



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

Distr. générale
3 février 2011
Français
Original: anglais

Conseil du commerce et du développement
Commission du commerce et du développement
**Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports
et la facilitation du commerce**
Troisième session
Genève, 8-10 décembre 2010

**Rapport de la réunion d'experts pluriannuelle sur
les transports et la facilitation du commerce sur sa
troisième session**

Tenue au Palais des Nations, à Genève, du 8 au 10 décembre 2010

I. Résumé du Président

1. La troisième session de la réunion d'experts pluriannuelle sur les transports et la facilitation du commerce, portant sur le thème «Problèmes émergents et faits nouveaux ayant une incidence sur les transports et la facilitation du commerce», s'est tenue du 8 au 10 décembre 2010, en application de la décision prise et du mandat approuvé par le Conseil du commerce et du développement à sa cinquante-cinquième session, et conformément aux paragraphes 107 et 164 à 168 de l'Accord d'Accra. Les experts étaient saisis de la note d'information établie par le secrétariat (TD/B/C.I/MEM.1/8).

2. La réunion a permis aux experts d'examiner les faits nouveaux et les problèmes émergents concernant les transports internationaux et la facilitation du commerce. Les experts présents provenaient de ministères du commerce, de ministères des transports, d'autorités douanières, d'organisations du secteur privé, de milieux universitaires et d'organisations régionales ou internationales.

3. La réunion était organisée autour des grands thèmes ci-après:

- a) Faits nouveaux concernant la facilitation des transports et du commerce;
- b) Faits nouveaux concernant la facilitation du commerce;
- c) Problèmes émergents ayant une incidence sur les transports et le commerce au niveau mondial;
- d) Grands faits nouveaux sur le plan de la réglementation;
- e) Utilisation des TIC dans les domaines de la logistique, de la facilitation du commerce et de la sécurité des chaînes d'approvisionnement.

A. Déclarations liminaires

4. Dans ses observations liminaires, le Secrétaire général adjoint de la CNUCED, M. Petko Draganov, a souligné le rôle important que jouait la facilitation des transports et du commerce en tant que partie intégrante du commerce international. Il a ajouté que cette question intéressait en particulier les pays en développement sans littoral (PDSL) et les petits États insulaires en développement (PEID) qui, même s'ils se heurtaient à des problèmes différents, devaient néanmoins relever des défis similaires en raison de leur éloignement par rapport à leurs partenaires commerciaux. Parmi les principaux obstacles auxquels étaient confrontés les pays en développement – en particulier les PDSL et les PEID – figuraient généralement une infrastructure médiocre, des services logistiques inefficaces et des procédures commerciales laborieuses qui, tous, entraînaient des retards au passage des frontières et dans les ports. Ces facteurs avaient une incidence sensible sur les coûts de transport et les coûts du commerce, qui déterminaient dans une large mesure les résultats commerciaux et la compétitivité des pays en développement. Étant donné que les transports maritimes assuraient, en volume, plus de 80 % du commerce mondial de marchandises, il fallait également prendre en compte l'importance croissante des considérations liées à la durabilité des transports maritimes. À cet égard, certaines mesures réglementaires prises récemment sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI) afin de contribuer à la viabilité de cette industrie étaient particulièrement intéressantes.

5. M^{me} Anne Miroux, Directrice de la Division de la technologie et de la logistique à la CNUCED, a souligné, dans son allocution, que les efforts visant à améliorer les résultats commerciaux et la compétitivité des pays en développement nécessiteraient une

intervention des pouvoirs publics qui s'articulerait autour des préoccupations en matière de transport. Des objectifs tels que la facilitation des transports et du commerce, des services de transport rentables et économes en énergie, la sécurité des chaînes d'approvisionnement et la durabilité du point de vue de l'environnement devaient être intégrés dans un cadre stratégique global. En outre, pour créer un tel cadre, les décideurs devaient prendre en compte divers facteurs qui influencent sur la logistique commerciale, notamment la crise financière, l'évolution des cours du pétrole et ses conséquences pour les coûts de transport et le commerce, les changements climatiques et leurs effets sur les transports et le commerce, la sécurité des chaînes d'approvisionnement et les prescriptions réglementaires connexes, les règlements environnementaux sur la durabilité des transports maritimes ainsi que la promotion des technologies de l'information et de la communication (TIC). M^{me} Miroux a insisté sur le fait que la réunion était l'occasion de partager des expériences nationales précieuses, de tirer des enseignements concernant les meilleures pratiques et options et de se pencher sur les différentes façons de répondre aux préoccupations des PDSL et des PEID.

6. M. José María Rubiato, responsable du Service de la logistique commerciale, a ensuite présenté la note d'information que le secrétariat avait établie aux fins de la réunion. Il a attiré l'attention des participants sur certaines des questions clés abordées dans le document et sur les principales difficultés et possibilités qui se présentaient dans le domaine de la facilitation des transports et du commerce aux niveaux national, régional et international. Pour orienter et faciliter les débats, plusieurs questions pertinentes ont été portées à l'attention des participants.

7. Plusieurs délégations ont dit combien elles appréciaient que la CNUCED ait organisé cette session comme il convenait et en temps voulu, étant donné la pertinence des sujets abordés et l'importance des problèmes auxquels les États membres devaient faire face pour développer les transports et le commerce. Le secrétariat a également été félicité pour avoir établi des documents de référence de qualité et pour avoir invité des orateurs hautement compétents.

B. Faits nouveaux concernant la facilitation des transports et du commerce

8. En guise d'introduction, le secrétariat a souligné le fait que les transports maritimes avaient été confrontés à plusieurs problèmes ces deux dernières années en raison du fléchissement de l'activité économique mondiale, notamment d'une baisse du trafic maritime et des taux de fret et, paradoxalement, d'une augmentation du nombre et de la taille des navires. Le déséquilibre ainsi créé entre l'offre et la demande avait eu des répercussions négatives sur le niveau des taux de fret. Parmi les autres problèmes touchant le secteur des transports, figuraient notamment la nécessité de mettre en œuvre des prescriptions réglementaires et d'en assurer le respect, la fluctuation des coûts des carburants, le développement limité des services multimodaux, une baisse de la fréquence des services de transport et les différentes mesures de facilitation du commerce.

9. Les experts et les orateurs se sont également penchés sur certains des problèmes majeurs affectant les ports et l'accès à ceux-ci par les pays sans littoral. Les ports jouaient un rôle primordial dans la croissance commerciale des régions et pays où ils se trouvaient. Dans le contexte actuel de la mondialisation, les ports devaient s'adapter aux nouvelles exigences du marché, notamment les contraintes pesant sur la construction de nouvelles installations dans les ports existants et la complexité croissante de l'équipement nécessaire pour accueillir des navires de plus en plus gros. Cette situation avait aussi une incidence sur les PDSL, qui n'avaient guère la possibilité d'opter pour un autre port. Selon certains participants, une vision à long terme qui reposerait sur une planification des infrastructures

de transport, sur les impératifs de viabilité, sur une approche multimodale et sur la spécialisation pourrait aider les ports à créer des synergies positives avec leur environnement géographique et économique immédiat.

