de supprimer les disparités ou incohérences d'ordres institutionnel et organisationnel.

17. La tâche risque d'être longue, mais l'instauration de la transparence est déjà considérée comme un grand pas en avant. La profession a besoin de connaître les conditions dans lesquelles les transactions commerciales seront effectuées, notamment de savoir quel sera le montant des droits, taxes, frais ou redevances à acquitter.

Besoins et capacités

18. Les besoins et priorités spécifiques des pays en matière de facilitation peuvent varier selon la structure des échanges, les partenaires commerciaux, ainsi que l'infrastructure et les services de transport disponibles. La facilitation des échanges consiste, pour une large part, à harmoniser les normes et pratiques suivies non seulement par les divers partenaires commerciaux, mais également par les différents acteurs à l'intérieur d'un même pays.

19. La facilitation du commerce couvre de nombreux pans de l'économie nationale: les transports, les communications, la finance et les mesures de réglementation, pour n'en citer que quelques-uns. Elle a des incidences sur l'économie, la fiscalité, la santé et la sécurité. Par conséquent, il est nécessaire d'établir un ensemble de politiques nationales complémentaires si l'on veut en tirer le plus grand parti possible.

20. Le niveau et le type de technologies utilisées pour différentes mesures de facilitation peuvent et doivent varier en fonction de la situation de chaque pays. À titre d'exemple, le «guichet unique» est très important car il jette les bases de nouveaux programmes de facilitation du commerce. Un «guichet unique» sera sans doute davantage automatisé dans un pays dont les négociants ont l'habitude d'utiliser des technologies de pointe que dans un pays où les négociants et les prestataires de services sont moins familiarisés avec les technologies actuelles.

21. La capacité d'utiliser les TIC peut donc être une source de progrès dans la mise en place d'initiatives visant à faciliter le commerce et les transports, et l'écart entre les pays développés et les pays en développement en matière de développement détermine également l'écart entre les besoins et les capacités de mettre en œuvre des mesures de facilitation du commerce et des transports.

III. LE CADRE POLITIQUE INTERNATIONAL DE LA FACILITATION DU COMMERCE ET DES TRANSPORTS

Les négociations sur la facilitation du commerce à l'Organisation mondiale du commerce⁶

22. La facilitation du commerce a suscité un nouvel intérêt en 2005, en grande partie grâce aux travaux du Groupe de négociation sur la facilitation des échanges. Ce groupe a entamé ses activités en 2004 sur la base de la Déclaration ministérielle de Doha (2001) et de «l'ensemble de résultats de juillet» de l'OMC (2004)⁷. Ses travaux ont été axés sur l'examen des 70 communications écrites présentées par plus de 100 délégations pour apporter des améliorations et des clarifications aux trois articles du GATT de 1994. Les communications et les débats qu'elles ont suscités ont contribué utilement à faire mieux comprendre les multiples aspects de la facilitation du commerce.

23. Les discussions du Groupe de négociation ont également donné des indications sur la façon dont une décision multilatérale relative à la facilitation des échanges pourrait être appliquée. Si l'on s'accorde à reconnaître l'intérêt de la facilitation du commerce, les avis divergent quant à son rythme. Un certain nombre de questions ont été soulevées par les pays en développement au sujet des mécanismes qui pourraient être mis en place pour leur permettre d'honorer leurs engagements (établissement de liens entre les engagements, analyse des besoins, assistance technique, renforcement des capacités, traitement spécial et différencié, etc.).

24. La mise en œuvre de mesures globales de facilitation du commerce implique souvent une refonte institutionnelle en profondeur qui peut nécessiter des ressources humaines et financières dépassant les moyens de la plupart des pays en développement. Si ces mesures devaient devenir des engagements contractés dans le cadre de l'OMC, ces pays auraient sans aucun doute besoin, pour leur application, d'une assistance et d'un soutien dont il faudrait moduler l'importance et la durée. Ces liens entre l'importance de l'assistance et du soutien, les exemptions d'engagements et le calendrier de mise en œuvre doivent être clairement établis pour chaque pays, dans le cadre de dispositions précises relatives au traitement spécial et différencié.

⁶ La facilitation du commerce n'est que l'un des éléments d'un vaste programme de négociations de l'OMC qui devrait aboutir à un engagement unique, étant entendu que «rien n'est décidé tant que tout n'est pas décidé», et les membres de l'OMC s'efforceront de trouver un juste équilibre entre tous les éléments de ce programme.

