



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

Distr.
GÉNÉRALE

TD/B/COM.3/52
TD/B/COM.3/EM.17/3
12 décembre 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT

Commission des entreprises, de la facilitation du commerce
et du développement

Septième session
Genève, 24-28 février 2003

**RAPPORT DE LA RÉUNION D'EXPERTS SUR L'EFFICACITÉ DES
TRANSPORTS ET LA FACILITATION DU COMMERCE POUR UNE
PLUS GRANDE PARTICIPATION DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT
AU COMMERCE INTERNATIONAL: DIFFICULTÉS ET POSSIBILITÉS
D'APPLICATION DES MESURES ACTUELLES DE FACILITATION
DU COMMERCE POUR LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT**

tenue au Palais des Nations, à Genève,
du 25 au 27 novembre 2002

TABLE DES MATIÈRES

<u>Chapitre</u>	<u>Page</u>
I. Résumé établi par le Président	3
II. Questions d'organisation	11
Annexe	
Participation	12

Chapitre I

RÉSUMÉ ÉTABLI PAR LE PRÉSIDENT

Introduction

1. Conformément à la demande formulée par la Commission des entreprises, de la facilitation du commerce et du développement à sa sixième session, la Réunion d'experts sur l'efficacité des transports et la facilitation du commerce pour une plus grande participation des pays en développement au commerce international a été convoquée, à Genève, du 25 au 27 novembre 2002. Les participants ont examiné les questions ci-après:

1. Approche générale de la facilitation du commerce;
2. Sécurité et facilitation du commerce;
3. Technologies électroniques et facilitation du commerce;
4. Pays sans littoral, pays de transit et facilitation du commerce;
5. Mesurer l'efficacité de la facilitation du commerce;
6. Règles multilatérales concernant la facilitation du commerce;
7. Cadre juridique;
8. Application des mesures de facilitation du commerce;
9. Aspects institutionnels de la facilitation du commerce.

2. Des communications ont été présentées par des intervenants invités et des experts nationaux sur leur expérience en matière de facilitation du commerce¹.

1. Approche générale de la facilitation du commerce

3. Bien qu'il existe diverses définitions du concept de facilitation du commerce, les experts sont d'une manière générale convenus que la facilitation du commerce pouvait s'entendre d'un processus de simplification faisant appel à des coutumes et des pratiques reconnues au niveau international, à la normalisation d'installations et de moyens matériels, et à l'harmonisation des lois et réglementations en matière de commerce et de transport. La facilitation du commerce était aussi à la fois une activité de traitement de l'information et une activité d'amélioration et de renforcement des conditions logistiques, débouchant sur des solutions à long terme devant

¹ Des communications ont été présentées par des experts des pays suivants: Albanie, Algérie, Bhoutan, Bolivie, Djibouti, Ghana, Jamaïque, Jordanie, Nigéria, Ouganda, Pakistan, République islamique d'Iran, Suède et Togo.

profiter à tous les acteurs des secteurs du commerce et des transports, et elle constituait ainsi un facteur de croissance du commerce et de l'économie.

4. Pour contribuer efficacement au développement du commerce, la facilitation du commerce devait être abordée de façon globale et cohérente, avec une prise en compte de tous les aspects des transactions commerciales. Il a largement été reconnu qu'elle devait être conçue à un niveau de décision publique plutôt qu'à un niveau purement technique, afin de garantir la formulation et l'application de politiques cohérentes de facilitation.

5. Les experts sont convenus que la facilitation du commerce était une priorité manifeste non seulement pour les pays en développement, mais aussi pour les pays développés. Les pays en développement auraient toutefois besoin d'une large assistance pour être en mesure d'appliquer des systèmes efficaces. Cette assistance devrait porter sur tous les éléments de la facilitation du commerce identifiés au cours de la Réunion.

6. Les experts ont souligné la nécessité d'une participation de tous les acteurs à la définition et à l'application des mesures de facilitation du commerce, ainsi que la nécessité d'un soutien des pouvoirs publics. Des partenariats entre secteur public et secteur privé étaient essentiels pour parvenir à des solutions généralement acceptables. Les experts ont toutefois évoqué les difficultés rencontrées par les pays en développement pour instaurer de tels partenariats.