10. Le représentant d'une autorité portuaire a cité comme exemple les évaluations des besoins stratégiques qui pouvaient être effectuées pour recenser les débouchés commerciaux et souligné la nécessité d'adopter des mesures et des politiques de développement socialement responsables, économiquement rationnelles et écologiquement viables. En tant que voies d'accès aux principales routes commerciales, les ports devaient être planifiés de façon à disposer, à moyen et à long terme, des infrastructures leur permettant de faire face à l'expansion de la demande et de contribuer au développement socioéconomique du pays où ils se trouvaient. À cette fin, ils devaient être connectés en réseau et associés avec d'autres acteurs de la scène commerciale et du secteur des transports sur le plan institutionnel afin d'être en mesure d'offrir des services de la plus haute qualité en s'appuyant sur des ressources humaines hautement compétentes.

11. Il a été souligné, en particulier concernant les pays les moins avancés (PMA), que les questions liées à la facilitation des transports et du commerce rivalisaient parfois avec d'autres priorités plus immédiates. Gardant à l'esprit les perspectives de développement à long terme, les orateurs ont toutefois souligné à quel point il était important que les pouvoirs publics et les partenaires de développement accordent une priorité élevée à ces questions. Les PMA se retrouvaient dans la situation où les faibles volumes d'échanges et des infrastructures peu développées faisaient augmenter les coûts de transport et les autres coûts de transaction. Une hausse des coûts de transport constituant à son tour un obstacle au commerce, il était difficile pour les PMA de réaliser les économies d'échelle nécessaires pour attirer des services de transport rentables et fréquents.

12. Les PMA pouvaient aussi éventuellement tirer parti des accords de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) traitant de la facilitation des échanges. L'avenir des négociations engagées à cet égard dans le cadre de l'OMC étant incertain, les experts estimaient que, devant la vulnérabilité croissante des PMA, les membres de l'OMC devaient parvenir rapidement à un accord sur l'assistance technique et le renforcement des capacités en faveur des PMA. Dans le cas des PDSL, le commerce extérieur était particulièrement affecté par les problèmes liés à la facilitation des transports et du commerce, car ces pays étaient tributaires des ports des pays de transit voisins. Les recommandations visant à faciliter les transports et le commerce dans les PMA concernaient essentiellement trois domaines principaux. Premièrement, les PMA eux-mêmes devaient placer cette question au premier rang de leurs priorités et inclure des réformes et des investissements dans leurs plans nationaux de développement. Deuxièmement, un grand nombre des solutions pratiques concernant les infrastructures, les services de transport ainsi que la facilitation des transports et du commerce nécessiteraient une coopération régionale. Enfin, les PMA et leurs partenaires régionaux continueraient à dépendre du soutien financier et technique de la communauté internationale.

13. Quelques experts ont signalé que la relation qui existait entre les pays sans littoral et les pays de transit n'était pas très équilibrée. D'une part, les négociants des PDSL étaient tributaires de l'infrastructure et de la réglementation des pays de transit voisins pour avoir accès à leurs ports maritimes et aux marchés étrangers alors que d'autre part, les pays de transit craignaient que les droits de douane ne soient pas versés si les marchandises déclarées en transit étaient en fait importées. Pour répondre à ces préoccupations, les pays de transit avaient mis en place diverses mesures telles que des escortes douanières, des systèmes de localisation des marchandises et des mécanismes de garantie de paiement qui pouvaient facilement devenir des obstacles au commerce. Selon les experts, des mesures de facilitation des transports et du commerce devaient être adoptées d'une manière globale et cohérente pour améliorer la situation des PDSL et la relation entre eux et les pays en

développement de transit. Par exemple, le développement des infrastructures devait aller de pair avec des efforts visant à simplifier et à harmoniser les prescriptions et procédures réglementaires aux niveaux national et régional.

14. L'ouverture de corridors, soutenue par des mesures réglementaires prises dans le cadre d'arrangements de transit bilatéraux ou régionaux, a été considérée comme une solution viable qui permettrait de faciliter le commerce et le transit des marchandises des PDSL. Toutefois, la mise en œuvre de tels arrangements s'avérait souvent difficile en l'absence de volonté politique pour harmoniser les règlements et procédures entre pays voisins. Un projet pilote, prévoyant la mise en place de systèmes électroniques de localisation des marchandises, d'un mécanisme de garantie de paiement et de procédures douanières dématérialisées dans un corridor reliant plusieurs pays d'Afrique occidentale a été cité en exemple. Non seulement de telles mesures facilitaient le commerce et les transports, mais elles amélioreraient aussi les relations et la confiance entre PDSL et pays de transit voisins, faisant ainsi en sorte que les marchandises en transit ne soient pas détournées vers le marché local d'un pays de transit. Les solutions envisagées ne devraient cependant pas se borner à faciliter les transports et le commerce; elles devraient aussi avoir pour but de libéraliser les transports, de développer les infrastructures et de favoriser des moyens logistiques comme des ports secs.

15. S'agissant de l'incidence d'un futur accord de l'OMC sur la facilitation du commerce, certains participants ont souligné l'importance que revêtait l'article V de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) pour les pays en développement sans littoral, et signalé que les répercussions des négociations en cours demeuraient incertaines pour les PDSL. Ces pays ne devaient pas nourrir d'attentes irréalistes quant aux avantages qu'ils pourraient tirer d'un tel accord. Quelle que soit l'issue d'un éventuel accord de l'OMC en la matière, les PDSL et les pays en développement de transit pourraient tirer parti d'une étroite collaboration pour mettre en œuvre des mesures de facilitation du commerce qui devraient, dans la mesure du possible, reposer sur les normes internationales existantes. L'attention des participants a ensuite été attirée sur le fait qu'il était important de faciliter le commerce de transit non seulement pour les PDSL mais aussi pour presque tous les pays, et que de nombreux pays sans littoral étaient également des pays de transit importants pour les pays côtiers voisins.

C. Faits nouveaux concernant la facilitation du commerce

16. Le secrétariat a expliqué que la réforme visant à faciliter le commerce progressait bien aux niveaux national, régional et multilatéral. L'inclusion de cette question dans le Programme de Doha pour le développement de l'OMC était à la fois le résultat et la cause de l'attention accrue accordée à cette question. En effet, environ 25 % des accords commerciaux régionaux existants comportaient des dispositions à cet égard, et la plupart des négociations commerciales régionales qui se déroulaient actuellement abordaient également ce sujet. Il convenait par conséquent de gérer efficacement l'interaction entre initiatives régionales et initiatives multilatérales et d'intégrer les engagements internationaux dans les stratégies nationales de développement.

17. De nombreux experts ont avancé diverses raisons pour lesquelles un accord multilatéral sur la facilitation du commerce était important pour les pays en développement. Des études quantitatives ont montré qu'un tel accord aurait des retombées positives majeures sur les services logistiques et les transports internationaux, ainsi que, par conséquent, sur le commerce et le développement des pays concernés. En outre, un accord multilatéral contribuerait à améliorer la sécurité juridique. Il pourrait également aider certains pays à pérenniser les résultats des réformes nationales menées en ce sens et à obtenir l'appui politique dont ils avaient besoin au niveau national pour faire de la

facilitation du commerce une priorité de leur stratégie nationale de développement. Plus que toute autre chose, un accord multilatéral aiderait les négociants et les fournisseurs de services du monde entier à exercer leurs activités à l'intérieur d'un cadre international mieux harmonisé, puisque les prescriptions nationales seraient établies sur la base des mêmes règles et normes internationales. Les experts représentant le secteur privé ont, en particulier, souligné à quel point ils souhaitaient que les réformes nationales et régionales s'inspirent d'instruments multilatéraux.