⁷ Au paragraphe 33 de la Déclaration ministérielle de Hong Kong (projet du 18 décembre 2005) les ministres ont rappelé et réaffirmé le mandat et les modalités des négociations sur la facilitation des échanges, qui figurent à l'annexe D de la décision adoptée par le Conseil général le 1^{er} août 2004, et pris note avec satisfaction du rapport du Groupe de négociation, joint en tant qu'annexe E de cette déclaration, ainsi que des observations de leurs délégations sur ce rapport, consignées dans le document TN/TF/M/11. Ils ont approuvé les recommandations figurant aux paragraphes 3, 4, 5, 6 et 7 du rapport. Aux termes du paragraphe 6 du rapport, en particulier, «le Groupe de négociation recommande que les engagements dans ce domaine qui figurent dans le mandat énoncé à l'annexe D soient confirmés, renforcés et rendus opérationnels en temps voulu».

25. La CNUCED appuie le renforcement des capacités des pays en développement et des pays les moins avancés pour les négociations de l'OMC sur la facilitation du commerce, notamment au moyen d'un fonds d'affectation spéciale établi au début de 2005 et financé par les Gouvernements suédois et espagnol. Ce fonds a été utilisé pour financer les travaux des négociateurs de pays en développement en poste dans les capitales et à Genève.

Libéralisation des transports et des services connexes

Services de transport maritime

26. À l'OMC, le rôle stratégique des services de transport maritime a été souligné dans plusieurs déclarations conjointes et plusieurs propositions de négociation présentées par des membres de cette organisation au Conseil du commerce des services réuni en session extraordinaire. En outre, des membres de l'OMC déterminés à aboutir à une libéralisation constructive dans ce secteur ont décidé de conjuguer leurs efforts à cette fin dans le cadre d'un groupe de travail informel spécial, les «collaborateurs du Groupe de négociation sur les transports maritimes».

27. Les partisans de la libéralisation des transports maritimes visent à éliminer les obstacles au commerce dans le secteur maritime, y compris les restrictions à la présence commerciale (plafonds concernant la participation étrangère et limitation du droit d'établissement; conditions de nationalité; préférences de pavillon; régimes fiscaux préférentiels). Certains membres de l'OMC ont pour objectif l'accès et le recours aux services portuaires à des conditions raisonnables et non discriminatoires, mais d'autres préconisent la suppression des limitations concernant l'accès aux marchés et le traitement national pour les services de collecte ainsi que le mouvement et le repositionnement des conteneurs vides. Les pays en développement recherchent tout particulièrement un assouplissement des limitations imposées au mouvement des personnes physiques dans le cadre des négociations plus générales sur les services, ce qui pourrait avoir des incidences importantes sur les activités liées aux transports.

28. Il convient de rappeler que la plupart des membres de l'OMC ont adopté le Modèle de liste maritime élaboré durant le *Cycle d'Uruguay* pour mieux tenir compte de la spécificité du transport maritime et encourager les pays à contracter des engagements dans ce secteur. Le Modèle de liste repose sur trois éléments essentiels: les services internationaux de transport maritime; les services maritimes auxiliaires; l'accès et le recours aux services portuaires.

29. Les derniers cycles de négociations sur le transport maritime ont été marqués par l'extension des pourparlers à de nouveaux secteurs et domaines, comme le transport multimodal et les services logistiques. Cette extension est due à plusieurs facteurs, notamment l'évolution du système commercial international, l'intégration croissante des réseaux mondiaux de production, les exigences de la production à flux tendus, le recours accru à la conteneurisation et les avancées technologiques. Certains membres affirment que les choses évoluent si vite qu'il ne suffit plus de mettre l'accent sur les services de port à port dans les négociations actuelles pour répondre aux nouvelles exigences des marchés.

Transport multimodal

30. L'inclusion du transport multimodal a été proposée pendant le cycle d'Uruguay et durant les négociations élargies de 1996 sur les services de transport maritime. Dans le cadre des négociations en cours, des membres de l'OMC ont souligné l'importance du transport multimodal et fait des propositions à ce sujet.

31. Certains membres considèrent que, pour qu'il y ait libéralisation, il est suffisant d'ouvrir le marché aux utilisateurs des services de transport multimodal, mais d'autres estiment qu'en outre les fournisseurs étrangers devraient bénéficier de l'accès au marché et du traitement national. Pour tenir compte des différents éléments entrant en jeu, on a retenu, parmi les différentes options proposées par les membres de l'OMC intéressés, l'établissement d'une liste récapitulative des services dont la libéralisation contribuerait à l'efficacité et à l'intégration du transport multimodal, liste qui servira d'outil de négociation. Ces services comprennent les transports par voies navigables intérieures, par chemin de fer et par route.