2. Sécurité et facilitation du commerce

7. Les experts ont examiné les récentes mesures adoptées par les autorités des États-Unis, qui entreraient bientôt en vigueur. Ces mesures, qui influeraient sur le commerce d'importation de ce pays, visaient à renforcer la sécurité des chaînes d'approvisionnement par la détection des cargaisons à risque dans les ports d'origine et l'instauration de nouveaux partenariats entre administrations douanières. Des mesures étaient actuellement élaborées dans des instances multilatérales telles que l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation mondiale des douanes (OMD). La vulnérabilité du commerce international au terrorisme, les stratégies à appliquer aux niveaux national et international, et la mobilisation de ressources technologiques et humaines pour lutter contre le terrorisme ont été les principaux sujets liés à la sécurité qu'ont examinés les experts.

8. À l'heure actuelle, le trafic conteneurisé représentait la moitié environ de la valeur du commerce mondial. Une analyse du commerce mondial conteneurisé - actuellement plus de 200 millions d'EVP de mouvements portuaires par an - montrait que ce commerce était vulnérable et pouvait donner lieu à des abus. Le fait qu'un conteneur pouvait servir à transporter des armes de destruction massive vers un pays pouvait avoir des conséquences catastrophiques pour le commerce mondial. De nouvelles menaces pour la sécurité nécessiteraient de modifier la façon dont étaient effectuées les opérations de commerce international et de transport et entraîneraient une refonte des pratiques actuelles.

9. La conception et l'application de nouvelles stratégies, telles que l'Initiative sur la sécurité des conteneurs et le Partenariat douanier et commercial contre le terrorisme, ainsi que la collecte d'informations préalablement au chargement des navires, étaient quelques exemples des mesures adoptées par les autorités des États-Unis à cet égard. L'application de ces stratégies reposait sur

l'utilisation de technologies non intrusives pour l'inspection des conteneurs, des systèmes d'information permettant l'application de techniques de gestion des risques, et des effectifs suffisants en personnel qualifié pour effectuer les contrôles sur place.

10. D'après les experts, des mesures liées à des raisons de sécurité pouvaient aider à obtenir l'information précise et actualisée nécessaire à une analyse des risques, puis au dédouanement. Une coopération plus étroite entre administrations douanières nationales, y compris avec celles des pays en développement, aiderait la communauté internationale à mettre en place de meilleurs systèmes de surveillance et à préserver l'intégrité, au niveau mondial, du commerce. Des ressources financières et techniques devraient être fournies aux pays en développement pour qu'ils puissent profiter de ces mesures. Les débats ont toutefois montré que des règles d'application restaient à définir ou à préciser pour éviter toute désorganisation inutile des échanges commerciaux.

3. Technologies électroniques et facilitation du commerce

11. Les communications présentées par de grandes entreprises de transport ont montré comment les technologies électroniques étaient utilisées dans la facilitation du commerce. Les mouvements physiques de marchandises conteneurisées étaient simples et directs, c'était des procédures documentaires associées à ces mouvements physiques que résultait la complexité. Pour améliorer la situation, une grande entreprise de transport avait adopté une stratégie pour parvenir à traiter la majorité de ses transactions par le biais de technologies électroniques d'ici la fin de 2004; elle s'était déjà dotée d'un site Web et de liaisons EDI (échange de données informatisé) qui étaient utilisés par des négociants aussi bien de pays développés que de pays en développement.

12. Un transitaire a confirmé que les technologies électroniques jouaient un rôle essentiel dans la facilitation du commerce et pouvaient aider les pays en développement à sensiblement améliorer la circulation des marchandises. L'élimination du connaissance négociable libérerait les transactions documentaires électroniques et permettrait de les intégrer dans les processus de production, d'achat et de commercialisation des entreprises. La promotion d'outils Web pouvait aider des pays moins avancés à surmonter les traditionnels obstacles au commerce. Il était toutefois évident que, dans beaucoup de cas, des mesures aussi simples que la maintenance d'installations et d'équipements, la simplification de procédures douanières et autres lourdes et fastidieuses, la délégation de pouvoirs et l'amélioration de la formation du personnel apporteraient des améliorations appréciables.

13. Les experts sont convenus que l'utilisation des technologies de l'information et de la communication était importante pour l'application des mesures de facilitation du commerce et l'échange d'informations. Il a toutefois été noté qu'il fallait, dans un premier temps, simplifier et harmoniser les procédures à partir des normes, des règles et des instruments internationaux déjà approuvés.