18. Les experts présents ont répété que la mise en œuvre future d'un accord multilatéral sur la facilitation du commerce dépendrait de l'efficacité des cadres institutionnels mis en place, tant au niveau multilatéral (par un comité compétent établi à l'OMC, par exemple) qu'au niveau national (par des comités compétents nationaux, par exemple). Elle dépendrait aussi de l'application effective du principe du traitement spécial et différencié, pour veiller à ce que les pays en développement et les PMA reçoivent l'assistance technique nécessaire sans être contraints par des engagements à cet égard s'ils ne disposaient pas de la capacité de mise en œuvre correspondante.

19. Une coopération régionale devrait généralement garantir le respect des engagements contractés au niveau multilatéral, alors que les engagements régionaux contractés dans le domaine de la facilitation du commerce viendraient soutenir ceux pris au niveau multilatéral. Selon plusieurs experts, des instruments internationaux pertinents en matière de facilitation des transports et du commerce devraient être ratifiés et mis en œuvre sur une grande échelle.

20. La prolifération des accords commerciaux régionaux était source de problèmes pour les négociants et les organismes compétents; des mesures de facilitation du commerce devraient être prises pour permettre aux autorités, douanières ou autres, de démêler l'«écheveau inextricable» des accords et d'appliquer les règles d'origine. Divers accords régionaux comportaient par exemple des prescriptions différentes concernant l'acceptation des certificats d'origine ou des rapports de tests en laboratoire délivrés par des entités différentes.

21. En prenant des engagements régionaux en matière de facilitation du commerce, on risquait d'appliquer des procédures différentes aux importations en provenance de divers partenaires commerciaux. On a aussi constaté que certaines des mesures prévues dans des accords commerciaux régionaux (ACR) n'étaient pas appliquées sur une base préférentielle, c'est-à-dire qu'elles bénéficiaient non seulement aux parties à un ACR, mais également aux non-parties. Parmi ces mesures, figuraient les guichets uniques nationaux et le commerce sans papier, mesures qui étaient habituellement appliquées de la même façon aux courants d'échanges de tous les partenaires commerciaux. D'autres mesures étaient par ailleurs appliquées sur une base préférentielle aux parties à un ACR s'avérant ainsi discriminatoires pour les tiers, notamment la communication de décisions anticipées, les procédures douanières harmonisées, les redevances et impositions convenues exclusivement entre les parties à un ACR et l'application de normes régionales. D'après les intervenants, les ACR devraient inclure le plus grand nombre possible de dispositions non discriminatoires en matière de facilitation du commerce et éventuellement «multilatéraliser» les autres dispositions préférentielles y afférentes, par exemple en délaissant les normes régionales pour des normes internationales ou en adoptant unilatéralement des redevances et impositions non discriminatoires.

22. Les experts ont examiné des cas où les processus d'intégration régionale avaient contribué à promouvoir et à mettre en œuvre des réformes visant à faciliter le commerce au niveau national. L'un des exemples cités concernait un PMA africain, disposant d'un faible potentiel de production interne et fortement dépendant des importations, qui avait réussi à élaborer et à mettre en œuvre un programme national de facilitation du commerce misant sur des initiatives régionales, afin de remédier aux conséquences de la crise économique

mondiale. Une expérience aussi positive pourrait servir de modèle dans d'autres situations similaires.

23. Devant l'essor des échanges et la cote croissante de la facilitation du commerce, de nombreux pays avaient créé des institutions nationales et des groupes de travail informels chargés de faire participer aux processus de réforme les principales parties prenantes nationales, dont les négociants et les fournisseurs de services du secteur privé. Les autorités douanières devaient assumer un rôle clef dans ces processus ce qui, dans la pratique, passait fréquemment par la ratification et l'application de la Convention révisée de Kyoto de l'Organisation mondiale des douanes (OMD), et notamment de son code de conduite. Plusieurs expériences nationales avaient montré la nécessité d'établir des mécanismes de collaboration et d'assurer une coopération efficace entre toutes les parties prenantes.

24. Une délégation estimait que le financement nécessaire à la construction d'infrastructures de transport constituait un problème majeur pour les pays en développement. Les organisations et banques internationales devaient fournir un soutien technique et financier supplémentaire sur la base des besoins techniques des pays en développement. Toujours selon cette délégation, il faudrait donner à ceux-ci les technologies et l'équipement nécessaires pour qu'ils puissent développer leurs infrastructures commerciales et de transport, en particulier dans les domaines du transport aérien et du développement portuaire; dans ce contexte, le transfert des technologies pertinentes vers les pays en développement était indispensable pour accélérer et faciliter le commerce et les transports. Le développement de réseaux nationaux de transport, complétés par des réseaux routiers régionaux, était aussi considéré comme essentiel, surtout si l'on voulait remédier aux liaisons manquantes entre l'Asie orientale et l'Asie occidentale.

D. Problèmes émergents ayant une incidence sur les transports et le commerce au niveau mondial

25. Le secrétariat a exprimé l'avis que, dans le contexte d'une économie mondiale de plus en plus intégrée, les infrastructures et les services de transport devaient sans cesse être plus efficaces, plus rentables, plus fiables et plus soucieux de l'environnement. Il était toutefois difficile de satisfaire à ces demandes en raison de l'inquiétude croissante suscitée par certains problèmes au niveau mondial, notamment les pressions grandissantes exercées sur l'approvisionnement énergétique classique, les répercussions de la hausse des cours du pétrole sur les coûts de transport et le commerce ainsi que les effets éventuels des changements climatiques sur les transports et les coûts des mesures d'adaptation à ces changements. Les exposés et discussions ayant eu lieu dans le cadre de ce débat avaient essentiellement porté sur les problèmes rencontrés et les solutions envisagées, s'attachant en particulier aux préoccupations des pays en développement.

26. Un représentant de l'Agence internationale de l'énergie (AIE) a insisté sur le fait que les déséquilibres actuels de l'offre et de la demande de pétrole seraient probablement exacerbés par l'envolée de la demande, surtout celle en provenance des régions en développement émergentes compte tenu de l'évolution de leurs besoins en matière de mobilité et de leur croissance. On pouvait réalistement s'attendre à des contraintes du côté de l'offre et à un plateau (voire un sommet) dans la production mondiale de pétrole. Selon le *World Energy Outlook 2010* de l'AIE, les pressions exercées sur les marchés énergétiques feraient augmenter à la fois les cours du pétrole et ce qu'il en coûterait pour parvenir à un niveau acceptable de changement climatique. On prévoyait que les cours du pétrole varieraient selon divers scénarios, mais tout indiquait que c'était la «fin du pétrole bon marché», et que, en l'absence de mesures appropriées, les prix du pétrole allaient augmenter de façon significative.