Services logistiques

32. Depuis le début des négociations en cours, plusieurs propositions ont été faites et certains membres de l'OMC ont présenté au Conseil du commerce des services, réuni en session extraordinaire, une déclaration commune visant à promouvoir la souscription d'engagements pour les services logistiques. Comme pour le transport multimodal, des membres de l'Organisation mondiale du commerce ont proposé une liste récapitulative destinée à faciliter la négociation d'engagements dans des secteurs pouvant contribuer à la libéralisation de ces services⁸. La liste établit une distinction entre les services logistiques de fret essentiels, les services logistiques de fret connexes et les services logistiques de fret non essentiels.

33. Les principaux obstacles à la fourniture de services logistiques efficaces sont les suivants: lourdeur et manque de transparence des formalités douanières et des procédures d'inspection; règles d'investissement qui limitent la présence locale; restrictions modales, (prescriptions en matière de licences de transport, par exemple) et préférences de pavillons. Les engagements concernant les services logistiques viseraient à supprimer nombre de ces restrictions.

34. On s'accorde à penser que les négociations actuelles de l'OMC sur les services de transport et l'évolution récente dans des domaines connexes comme les services logistiques visent à faciliter l'adaptation aux nouvelles réalités du marché et aux nouvelles pratiques commerciales. L'adoption d'engagements supplémentaires concernant ces services ne sera toutefois pas sans conséquences pour les pays en développement.

35. La libéralisation des services logistiques est compliquée par l'incertitude due à ce qu'il n'y a pas de rubrique consacrée à ces services dans le système de classification de l'AGCS. Il n'est pas non plus sûr que tous les services compris dans la liste récapitulative proposée relèvent de cet accord. Certains services, comme les droits de trafic aérien, ont été expressément exclus du champ de l'AGCS, mais d'autres ne sont pas définis ou sont groupés sous des rubriques générales, ce qui ajoute au flou régnant dans ce domaine. Enfin, comme la liste des services

⁸ Voir le document de l'OMC portant la cote TN/S/W/20, en date du 25 juin 2004.

logistiques englobe des services de transport multimodal, des problèmes inhérents à ceux-ci se posent aussi.

36. Les pays en développement doivent absolument veiller à ce que, tout en participant activement aux négociations, ils conservent la marge de manœuvre nécessaire pour adopter des règles et concevoir des stratégies conformes à leurs objectifs et à leurs intérêts et pour trouver des solutions qui permettent d'atténuer le coût des ajustements découlant de leurs nouveaux engagements. À cet égard, ils pourraient mettre à profit la synergie existant entre les négociations sur les transports et les services logistiques et les négociations sur la facilitation du commerce, et notamment tirer parti des mesures d'assistance technique et de renforcement des capacités prévues à l'annexe D de l'«ensemble de résultats de juillet» adopté en 2004.

Droit des transports

37. Plusieurs conventions internationales ou régionales régissent la responsabilité dans les transports maritimes, aériens et terrestres, d'où un certain degré d'uniformité à l'échelle internationale. Le droit international des transports demeure toutefois complexe.

Transport aérien de marchandises

38. La Convention de Montréal (1999) est entrée en vigueur pour 68 États qui l'ont ratifiée ou y ont accédé. Cela représente un pas important sur la voie de l'adoption d'une législation internationale uniforme, claire et transparente dans le domaine des transports aériens. La Convention ne s'applique cependant qu'au transport entre les États contractants.

Transport routier de marchandises

39. Un instrument régional qui a fait ses preuves est en vigueur dans les pays de la CEE et dans d'autres États contractants, y compris des pays en développement: la Convention de 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route (modifiée en 1978). Pour mieux l'adapter aux exigences des transports modernes, des débats ont été engagés sous les auspices de la CEE: il s'agit de s'entendre sur un protocole garantissant que les documents électroniques seront traités de la même façon que les documents de transport traditionnels sur papier. Les délibérations se poursuivront en 2006 et on espère qu'elles aboutiront à l'adoption de ce protocole.

Transport maritime de marchandises et transport multimodal comportant un parcours maritime

40. Pour ce qui est du transport maritime, trois conventions internationales sont actuellement en vigueur: les Règles de La Haye de 1924, les Règles de La Haye modifiées par le Protocole de Visby de 1968 (les «Règles de La Haye-Visby») et les Règles de Hambourg de 1978. Pour déterminer lequel de ces instruments s'applique éventuellement à une transaction internationale donnée, il faut prendre en considération plusieurs éléments, et notamment considérer si le transport est en provenance ou à destination d'un État contractant; cela dépend aussi du choix du droit applicable dans la juridiction où un litige est porté en justice ou soumis à l'arbitrage.