4. Pays sans littoral, pays de transit et facilitation du commerce

14. Les experts ont examiné, en s'appuyant sur les communications nationales présentées, divers aspects de la facilitation du commerce dans le cas des pays sans littoral et des pays de

transit. Un élément essentiel pour ces pays était le développement d'infrastructures nationales et internationales de transport. Des accords et une législation sur les transports avaient déjà été adoptés aux niveaux régional et sous-régional, par exemple en Amérique latine (Communauté andine - Bolivie, Colombie, Équateur, Pérou et Venezuela - et Marché commun du Sud (MERCOSUR) - Argentine, Brésil, Paraguay et Uruguay). Ces accords visaient à faciliter le trafic de transit et à promouvoir des opérations de transport efficaces sur la base d'un accès égal aux marchés, d'un traitement non discriminatoire et d'une libre concurrence. Les accords portaient aussi sur des questions douanières ainsi que sur des questions d'assurance, de contrats de transport et de transport multimodal. La création de postes frontières communs pour des opérations conjointes de contrôle - douane, immigration, prescriptions sanitaires - était un autre moyen de faciliter le trafic de transit.

15. Les partenariats secteur public-secteur privé étaient aussi un moyen efficace de régler des problèmes de transit. Par exemple, un accord de gestion entre Djibouti et un exploitant international de terminaux avait permis d'accroître la productivité portuaire, et ainsi d'améliorer le transit des marchandises pour l'Éthiopie. Un accord bilatéral de transit avait en outre contribué à une plus grande efficacité des services de transport.

16. Les problèmes rencontrés dans le développement du commerce entre deux pays sans littoral ont été illustrés par le cas des exportations de marchandises d'Ouganda vers la Zambie, opération pour laquelle il fallait faire appel à quatre réseaux ferroviaires et à des transports lacustres. Des différences d'infrastructure matérielle, tels des écartements de rail différents, qui alourdissaient les coûts du fait que les marchandises devaient être transbordées d'un système ferroviaire à un autre, étaient un exemple de ces problèmes.

17. Les problèmes de transit des pays sans littoral figuraient parmi les questions qui seraient examinées à la Conférence ministérielle des pays en développement sans littoral et de transit et d'institutions de financement et de développement sur la coopération en matière de transit prévue en août 2003. Les experts ont été informés de la préparation de cette conférence, qui se tiendrait à Almaty (Kazakhstan) et serait précédée de réunions régionales en Afrique, en Asie et en Amérique latine, ainsi que de deux réunions d'un comité préparatoire intergouvernemental.

5. Mesurer l'efficacité de la facilitation du commerce

18. Les experts ont été informés des études menées dans un certain nombre de pays en vue de mesurer l'impact et les gains procurés par la facilitation du commerce. Un meilleur service assuré à la clientèle, une diminution des délais et une plus grande sécurité des transactions, ainsi qu'un accroissement des recettes et des débouchés commerciaux, ont été cités parmi les avantages apportés par la facilitation du commerce. Au Pérou, un programme sur cinq ans de réduction des délais de dédouanement pour les marchandises importées avait permis de ramener le délai moyen de 30 jours à 24 heures et s'était traduit par des économies estimées à 72 millions de dollars des États-Unis en l'an 2000 pour les entreprises concernées.

19. Des études réalisées par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) sur les avantages commerciaux de la facilitation du commerce s'étaient intéressées aux coûts directs et indirects des transactions commerciales. Des évaluations qualitatives et quantitatives avaient été faites pour le secteur public et les entreprises là où des économies

substantielles semblaient pouvoir être obtenues. Il avait toutefois été difficile de parvenir à des résultats recueillant un accord général. Une étude réalisée au Pakistan montrait que les économies potentielles attribuables à l'application de mesures de facilitation du commerce pouvaient représenter l'équivalent de la facture du fret maritime du pays.

20. Une étude intitulée *Customs Time Release Study*, mise au point par l'OMD, constituait un instrument permettant de formaliser l'évaluation des avantages procurés par la facilitation du commerce. À l'appui de cette initiative, la Banque mondiale avait décidé d'élaborer un logiciel avec lequel de telles études pourraient être conduites par plusieurs pays de façon standard.

21. Des études restaient à réaliser pour comprendre l'apparente absence de demande de mesures de facilitation du commerce dans de nombreux pays en développement. Les mesures courantes dont bénéficiaient de grandes entités commerciales dans certains pays en développement semblaient ne pas toujours être considérées comme accessibles aux petites et moyennes entreprises. Pour réaliser le véritable potentiel de la facilitation du commerce, il faudrait en faire bénéficier toutes les entreprises et toutes les transactions commerciales.