27. S'il était vrai que la production accrue d'autres formes d'énergie, comme les condensats de gaz et le pétrole non conventionnel, pourrait permettre, du moins partiellement, de répondre aux besoins énergétiques, ces solutions demeuraient coûteuses et très gourmandes en énergie. On pourrait résoudre ce problème en réduisant la demande énergétique afin de diminuer la pression exercée sur le marché. Dans cette optique, l'élimination progressive des subventions aux combustibles fossiles pourrait permettre de réduire cette demande et de parvenir à des prix appropriés. En réponse à une question concernant les différentes subventions octroyées par exemple par les États-Unis, la Chine et l'Union européenne, il a été expliqué que la méthodologie utilisée par l'AIE pour évaluer l'ensemble des subventions était fondée sur l'écart entre les prix fixes et les cours mondiaux.

28. L'AIE estimait qu'il était possible de réduire la dépendance du secteur des transports à l'égard des combustibles fossiles et de diminuer ses émissions de carbone en améliorant de manière significative l'efficacité énergétique de tous les modes de transport, en adoptant des carburants de remplacement et en favorisant le transfert modal (en délaissant les camions pour les trains, par exemple). Les modes de transport qui étaient fortement à base de carbone présentaient des risques particuliers pour le commerce des pays en développement, étant donné leurs incidences financières. Ces incidences pourraient néanmoins être atténuées si l'on améliorait l'efficacité énergétique et délaissait le pétrole.

29. Pour mieux faire comprendre la façon dont la hausse des cours du pétrole et des carburants affectait les coûts de transport et le commerce international, un représentant de la société Vivid Economics a présenté les résultats d'une étude empirique que l'OMI l'avait récemment chargée de réaliser pour déterminer l'incidence potentielle des mécanismes de marché qu'elle envisageait de mettre en œuvre afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre attribuables aux transports maritimes internationaux. Les auteurs de l'étude avaient ainsi évalué l'impact d'une hausse du prix des combustibles de soute sur les taux de fret ainsi que celui d'une hausse des taux de fret sur les consommateurs et les producteurs. Gardant les pays en développement à l'esprit, les auteurs avaient analysé plusieurs marchés, notamment ceux des céréales et du minerai de fer, le commerce conteneurisé et les transports par pétrolier.

30. L'intervenant a souligné que les incidences d'une hausse des coûts de l'énergie variaient selon les produits, les routes empruntées, le mode de transport et le marché visé, et qu'il fallait procéder à de nouvelles études empiriques pour connaître les intérêts de chaque pays. Dans ce contexte, il a été fait mention d'une étude empirique réalisée par le secrétariat de la CNUCED sur les cours du pétrole et les taux de fret maritime intitulée *Oil Prices and Maritime Freight Rates: An Empirical Investigation* (UNCTAD/DTL/TLB/2009/2). Une modification du coût des carburants pouvait, à plus long terme, modifier la structure des échanges, car la compétitivité des producteurs exerçant leur activité dans des endroits différents variait selon la hausse des coûts de transport. On avait constaté que l'élasticité des taux de fret par rapport aux prix des combustibles de soute variait en fonction des routes maritimes et des lignes empruntées. En réponse à la question de savoir s'il existait un niveau en dessous duquel les coûts de transport ne dépendaient plus des cours du pétrole, il a été signalé que de nombreux facteurs entraient en jeu et qu'il y avait une différence entre une hausse systémique et permanente des cours du pétrole et leur volatilité. Les divers facteurs modifiaient la mesure dans laquelle les coûts de transport réagissaient aux fluctuations des cours du pétrole. Les répercussions de la hausse des taux de fret sur le prix des produits variaient également selon les produits et les marchés, allant de près de zéro à plus de 100 %. Cela signifiait que, dans certains cas, l'augmentation des coûts était effectivement assumée par le consommateur et, dans d'autres cas, par le producteur. Il fallait donc prendre en compte la structure concurrentielle du marché analysé; la hausse des taux de fret n'était pas toujours entièrement répercutée sur le consommateur.

31. Un message important était ressorti des discussions, à savoir qu'il fallait réagir avec vivacité face à l'envolée du coût des carburants en apportant des ajustements économiques structurels et en cherchant des moyens de faire face à la nouvelle évolution des prix. Il fallait pour cela que les pays connaissent bien leurs domaines de spécialisation, leur niveau de compétitivité, la structure de leur économie et les coûts y afférents afin de mieux se préparer aux tendances qui s'annonçaient. Il était indispensable d'effectuer d'autres recherches et d'échanger les informations obtenues pour mieux connaître l'incidence économique d'une augmentation des coûts de transport. Il fallait notamment mieux comprendre l'impact de la hausse des cours du pétrole sur les taux de fret et ses effets ultérieurs sur le commerce. La CNUCED, en coopération avec d'autres organisations, pourrait servir de cadre à des discussions et des travaux de recherche et d'analyse pertinents.

32. Un représentant de la Banque mondiale a souligné que les avancées technologiques ne suffiraient peut-être pas à elles seules à garantir des transports durables. Les coûts de transport constituaient un important obstacle au commerce. Dans ce contexte, on était en droit de se demander si les changements environnementaux survenant sur la scène mondiale – notamment les changements climatiques – menaçaient d'entraîner une hausse des coûts de transport. Le secteur des transports demeurerait, et de loin, l'un des plus gros consommateurs de produits pétroliers et deviendrait le principal responsable des émissions de carbone si on continuait à agir comme si de rien n'était. La situation ne risquait guère de changer si les techniques n'évoluaient pas. Les solutions de rechange (c'est-à-dire des technologies faisant appel à d'autres types de carburants et de moteurs) présentaient des contraintes qui leur étaient propres (les biocarburants de première génération, par exemple), ce qui les rendait moins susceptibles d'être appliquées sur une grande échelle.

33. Il a également été noté qu'une hausse du coût des carburants ou du carbone résultant des mesures prises pour faire face aux changements climatiques entraînerait une hausse des coûts de transport. La mondialisation, les changements survenus dans la structure des échanges internationaux et l'augmentation du rapport valeur-poids des échanges internationaux avaient plutôt eu pour effet de réduire l'ampleur de cette hausse. Pour que les coûts des transports internationaux demeurent faibles, les mesures d'adaptation aux changements climatiques devaient réduire les risques de perturbations causées par des phénomènes météorologiques extrêmes. De plus, il fallait impérativement améliorer la multimodalité, y compris par la voie du transfert modal. Une délégation a fait observer que, du point de vue des PDSL, il fallait toujours envisager de favoriser le transfert modal, notamment l'utilisation des voies navigables intérieures. Il était en outre intéressant d'examiner le rapport valeur-poids dans la mesure où il permettait d'évaluer les avantages commerciaux que l'on pourrait obtenir en privilégiant le commerce de produits nécessitant moins de transport. Il fallait également que les efforts visant à réduire la dépendance à l'égard des combustibles fossiles – en préconisant le recours à des carburants de remplacement – prennent en compte les intérêts PDSL.

34. L'expérience éthiopienne a montré que même si les coûts d'adaptation pouvaient être importants dans le domaine des transports, l'application de mesures d'adaptation visant à développer et à entretenir l'infrastructure routière jouait un rôle primordial dans la viabilité du commerce agricole et le développement économique d'un pays. Cet exemple particulier illustre bien la nécessité de prendre des mesures d'adaptation aux changements climatiques dans le secteur des transports pour appuyer le commerce et le développement; il a montré que les coûts de cette adaptation variaient selon l'emplacement géographique, le niveau de développement ainsi que la structure économique et commerciale du pays.