41. Pour ce qui est du transport multimodal, aucun régime de responsabilité uniforme n'est actuellement en vigueur. De ce fait, la responsabilité reste régie par un ensemble complexe

de conventions internationales conçues pour le transport unimodal, d'accords régionaux, de lois nationales et de contrats types. Les efforts antérieurs pour établir un régime international uniforme qui soit acceptable n'ont rien donné.

42. Un groupe de travail de la CNUDCI sur le droit des transports a commencé en 2002 à discuter de l'élaboration d'un nouvel instrument international dans ce domaine, qui s'appliquerait avant tout aux transports maritimes, mais vaudrait aussi pour tous les contrats de transport multimodal comportant un parcours maritime. Ce groupe de travail devrait poursuivre ses délibérations, auxquelles la CNUCED contribue, et il a été proposé d'achever la rédaction d'un projet de convention à la fin de 2007.

Sécurité des transports

Application du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires

43. Le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), qui vise à accroître la sécurité à bord des navires et à l'interface navire-port, est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004. D'après les données soumises à l'Organisation maritime mondiale, les États et les professionnels ont réussi à mettre en œuvre les nombreuses dispositions de cet instrument, sans que le trafic en pâtisse grandement.

44. Si les avis concordent sur la nécessité de renforcer les mesures de sécurité, il faut bien voir que l'application du nouveau régime international de sécurité maritime entraîne des investissements et des dépenses supplémentaires pour tous les intéressés et exige une modification des procédures opérationnelles ainsi que des pratiques commerciales. Même si des estimations préliminaires des coûts liés à l'application du Code ISPS ont été faites aux niveaux national et international, on a encore trop peu de données pour procéder à une évaluation complète.

45. Pour arriver à mieux comprendre les incidences économiques potentielles du nouveau régime international de sécurité, et en particulier ses conséquences pour les pays en développement, le secrétariat de la CNUCED a entrepris deux études. La première est une étude de cas mettant l'accent sur certains ports d'Afrique, d'Asie, d'Amérique latine et d'Amérique du Nord. Elle vise à donner une idée de l'importance des dépenses portuaires entraînées par l'application du Code, ainsi que des avantages procurés par l'amélioration de la sécurité des ports, compte tenu des différences entre les niveaux de développement.

46. La deuxième étude de la CNUCED a pour objet de fournir des données sur la situation à l'échelle mondiale. Des questionnaires ont été envoyés à tous les intéressés – États, sociétés propriétaires ou exploitantes de navires et ports du monde entier – pour aider à mesurer l'incidence du Code. On espère que les résultats de cette enquête permettront de se faire une meilleure idée des conséquences économiques potentielles du nouveau régime international de sécurité maritime pour les pays en développement, et d'évaluer la charge qu'impose la nouvelle réglementation.

Le Cadre de normes de l'OMD visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial

47. L'adoption, sous les auspices de l'Organisation mondiale des douanes (OMD), du nouveau Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial est une des mesures les plus importantes prises récemment au niveau international pour accroître la sécurité de la chaîne d'approvisionnement. Cet instrument a été adopté à l'unanimité par les membres de l'OMD en juin 2005. Il comporte 17 normes, complétées par des annexes techniques détaillées.

48. Le Cadre vise à promouvoir une coopération étroite entre les administrations douanières, ainsi que l'établissement de solides relations de partenariat entre les douanes et les entreprises. Il comporte quatre éléments principaux: harmonisation des données préalables de la déclaration de chargement qui doivent être transmises par voie électronique pour les envois à l'arrivée, au départ et en transit; adoption d'une démarche cohérente en matière de gestion des risques afin de lutter contre les menaces en matière de sécurité; définition des avantages que la douane offrira aux entreprises qui appliquent les pratiques conseillées et respectent les normes minimales en matière de sécurité de la chaîne logistique (opérateurs économiques agréés); inspection obligatoire des conteneurs et du fret à haut risque au départ, sur demande raisonnable du pays destinataire.

49. Les membres de l'OMD qui ont fait part de leur intention d'appliquer les normes doivent fournir un calendrier de mise en œuvre et présenter des rapports périodiques concernant les progrès réalisés. Un directeur chargé du respect et de la facilitation a été nommé pour superviser et diriger la mise en œuvre du Cadre. Au 11 octobre 2005, quelque 116 administrations douanières avaient déjà notifié leur intention d'appliquer cet instrument.