22. Les experts ont reconnu qu'il était extrêmement difficile de quantifier les avantages procurés par des programmes globaux de facilitation du commerce. Même si les actuelles analyses coûts-avantages se limitaient généralement à l'évaluation de mesures bien spécifiques et bien définies de facilitation du commerce, il a été estimé que ce type d'évaluation pouvait néanmoins être extrêmement utile.

6. Règles multilatérales concernant la facilitation du commerce

23. La première série de discussions sur la facilitation du commerce, au titre du Programme pour le développement adopté à Doha, du Conseil du commerce des marchandises de l'OMC était arrivée au stade de la récapitulation des travaux. Plusieurs propositions de clarification et d'amélioration des articles V, VIII et X de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) avaient été faites par divers membres de l'OMC, qui proposaient que les règles de l'OMC en matière de facilitation du commerce soient renforcées. Des négociations devaient démarrer à la suite de la Conférence ministérielle de Cancún, après accord sur les modalités de négociation.

24. Les experts ont examiné les avantages et les inconvénients de règles multilatérales obligatoires et de règles de «l'effort maximal», les deux pouvant d'ailleurs être nécessaires. Une large discussion a également eu lieu sur les liens entre de nouvelles règles et les deux autres éléments du mandat défini à Doha, à savoir les besoins et les priorités, et l'assistance technique et le renforcement des capacités. Alors qu'il était évident que beaucoup de pays en développement auraient besoin d'une assistance pour déterminer leurs besoins et leurs priorités et appliquer toute nouvelle règle, les modalités d'un éventuel accord sur la facilitation du commerce ont suscité un très large débat. Un consensus clair s'est toutefois dégagé quant à la nécessité d'aider les pays en développement à améliorer leur participation au commerce international par l'application de normes déjà approuvées et existantes, qu'elles soient obligatoires ou non.

25. Enfin, les experts sont généralement convenus que l'identification des besoins et des priorités ainsi que la définition de l'assistance technique dans les pays en développement devraient englober des éléments tels que les besoins en infrastructures et en ressources humaines et financières pour l'application des articles V, VIII et X du GATT, qui étaient actuellement à l'étude, et que l'analyse devrait non seulement rendre compte de la situation effective, mais aussi contribuer à une quantification de ces besoins.

7. Cadre juridique

26. Il est ressorti des discussions que le commerce serait considérablement facilité par l'existence d'un cadre juridique approprié, favorisant la certitude, la prévisibilité et l'uniformité des règles et règlements applicables au commerce international. Un certain nombre de pays en développement s'employaient actuellement à élaborer et appliquer une législation visant à accroître l'efficacité du commerce et des transports. Des exemples ont été donnés de domaines où l'absence de cadre juridique international obligeait des pays et des régions à recourir à des approches nationales et régionales pour des questions aussi importantes que la réglementation des responsabilités en matière de transport multimodal. Alors que le transport multimodal ou porte à porte devenait de plus en plus important, en particulier pour les pays en développement, il n'existait pas de régime juridique international uniforme qui soit applicable. La prolifération de lois et règlements aussi divers que variés aboutissait à une situation de totale hétérogénéité au niveau international. Il a été souligné que des discussions se poursuivaient au sein d'une instance internationale sur l'élaboration d'un instrument juridique international en la matière et qu'il était essentiel que les pays en développement y participent de façon que leurs intérêts soient dûment pris en compte. Dans ce contexte, il a été noté que des organisations, telles que la CNUCED et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique de l'ONU, ainsi que les autres commissions régionales, pouvaient jouer un rôle important en fournissant l'assistance nécessaire aux pays en développement.

27. Une autre question abordée a été celle de l'utilisation des moyens électroniques de communication dans le commerce international. Il a généralement été convenu que les technologies de l'information faciliteraient beaucoup le commerce en réduisant les coûts et les délais de transmission des nombreux documents associés aux transactions commerciales internationales et aux opérations de transport. Les experts ont en particulier évoqué les problèmes posés par l'utilisation de documents de transport négociables classiques tels que les connaissements. Les parties commerciales étaient instamment invitées à éviter autant que possible d'utiliser des connaissements négociables. L'utilisation de documents non négociables tels que les lettres de transport maritime faciliterait à l'évidence le passage à des procédures électroniques. Il a été souligné que la législation dans la plupart des pays, en particulier dans les pays en développement, n'autorisait pas l'utilisation de moyens électroniques de communication, et notamment l'utilisation de signatures électroniques.