35. Dans l'ensemble, les exposés et discussions concernant les divers problèmes émergents ayant une incidence sur les transports et le commerce au niveau mondial ont montré qu'il existait un solide lien entre les coûts de l'énergie, les coûts de transport et les

changements climatiques, lien qui faisait intervenir un ensemble complexe et dynamique de relations interdépendantes et de mécanismes de rétroaction.

36. Un exposé a été présenté sur l'expérience de l'Azerbaïdjan dans le domaine de la facilitation du commerce, notamment sur l'approche que ce pays avait adoptée pour développer ses services douaniers. La politique nationale des transports de ce pays visait essentiellement à développer les infrastructures de transport et à améliorer la législation en matière de transport.

E. Grands faits nouveaux sur le plan de la réglementation

37. Le secrétariat a souligné l'ampleur des externalités négatives résultant du transport maritime (pollution maritime et aérienne, risques pour la sécurité et la santé des personnes, par exemple), qui avaient entraîné une hausse des coûts. Les considérations d'ordre social et environnemental étant maintenant aussi primordiales que les impératifs économiques, la durabilité des transports maritimes gagnait en importance et était devenue un objectif stratégique clef pour cette industrie, ses utilisateurs et ses régulateurs. La partie du débat consacrée aux faits nouveaux sur le plan de la réglementation a mis en exergue l'importance de la durabilité des transports maritimes en s'attachant à trois ensembles distincts d'instruments juridiques internationaux.

38. Les experts ont ainsi examiné le cadre juridique international qui régissait l'indemnisation en cas de pollution causée par des navires, en particulier la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS), telle que modifiée en avril 2010 par un protocole adopté sous les auspices de l'OMI. La Convention HNS, qui n'était pas encore entrée en vigueur, avait été conçue selon le même modèle que le très solide cadre juridique international d'indemnisation qui avait été établi pour les cas de pollution causée par des pétroliers et qui était administré par le Fonds international pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL). La Convention HNS, telle que modifiée par le Protocole y relatif, établissait un système à deux niveaux pour indemniser les victimes d'événements de pollution des mers dus à des substances nocives et potentiellement dangereuses, comme les produits chimiques. Les dommages liés à la pollution causée par des navires faisaient peser une lourde menace sur l'économie de nombreux pays côtiers et PEID fortement tributaires du revenu tiré de la pêche et du tourisme. Ces pays pourraient en conséquence grandement bénéficier de la ratification des instruments juridiques internationaux pertinents.

39. Un intervenant a donné un aperçu global des principales caractéristiques des instruments juridiques internationaux pertinents qui traitaient de la pollution par les hydrocarbures et par les substances nocives et potentiellement dangereuses causée par des navires et du rôle central que jouait le FIPOL pour régler les sinistres à cet égard. Il a donné des exemples de certains déversements d'hydrocarbures ayant marqué l'histoire ou s'étant produits plus récemment ainsi que des sinistres auxquels ils avaient donné lieu. L'intervenant a mis en évidence les avantages de ce système à niveau, car il permettait de partager la responsabilité et l'indemnisation entre les armateurs et les propriétaires de la cargaison, car les États membres réceptionnaires de celle-ci contribuaient à un fonds. Le FIPOL permettait de verser des indemnités importantes lorsqu'un événement de pollution entraînait des sinistres supérieurs à la responsabilité limitée applicable à l'armateur. Les pays qui n'importaient pas de grandes quantités d'hydrocarbures ou de substances nocives et potentiellement dangereuses pouvaient recevoir une indemnisation significative sans avoir versé une contribution élevée au fonds en cas de sinistre découlant d'un tel événement de pollution. Les risques financiers potentiels de certains pays, à savoir ceux qui n'importaient aucune substance pertinente, seraient en fait minimes. S'agissant de

la Convention HNS, il fallait noter que les incidents mettant en cause des substances nocives et potentiellement dangereuses, même s'ils étaient moins fréquents et étendus que les déversements d'hydrocarbures, pouvaient avoir des conséquences dévastatrices, voire entraîner des blessures ou des décès. L'entrée en vigueur de la Convention HNS modifiée contribuerait par conséquent à combler un important vide réglementaire et serait très bénéfique pour la communauté internationale.

40. Un autre expert a signalé que le FIPOL avait un rôle à jouer pour faciliter l'application de la Convention, notamment en faisant appel à l'assistance technique, au renforcement des capacités et aux activités de sensibilisation, rôle qui pourrait encore être renforcé dans le cadre d'une coopération avec l'OMI.

41. Un message clef était ressorti des discussions, à savoir que le FIPOL et la Convention HNS pouvaient constituer des solutions satisfaisantes pour l'ensemble des parties prenantes, surtout pour les pays côtiers dont le bien-être économique dépendait dans une large mesure des ressources de la mer, de la biodiversité, de la pêche et du tourisme. De plus, le nombre d'événements de pollution par hydrocarbures avait diminué de manière significative au fil des ans grâce à l'application généralisée des instruments juridiques internationaux pertinents pour ce qui était de la responsabilité et de l'indemnisation. La mise en place d'un cadre juridique pertinent régissant les événements de pollution par substances nocives et potentiellement dangereuses pourrait donc également contribuer à accroître la sécurité des transports maritimes. Les experts ont été invités à mieux faire connaître les instruments juridiques internationaux pertinents aux décideurs de leurs administrations nationales respectives et à se pencher sur les avantages qui pourraient découler de leur ratification. Dans ce contexte, les organismes privilégiant le développement, en collaboration avec l'OMI et le FIPOL, avaient un rôle à jouer en facilitant la ratification et l'application généralisées de ces instruments dans les pays en développement.

42. Un représentant de l'OMI estimait que la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires était un autre instrument juridique important ayant des incidences fondamentales sur la protection de l'environnement ainsi que sur la santé et la sécurité des personnes. Adoptée en 2009 sous les auspices de l'OMI, cette convention visait à établir une réglementation applicable à l'échelle mondiale aux transports maritimes et au recyclage des navires. Elle intéressait tout particulièrement cinq pays contribuant pour quelque 98 % du tonnage envoyé à la ferraille, à savoir la Chine, l'Inde, le Bangladesh, le Pakistan et la Turquie. Le recyclage des navires représentait une importante source d'emplois et de revenus, notamment grâce au commerce de pièces et de composants provenant des navires recyclés (moteurs, équipement, meubles, par exemple). La décision de recycler un navire dépendait de plusieurs facteurs, y compris des caractéristiques macroéconomiques, des prescriptions réglementaires (l'élimination progressive des navires à un seul réservoir par exemple) et de la dégradation physique des navires. Certains PDSL souhaitaient bénéficier de l'assistance technique fournie à cet égard par l'OMI.