IV. LA VOIE À SUIVRE

50. La facilitation du commerce et des transports a des incidences directes sur la compétitivité des pays en développement, et on prend de mieux en mieux conscience de ses liens avec le développement. Les dirigeants doivent s'employer à enclencher un processus positif, facilitation et développement se renforçant mutuellement.

51. Il est nécessaire de renforcer les programmes de facilitation du commerce et des transports, et d'en accroître la cohérence, de promouvoir la coopération régionale et d'encourager les initiatives concernant certains couloirs. La CNUCED devrait continuer à contribuer aux efforts dans ce domaine, en fournissant des services consultatifs et une assistance technique.

52. Les technologies de l'information et de la communication sont appelées à jouer un rôle croissant dans la conception et l'application de mesures et programmes visant à faciliter le commerce et les transports. Dans ce contexte, l'automatisation douanière devrait prendre une importance toujours plus grande et le système douanier automatisé (SYDONIA) de la CNUCED conservera sans doute toute son utilité.

53. Le secrétariat de la CNUCED est prêt à contribuer, dans la limite de son mandat et de ses compétences, à la formation d'un consensus sur les questions susmentionnées, ainsi qu'à coopérer avec tous les organismes nationaux et internationaux compétents pour trouver, dans le domaine de la facilitation du transport et du commerce, les solutions les mieux adaptées aux besoins et aux capacités des pays en développement, qui leur permettent de participer plus

efficacement aux échanges mondiaux. Parmi les questions à étudier plus avant, on citera la capacité vérifiable des pays en développement de s'acquitter de leurs nouvelles obligations, les mécanismes requis pour pouvoir vérifier cette capacité et, surtout, le lien nécessaire entre celle-ci et l'assistance technique à fournir.

54. Pour rationaliser les activités d'assistance technique et de renforcement des capacités dans le domaine de la facilitation du commerce et des transports, et poursuivre les «efforts de collaboration» préconisés dans l'annexe D de l'«ensemble de résultats de juillet» adopté par l'OMC en 2004, la CNUCED continue à promouvoir la coopération entre le secteur public et le secteur privé. La coopération interorganisations instituée par le Comité de haut niveau sur les programmes vise à coordonner l'action des organismes des Nations Unies et des institutions apparentées, tandis que le Partenariat pour la facilitation du commerce mondial, d'une portée plus générale, rassemble tous ceux qui participent à la facilitation des échanges. Ces mécanismes institutionnels répondent à la nécessité d'associer un éventail d'acteurs aussi large que possible aux efforts visant à soutenir les négociations et la mise en œuvre de leurs résultats.

55. L'assistance technique et l'aide au renforcement des capacités peuvent beaucoup contribuer à la facilitation du commerce. Leur efficacité dépend de trois facteurs essentiels: premièrement, la coordination nationale entre les bénéficiaires de l'assistance technique, compte tenu du fait que la facilitation du commerce est une activité intersectorielle intéressant divers organismes publics, ainsi que le secteur privé; deuxièmement, la coordination entre les organismes internationaux de financement et les pays donateurs; troisièmement, la capacité des pays voisins de comprendre l'intérêt que présente l'établissement de synergies régionales en tirant un meilleur parti des programmes d'assistance technique, par exemple en assurant la cohérence de ces programmes dans une perspective régionale.

56. L'évolution de la législation internationale a aussi des conséquences importantes pour les pays en développement. Les travaux menés par la CNUDCI en vue d'harmoniser les régimes de responsabilité pour les transports maritimes et les services porte-à-porte connexes auront des répercussions sur tous ceux qui participent au commerce et aux transports internationaux, y compris bien entendu les pays en développement. Leur impact sera particulièrement prononcé pour les petites et moyennes entreprises qui prennent part aux échanges internationaux, aussi est-il indispensable que les pays en développement, où les PME constituent l'essentiel de la communauté commerciale, participent activement à ces travaux.

57. En outre, l'évolution dans le domaine de la sécurité des transports continuera à avoir des retombées sur les fournisseurs et les utilisateurs de services de transport, ainsi que sur les systèmes de commerce et de transport internationaux, y compris ceux des pays en développement. La CNUCED, en collaboration et en consultation avec les organisations internationales compétentes, suivra cette évolution et analysera ses conséquences pour les pays en développement.

58. Ces questions, en particulier celles qui concernent la facilitation du commerce, continueront à jouer un rôle de premier plan dans le développement. Elles doivent donc être analysées de façon approfondie aux futures réunions d'experts de la CNUCED, en vue de définir des mesures et des stratégies qui permettent aux pays en développement d'exploiter au mieux les possibilités qui s'offrent à eux.