8. Application des mesures de facilitation du commerce

28. Les discussions sur l'application des mesures de facilitation du commerce ont fait ressortir la nécessité de disposer d'un organisme central compétent pour l'exécution de programmes de facilitation du commerce. Il a été souligné que les possibilités d'action au niveau international étaient limitées dès lors que de 30 à 40 % des transactions internationales étaient des transactions

intragroupes - c'est-à-dire entre filiales de sociétés transnationales - et que jusqu'à 90 % du processus d'information s'effectuait à l'intérieur des pays exportateurs ou des pays importateurs. Dans ces conditions, la gestion de l'information concernant les transactions commerciales internationales était essentiellement une tâche nationale.

29. Les experts ont reconnu qu'au niveau national, il ne devrait pas être nécessaire de créer de nouvelles structures pour mener à bien des activités fondamentales en matière de facilitation du commerce, et que pour les réseaux d'appui nécessaires, il fallait profiter des plates-formes ou des réseaux qui existaient déjà au niveau des entités publiques ou privées. Il était important que les organismes soient mis en réseau, ce qui créerait une structure institutionnelle pouvant appliquer une stratégie nationale globale et cohérente en matière de facilitation du commerce.

30. Les experts ont reconnu que l'application de mesures de facilitation du commerce était un processus continu, qui faisait partie du développement d'une nation et exigeait transparence et confiance des partenaires, publics et privés, nationaux et internationaux. Des efforts devaient être faits au niveau national, avec un maximum de volonté et de soutien politiques. Mobiliser les réseaux nationaux existants d'associations professionnelles de commerce et de transport, en entrecroisant divers partenariats sectoriels, était probablement la solution la plus souhaitable, mais dans certains cas, il pourrait être nécessaire de créer un organisme national pour introduire les changements voulus. La transparence était un élément essentiel pour obtenir des résultats; elle impliquait publications, formation et services d'assistance pour aider les entreprises et les négociants à bien comprendre les règles. Pour une bonne application de certaines mesures de facilitation du commerce, il n'était pas forcément nécessaire de recourir à des systèmes d'information et de communication.

31. Une autre opinion exprimée a été que le commerce était véritablement international et que les pays avaient besoin de procédures et de réglementations standards et homogènes, éventuellement supervisées par un organisme international tel que l'OMC. Une autre option pouvait être d'élaborer et d'appliquer, selon les besoins, des procédures simples, fiables et efficaces approuvées par des organismes privés et publics, mais ne découlant pas nécessairement d'accords internationaux. Une méthode progressive pour identifier la nature du problème et définir une approche correcte pour les pays en développement a été présentée et examinée, qui devrait également être utilisée pour chiffrer le coût des réformes de facilitation du commerce et dégager les ressources financières et techniques nécessaires à l'application des propositions.

9. Aspects institutionnels de la facilitation du commerce

32. Les experts ont examiné les activités menées par divers organismes internationaux et organismes des Nations Unies, dont l'OMD, l'OMC, la Banque mondiale, l'OCDE, la Commission économique pour l'Europe de l'ONU, la CESAP et d'autres commissions régionales, ainsi que la CNUCED. Il a généralement été reconnu qu'une plus grande coopération entre les diverses organisations compétentes était essentielle, car elle permettrait de mobiliser les compétences et l'expérience nécessaires à une application plus efficace des programmes de facilitation du commerce.

33. Les circonstances actuelles, y compris les discussions multilatérales à l'OMC et les nouvelles mesures de sécurité devant être examinées à l'OMD, à l'OMI et à l'OIT, avaient

conduit à accorder sans retard une large attention à la facilitation du commerce. C'était là une occasion unique d'envisager et de concevoir la stratégie structurelle qui aurait dû depuis longtemps aider les pays en développement à se doter d'institutions commerciales plus efficaces. À cet égard, il était essentiel que d'éventuelles règles obligatoires internationales et de nouvelles mesures de sécurité soient évaluées conjointement avec des engagements portant sur des mesures appropriées d'assistance technique et de renforcement des capacités qui assureraient une infrastructure durable pour le développement du commerce grâce à la création d'institutions efficaces en matière de commerce et de transport.

34. Les nouvelles perspectives internationales auxquelles étaient confrontés les pays en développement rendaient encore plus nécessaire pour les organisations s'occupant de facilitation du commerce de rationaliser toujours plus leurs activités en identifiant des domaines de spécialisation, de coopération et d'intégration. Par ailleurs, l'accent devrait être mis sur l'expérience et les savoir-faire locaux, nationaux et régionaux, par opposition à une assistance technique traditionnelle faisant appel aux services d'experts étrangers.