43. Un intervenant a présenté un bref historique de la Convention de Hong Kong, indiqué les raisons à l'origine de son adoption et fourni des détails pertinents concernant sa structure et ses principales prescriptions, y compris concernant les chantiers de recyclage des navires et les mesures provisoires prises pour appliquer les prescriptions techniques de la Convention sur une base volontaire. Il a également fait état des critères régissant l'entrée en vigueur de la Convention et précisé que des années pourraient s'écouler avant que les conditions pertinentes ne soient satisfaites. L'intervenant a indiqué que des compromis avaient dû être faits durant les négociations sur le texte de la Convention pour veiller à ce que la réglementation sur le recyclage des navires demeure souple et universelle et qu'elle ne nuise pas aux entreprises de recyclage.

44. Le représentant de la Turquie, qui venait au cinquième rang des pays recyclant des navires, a indiqué à quel point ces activités avaient une importance stratégique pour l'économie et le commerce de son pays. L'expérience turque constituait un bon exemple d'un recyclage «viable» des navires étant donné les méthodes et techniques de pointe utilisées et la bonne gestion des déchets résultant du démantèlement des navires. Les délégués des secrétariats respectifs ont délimité les frontières juridiques entre la Convention de Hong Kong et la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination et signalé que la Convention de Hong Kong réglementait le recyclage des navires «jusqu'à la porte des chantiers de recyclage» alors que la Convention de Bâle réglementait la gestion ultérieure des déchets résultant du démantèlement d'un navire.

45. Compte tenu de la dimension sociale de la durabilité des transports maritimes, les experts se sont également penchés sur la Convention du travail maritime, qui avait été adoptée par l'Organisation internationale du Travail (OIT) en 2006, mais qui n'était pas encore entrée en vigueur. Cette convention regroupait et actualisait plus de 65 normes internationales relatives au travail des gens de mer. Elle avait pour objet de protéger ceux-ci en faisant face à l'évolution de la situation dans les transports maritimes et en énonçant les prescriptions minimales à appliquer aux gens de mer travaillant à bord d'un navire. Un autre intervenant estimait que la Convention était un bon exemple d'une coopération tripartite réussie entre l'industrie des transports maritimes, les gens de mer et leurs représentants, et les pouvoirs publics.

46. Même si le nombre actuel de ratifications était encourageant et que des efforts étaient déployés dans toutes les régions pour accélérer le processus de ratification (activités de coopération technique, séminaires, etc.), il demeurait primordial que les pays de toutes les régions – surtout les principaux États du port et la majorité des pays d'origine des gens de mer – ratifient la Convention. La Convention devait à tout prix être mise en œuvre d'une manière appropriée au niveau national pour veiller à ce que ses objectifs soient atteints. La Convention devrait entrer en vigueur en 2012.

47. Les participants ont été informés des activités pertinentes réalisées par le Bureau du Haut Représentant des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement et, en particulier, des activités récentes qui avaient des incidences directes sur les PDSL, y compris concernant la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty dans le domaine de la facilitation des transports et du commerce. Il était impératif de réaliser d'autres travaux sur des questions intéressant les PDSL et de formuler quelques recommandations sur la voie à suivre, notamment grâce à la mise en œuvre appropriée du Programme d'action d'Almaty et à l'adoption d'une approche coordonnée par les organismes des Nations Unies en vue d'appuyer les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit.

F. Utilisation des TIC dans les domaines de la logistique, de la facilitation du commerce et de la sécurité des chaînes d'approvisionnement

48. Le secrétariat a donné un aperçu du rôle que les TIC pourraient jouer dans la recherche de toute une gamme de solutions et d'options qui permettraient de résoudre certains des principaux problèmes que posaient les intérêts convergents (mais également parfois divergents) de la logistique, de la facilitation du commerce et de la sécurité des chaînes d'approvisionnement. L'expérience avait montré que l'automatisation et l'intégration des procédures douanières aux niveaux national et régional pouvaient fondamentalement contribuer à faciliter le commerce légitime et à garantir la sécurité des chaînes d'approvisionnement internationales.

49. La CNUCED avait plus de vingt-cinq ans d'expérience dans ce domaine, notamment par le biais du Programme du système douanier automatisé (SYDONIA), et qu'elle aidait les pays bénéficiaires à réorganiser et à moderniser leurs formalités douanières en leur offrant des solutions TI intégrées d'une grande fiabilité permettant d'automatiser les procédures et opérations douanières. Ce programme avait joué un rôle majeur dans plus de 90 pays en développement, PMA et pays en transition en procurant des avantages concrets aux pouvoirs publics et aux milieux d'affaires, par exemple en permettant une surveillance précise des recettes perçues par les douanes, en renforçant les institutions, en axant davantage les formalités douanières sur les services et en augmentant la prévisibilité, l'efficacité et la transparence des procédures douanières.

50. Les données d'expérience nationale avaient montré que la mise en œuvre de solutions TIC modernes dans le secteur douanier, en particulier par le biais du Programme SYDONIA, pouvait améliorer rapidement et de façon spectaculaire l'efficacité des administrations douanières. Par ailleurs, les pays en développement – en particulier les PMA – continuaient à être confrontés à de multiples problèmes liés à l'automatisation du système douanier, notamment un manque de ressources financières pour les infrastructures et l'équipement, une sensibilisation et une formation insuffisantes, des risques de non-conformité aux règles, une résistance au changement, etc. À cet égard, il était essentiel que les donateurs internationaux continuent à soutenir ces pays pour que les efforts nationaux déployés en vue de moderniser les systèmes douaniers soient couronnés de succès.

51. En veillant à l'application uniforme de la législation douanière au niveau national, en facilitant le commerce et en contribuant à rendre les procédures administratives plus écologiques, les fonctions TIC intégrées dans le Programme SYDONIA avaient permis à plusieurs organismes d'interagir entre eux et de mettre sur pied des guichets uniques et des systèmes d'administration en ligne. L'intégration de ces fonctions aux niveaux régional et international pourrait apporter des avantages plus substantiels au titre de la sécurité des chaînes d'approvisionnement.

52. La représentante de l'OMD a fait savoir que cette organisation appuyait actuellement d'importantes initiatives en faveur de l'interconnexion des administrations douanières. Elle a indiqué que le groupe de travail «Douanes en réseau international» de l'OMD avait pour objectif de mettre sur pied un système d'échange d'informations généralisé, interconnecté et en temps réel entre les différents services douaniers pour appuyer et améliorer a) le fonctionnement du système commercial international; b) les performances économiques nationales; c) la protection de la société; et d) la gestion budgétaire. Durant la partie du débat consacrée à cette question, la version 3 du modèle de données douanières de l'OMD a été présentée comme un autre outil moderne destiné aux administrations douanières, qui intégrait au sein d'un guichet unique des séries de données harmonisées, des schémas et messages XML, des modèles de traitement de l'information et de processus commerciaux ainsi que les normes internationales relatives aux codes.

53. La représentante de l'OMD a également fait le point sur les solutions visant à mettre en place des guichets uniques au passage des frontières – des systèmes «intelligents» permettant aux opérateurs qui participent au commerce et aux transports de communiquer des informations et documents normalisés à un seul point d'entrée afin de satisfaire à toutes les formalités requises en cas d'importation, d'exportation et de transit. Grâce à ce genre de solutions, toutes les données devraient pouvoir être transmises aux autorités compétentes en passant par un seul point d'entrée. Pour surmonter les problèmes existants, tous les pays – y compris les PMA et les PIED – étaient encouragés à adopter le Cadre de normes de l'OMD visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial (SAFE) et à mettre en œuvre ces principes et normes selon les capacités de chaque pays. Le Programme SYDONIA, appliqué en collaboration avec l'OMD, avait contribué au développement et à la mise en œuvre de systèmes conformes.

54. Les experts estimaient que les TIC contribuaient d'une manière significative à la mise en œuvre de politiques et techniques modernes de gestion des risques aux niveaux national et régional et à une meilleure sécurité budgétaire et physique de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Des systèmes TIC bien conçus permettaient d'identifier, d'évaluer, d'analyser, de surveiller et de surmonter les risques inhérents au passage des frontières et aux formalités douanières. Ils pouvaient être d'un grand secours pour les pays en développement – en particulier les PIED – qui souhaitaient remédier aux vulnérabilités, notamment le trafic de stupéfiants, et aux contraintes du côté de l'offre propres à leur situation géographique comme ce fut le cas, par exemple, dans la région des Caraïbes.

55. Les experts ont insisté sur le fait que la mise en place d'un système intégré de gestion des risques pouvant être utilisé par tous les organes de surveillance pourrait faciliter et accélérer l'ensemble des formalités douanières et des dédouanements portuaires. Ils ont également signalé que les pays utilisateurs d'Afrique occidentale, d'Afrique centrale et du Moyen-Orient avaient élaboré et utilisaient des indicateurs de résultats issus des données tirées du système, sur les plans opérationnel et individuel, pour reconfigurer les procédures commerciales et lutter contre la corruption. Dans un cas précis, le Programme SYDONIA avait même permis d'améliorer encore davantage l'échange de données électroniques et le transfert de documents entre les opérateurs commerciaux et les agents de transport tout en aidant le pays concerné à accroître sa coopération avec d'autres administrations douanières et gouvernementales et les milieux d'affaires.

56. Les experts ont fait observer que la mise en œuvre de la gestion des risques au niveau régional accroîtrait la sécurité de la chaîne d'approvisionnement régionale et faciliterait le commerce grâce à un meilleur échange d'informations douanières et de statistiques commerciales. Ils ont par ailleurs signalé que la mise en œuvre de cette idée pourrait se heurter à certaines difficultés, telles que la non-conformité des systèmes TI des services douaniers et de la législation nationale, à des problèmes de sécurité à la frontière et à l'absence de volonté politique.

G. Suggestions concernant les activités futures de la CNUCED

57. Durant les discussions qui se sont déroulées dans le cadre des cinq débats thématiques, les experts ont formulé plusieurs propositions concernant le rôle que la CNUCED pourrait jouer en approfondissant ses travaux dans différents domaines. Ces suggestions ont été regroupées dans les trois catégories ci-après, correspondant aux grands domaines d'action de la CNUCED.

Recherche et analyse

58. Les experts estimaient que de nouveaux travaux de recherche et d'analyse, ainsi que l'échange d'informations, étaient importants pour mieux comprendre certains des problèmes majeurs affectant les transports internationaux. Des recherches devraient notamment être effectuées sur le lien entre les coûts de l'énergie et les coûts de transport ainsi que sur l'impact économique plus large d'une hausse des coûts de transport. D'autres travaux étaient nécessaires pour mieux saisir l'impact des cours du pétrole sur les taux de fret et comprendre leurs effets ultérieurs sur le commerce. Dans cette perspective, il était important de s'inspirer des travaux empiriques existants. La CNUCED, en coopération avec d'autres partenaires compétents, pourrait servir de cadre aux travaux de recherche et d'analyse pertinents, à l'échange d'informations et à la diffusion des conclusions et résultats clefs.

59. Dans le cadre des discussions sur la durabilité des transports maritimes et sur la pollution marine causée par les navires, certains ont fait observer que les organismes privilégiant le développement, en collaboration avec l'OMI et le FIPOL, avaient un rôle à

jouer en facilitant la ratification et l'application généralisées de ces instruments dans les pays en développement.

60. Il était impératif de réaliser d'autres travaux sur des questions intéressant les PDSL et de formuler quelques recommandations sur la voie à suivre, notamment grâce à la mise en œuvre appropriée du Programme d'action d'Almaty et à l'adoption d'une approche coordonnée par les organismes des Nations Unies en vue d'appuyer les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit.

Formation de consensus

61. Pour contribuer à l'application efficace du concept du guichet unique, la CNUCED devrait continuer à favoriser: a) le dialogue entre les administrations douanières ou gouvernementales et les milieux d'affaires et entreprises; et b) les partenariats public-privé.

62. La poursuite d'une coopération fructueuse entre le Programme SYDONIA de la CNUCED, le secrétariat de l'OMD et d'autres parties intéressées devrait contribuer encore davantage à promouvoir les normes internationales et les meilleures pratiques dans le secteur douanier, à mettre en œuvre le concept de guichet unique et à établir une interaction au niveau de l'information échangée entre les différentes administrations douanières sur les plans bilatéral, régional et mondial. Plus particulièrement, les experts du Programme SYDONIA ont été invités à participer à la prochaine réunion du Groupe de travail «Douanes en réseau international» de l'OMD, en février 2011.

63. La mise en commun de données d'expérience concernant la mise en œuvre du Programme SYDONIA par les pays bénéficiaires permettait de mieux sensibiliser les États membres de la CNUCED aux avantages et débouchés que pouvait offrir l'adoption d'instruments TIC modernes – en particulier pour la gestion des risques – dans le secteur douanier. Il pourrait être très utile d'adopter une approche systématique pour recenser et examiner les études sur les indicateurs de résultats, en vue d'harmoniser les méthodologies utilisées pour aider les pays bénéficiaires et renforcer leur capacité à appliquer et à surveiller celles-ci durant l'évaluation rétrospective de la mise en œuvre d'un projet. Ce type d'activités devrait se poursuivre, notamment en interaction avec l'OMD, la Banque mondiale et d'autres organisations internationales et régionales.

64. S'agissant du lien entre les coûts de l'énergie et les coûts de transport (y compris les répercussions connexes sur le commerce et la compétitivité), il a été suggéré que la CNUCED, en coopération avec d'autres organisations, joue un rôle utile pour favoriser un débat, des discussions et un échange d'informations appropriés en servant de cadre et en organisant les réunions et activités qui lui paraissent appropriées.

Assistance technique et renforcement des capacités

65. De nombreux experts ont vivement apprécié l'assistance technique que la CNUCED fournissait dans le cadre des projets SYDONIA. L'échange de vues entre les experts participants a montré que les initiatives de collaboration pouvaient grandement bénéficier de l'utilisation des TIC. Une telle opinion a également été exprimée au sujet de la mise en place de systèmes de transit régional, comme au Moyen-Orient et en Afrique centrale. De tels systèmes permettaient d'échanger des données d'un pays à l'autre et d'améliorer la sécurité et le contrôle tout en facilitant un commerce légitime.

66. Les études sur les délais de dédouanement et de mainlevée réalisées en Amérique latine et dans les Caraïbes dans le cadre de projets financés par la Banque mondiale avaient aidé les administrations douanières à mesurer le délai moyen s'écoulant entre l'arrivée des marchandises et leur mainlevée et à identifier les problèmes et goulets d'étranglement rencontrés à chaque étape du processus. Leur utilisation systématique permettrait

d'améliorer et de surveiller l'efficacité et l'efficacé des processus spécifiques utilisés, maximisant ainsi l'utilisation des TIC par les administrations douanières.