35. Des initiatives supplémentaires pouvaient être envisagées qui regrouperaient et relieraient des réseaux de facilitation du commerce aux niveaux national et local; elles seraient ouvertes au secteur public et au secteur privé ainsi qu'à toutes les organisations menant des activités de facilitation du commerce.

Chapitre II

QUESTIONS D'ORGANISATION

A. Convocation de la Réunion d'experts

36. La Réunion d'experts sur l'efficacité des transports et la facilitation du commerce pour une plus large participation des pays en développement au commerce international: difficultés et possibilités d'application des mesures actuelles de facilitation du commerce pour les pays en développement a eu lieu au Palais des Nations, à Genève, du 25 au 27 novembre 2002.

B. Élection du bureau

(Point 1 de l'ordre du jour)

37. À sa séance d'ouverture, la Réunion d'experts a élu le bureau ci-après:

Président: M. Debabrata Saha (Inde)

Vice-Président/Rapporteur: M. Joaquin Bellmunt (Espagne)

C. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux

(Point 2 de l'ordre du jour)

38. À la même séance, la Réunion a adopté l'ordre du jour provisoire distribué sous la cote TD/B/COM.3/EM.17/1; l'ordre du jour se lisait donc comme suit:

1. Élection du bureau.
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux.
3. Difficultés et possibilités d'application des mesures actuelles de facilitation du commerce.
4. Adoption du rapport de la Réunion.

D. Documentation

39. Pour l'examen du point de fond de son ordre du jour, la Réunion d'experts était saisie d'une note du secrétariat de la CNUCED intitulée «Difficultés et possibilités d'application des mesures actuelles de facilitation du commerce» (TD/B/COM.3/EM.17/2).

E. Adoption du rapport de la Réunion

(Point 4 de l'ordre du jour)

40. À sa séance de clôture, la Réunion d'experts a autorisé le Rapporteur à établir, sous l'autorité du Président, la version finale du rapport de la Réunion.

Annexe

PARTICIPATION*

1. Des experts des États membres de la CNUCED ci-après ont participé à la Réunion:

Albanie	Ghana
Algérie	Grèce
Angola	Guinée
Bangladesh	Guinée équatoriale
Bhoutan	Guyana
Bolivie	Hongrie
Brunéi Darussalam	Inde
Burkina Faso	Iran (République islamique d')
Burundi	Italie
Cameroun	Jamaïque
Chine	Jordanie
Congo	Kenya
Côte d'Ivoire	Kirghizistan
Cuba	Madagascar
Djibouti	Malaisie
Égypte	Malawi
El Salvador	Maurice
États-Unis d'Amérique	Mongolie
Éthiopie	Népal
Fédération de Russie	Niger
Fidji	Nigéria
Géorgie	Norvège

Oman	République dominicaine
Ouganda	République populaire démocratique de Corée
Pakistan	République tchèque
Paraguay	Roumanie
Pérou	Sainte-Lucie
Philippines	Sénégal
Portugal	Suède
Qatar	Suisse
République arabe syrienne	Togo
République de Corée	Tunisie
République démocratique du Congo	Yougoslavie
République de Moldova	Zimbabwe

2. Les organisations intergouvernementales ci-après étaient représentées à la Réunion:

Commission européenne

Groupe des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique

Organisation de coopération et de développement économiques

Organisation internationale de la francophonie

Organisation mondiale des douanes.

3. Une institution spécialisée et une institution apparentée étaient représentées à la Réunion:

Organisation des Nations Unies pour le développement industriel

Organisation mondiale du commerce.

* La liste des participants porte la cote TD/B/COM.3/EM.17/INF.1.

4. Les institutions des Nations Unies ci-après étaient représentées à la Réunion:

Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement

Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique

Commission économique pour l'Europe

Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés.

5. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées à la Réunion:

Catégorie générale

International Federation of Inspection Agencies

International Multimodal Transport Association

Union internationale des transports routiers.

Catégorie spéciale

Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés.

6. Les invités ci-après ont participé à la Réunion:

M. Poul Bjerre, Maersk Sealand, Danemark

M. Roberto Cecutti, Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), Belgique

M. Ken Nieze, Vice-Président, Global Customer Development and Sales, Kühne & Nagel Management AG, Royaume-Uni

M. Francisco Ourique, CAMEX, Brésil

M. A. Zibaoui, Secrétaire général de l'Association des chambres de commerce et d'industrie de la Méditerranée.