67. Les participants ont salué plusieurs des récents projets de la CNUCED sur la facilitation des transports et du commerce qui venaient appuyer des mécanismes de collaboration nationaux et régionaux. Ces projets devraient être poursuivis. Les experts ont décidé d'aider les pays en développement à tirer pleinement parti des mesures de facilitation du commerce appliquées d'une manière cohérente et conformément aux normes internationales existantes. Le recours aux normes internationales ferait en sorte que les mesures prises à cet égard par différents pays seraient convergentes. Cette approche s'imposait particulièrement dans le cas des procédures d'harmonisation entre les PDSL et les pays de transit.

68. Les experts ont souligné l'importance de renforcer les capacités des ressources humaines pour la gestion et le développement des ports. À cet égard, ils ont félicité la CNUCED pour son Programme de formation portuaire TrainForTrade, outil essentiel permettant de résoudre bon nombre des problèmes susmentionnés. Ce programme prévoyait une formation appropriée à long terme des responsables portuaires, contribuait à l'établissement de partenariats entre les ports et les communautés portuaires, dans le cadre des divers réseaux linguistiques, et permettait l'échange de données d'expérience et de meilleures pratiques. Les experts ont suggéré que la CNUCED continue d'élargir les réseaux du Programme de formation portuaire TrainForTrade.

69. Certains experts ont également souligné que, sur les plans national, régional et international et en coopération avec les entités internationales compétentes, la CNUCED avait un rôle à jouer pour fournir une assistance technique et un renforcement des capacités concernant des questions comme l'utilisation des technologies dans les domaines suivants: a) les transports et le commerce; b) les infrastructures de transport et l'établissement de réseaux; et c) les systèmes de transport sans dommage pour l'environnement. Un délégué a suggéré que d'autres ateliers soient organisés sur le commerce et les transports, notamment des marchandises dangereuses, en coordination avec d'autres organisations internationales, et estimait que la CNUCED pouvait jouer un rôle important à cet égard.

II. Questions d'organisation

A. Élection du Bureau

1. À sa séance plénière d'ouverture, la réunion d'experts pluriannuelle a élu le Bureau ci-après:

<i>Président</i>	M. Otto Hans Van Maerssen (États-Unis)
<i>Vice-Président-Rapporteur:</i>	M. Ravi Bhattarai (Népal)

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

2. À sa séance plénière d'ouverture, la réunion d'experts pluriannuelle a adopté l'ordre du jour provisoire de la session (qui figurait dans le document TD/B/C.I/MEM.1/7); 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. Problèmes émergents et faits nouveaux ayant une incidence sur les transports et la facilitation du commerce.
4. Adoption du rapport de la réunion.

C. Résultats de la session

3. À sa séance plénière de clôture, le vendredi 10 décembre 2010, la réunion d'experts pluriannuelle a décidé que le Président établirait un résumé des débats (voir le chapitre I).

D. Adoption du rapport

4. Également à sa séance plénière de clôture, la réunion d'experts pluriannuelle a autorisé le Vice-Président-Rapporteur à établir, sous l'autorité du Président, le rapport final de la réunion.

Annexe

Participation*

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

Albanie	Libéria
Algérie	Mali
Allemagne	Maroc
Angola	Maurice
Arabie saoudite	Mauritanie
Argentine	Mexique
Azerbaïdjan	Népal
Belgique	Nigéria
Bhoutan	Ouganda
Botswana	Pakistan
Brésil	Paraguay
Cambodge	Philippines
Cameroun	République arabe syrienne
Congo	République centrafricaine
Côte d'Ivoire	République dominicaine
Émirats arabes unis	Rwanda
États-Unis d'Amérique	Sainte-Lucie
Éthiopie	Saint-Siège
Fédération de Russie	Sénégal
Gabon	Suisse
Ghana	Trinité-et-Tobago
Haïti	Tunisie
Iran (République islamique d')	Turquie
Italie	Venezuela
Jordanie	Vietnam
Liban	Zimbabwe

2. L'observateur du Kosovo était représenté à la session.

3. Les organismes intergouvernementaux ci-après étaient représentés à la session:

Banque asiatique de développement
 Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale
 Union européenne
 Organisation des États des Caraïbes orientales
 Centre Sud
 Organisation mondiale des douanes

4. Les organismes des Nations Unies ci-après étaient représentés à la session:

Centre du commerce international CNUCED/OMC
 Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE)

* La liste des participants porte la cote TD/B/C.I/MEM.1/Inf.3.

5. Les institutions spécialisées et les organisations apparentées ci-après étaient représentées à la session:

Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
 Organisation internationale du Travail
 Organisation maritime internationale
 Banque mondiale

6. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées à la session:

Catégorie générale

Ingénieurs du monde

Catégorie spéciale

Association internationale du transport multimodal

7. Les intervenants ci-après ont été invités à participer à la réunion d'experts (selon l'ordre chronologique d'intervention):

M. Ravi **Bhattarai**, Représentant permanent adjoint du Népal (Commerce/OMC), Genève;

M. Jose Luis **Barettino**, Autorité portuaire de Gijón (Espagne);

M. Carlos **Enríquez**, Conseiller, Mission permanente du Mexique auprès de l'OMC, Genève;

M. Shintaro **Hamanaka**, économiste, Banque asiatique de développement;

M. Ousmane **Mbengue**, Inspecteur principal des douanes de classe exceptionnelle, Directeur de la facilitation et du partenariat avec l'entreprise, Sénégal;

M. Nhong **Mondol**, Chef intérimaire du Bureau des notifications, Département des notifications et du respect des lois, Ministère du commerce, Cambodge;

M. Purushottam **Ojha**, Secrétaire, Ministère du commerce et de l'approvisionnement, Népal;

M. R. **Rauniar**, Directeur général, Interstate Multi-Modal Transport Pvt Ltd., Népal;

M. Javad **Gasimov**, Premier chef adjoint, Organisation du contrôle douanier (siège), Comité national des douanes, Azerbaïdjan;

M. Lew **Fulton**, Spécialiste principal des transports et de l'énergie, Division de la politique sur les technologies énergétiques, Agence internationale de l'énergie;

M. Simon **Baptist**, Responsable de mission, Vivid Economics;

M. Andreas **Kopp**, Spécialiste principal de l'économie des transports; Département de l'énergie, des transports et de l'eau, Banque mondiale;

M. Jerry **Rysanek**, Président, Assemblée du FIPOL de 1992 et Directeur, Politique maritime internationale, Transports Canada;

M. Nikos **Mikelis**, fonctionnaire principal de la mise en œuvre, OMI;

M^{me} Cleopatra **Doumbia-Henry**, Directrice, Département des normes internationales du travail, OIT;

M^{me} Suzanne **Aigner**, Directrice-adjointe, Direction du contrôle et de la facilitation, OMD, Belgique;

M^{me} Deontee **King-Sackie**, Commissaire, Bureau des douanes et de l'accise,
Libéria;

M. Peter **Terence Leonard**, Directeur de la facilitation du commerce; Ministère des
affaires étrangères, Commerce international et Investissement, Sainte-Lucie.
