



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

Distr. générale  
19 septembre 2012  
Français  
Original: anglais

---

**Conseil du commerce et du développement**

**Commission du commerce et du développement**

Quatrième session

Genève, 12-16 novembre 2012

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

**Promotion et renforcement des synergies entre les trois piliers**

**Rapport intérimaire sur l'application des dispositions  
de l'Accord d'Accra relatives aux transports  
et à la facilitation du commerce**

**Note du secrétariat de la CNUCED**

*Résumé*

Le présent rapport a été établi par le Service de la logistique commerciale de la Division de la technologie et de la logistique de la CNUCED afin de donner un bref aperçu des activités menées concernant les questions relatives aux transports et à la facilitation du commerce en application des paragraphes pertinents de l'Accord d'Accra.

Le rapport souligne le travail effectué entre les troisième et quatrième sessions de la Commission du commerce et du développement, en 2011, ainsi qu'au cours du premier semestre de 2012, concernant les trois grands piliers de la CNUCED: a) les activités d'assistance technique et de renforcement des capacités; b) les travaux de recherche et d'analyse sur les transports et la facilitation du commerce; et c) les activités intergouvernementales et formation de consensus.

## Introduction

1. Les travaux réalisés par la CNUCED dans le domaine des transports et de la facilitation du commerce depuis la troisième session de la Commission sont conformes au mandat énoncé dans l'Accord d'Accra sur ces questions. Les activités ci-après sont présentées dans l'ordre des paragraphes pertinents de l'Accord et rendent compte des travaux réalisés par le Service de la logistique commerciale de la Division de la technologie et de la logistique entre les troisième et quatrième sessions de la Commission du commerce et du développement, en 2011, ainsi qu'au cours du premier semestre de 2012.

### Encadré 1.

#### **Paragraphes de l'Accord d'Accra relatifs à l'assistance technique en matière de transports et de facilitation du commerce**

107. La CNUCED devrait apporter une assistance technique aux pays en développement sans littoral et aux pays en développement de transit pour la mise en place d'une infrastructure et de services adaptés et efficaces ainsi que pour l'élaboration d'accords de transport en transit, à l'appui du commerce.

166. La CNUCED devrait continuer de fournir des services de renforcement des capacités et d'assistance technique aux décideurs et aux agents économiques dans les pays en développement sur différentes questions telles que: la réduction des coûts de transport et l'amélioration des liaisons de transport et de la compétitivité des transports; l'élaboration et l'application d'outils institutionnels et juridiques appropriés; et la conception et l'application de mesures nationales et internationales visant à promouvoir la facilitation des transports et du commerce, y compris dans les couloirs de transit. Elle devrait coordonner ces travaux avec ceux d'autres organisations compétentes, le cas échéant. Elle devrait continuer d'aider les pays en développement dans les négociations sur la facilitation des transports et du commerce, notamment dans le contexte du Cycle de Doha, et pour une application effective des règles et normes adoptées.

167. La CNUCED devrait continuer d'aider les pays en développement à concevoir et à appliquer des politiques et des mesures visant à améliorer l'efficacité des transactions commerciales ainsi que la gestion des opérations de transport. Elle devrait aussi continuer de coopérer avec les États membres qui souhaitent se doter du système douanier automatisé SYDONIA.

## I. Activités d'assistance technique et de renforcement des capacités

2. Au cours de la période considérée, environ 45 ateliers, séminaires et exposés, auxquels ont participé quelque 2 000 personnes, dont 500 femmes, ont été présentés dans 40 pays.

3. La CNUCED a continué de fournir des conseils et des avis à diverses entités gouvernementales et intergouvernementales ainsi qu'à des organisations non gouvernementales, notamment sur des questions juridiques de fond et des outils juridiques internationaux, dont: a) les Règles de Rotterdam (2008); b) la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires; c) les connaissances; d) les chartes-parties; e) la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires; f) les recueils de règles de sécurité de l'Organisation maritime internationale pour le transport maritime de marchandises; et g) le statut des Conventions

des Nations Unies. Des informations sur les politiques générales et des conseils ont également été fournis, sur demande, à d'autres organes de l'ONU, à des bureaux de recherche-conseil, à des entreprises et à des associations professionnelles, y compris concernant: a) les données relatives au trafic maritime international et les documents et informations connexes; b) l'écotourisme marin; et c) la viabilité des transports maritimes, les défis et perspectives ainsi que le rôle du secteur danois des transports maritimes. Les travaux de la CNUCED sont généralement bien accueillis et jugés utiles pour mieux comprendre les questions soulevées, comme le montrent les observations positives formulées par les divers bénéficiaires, notamment dans le cadre des exposés présentés, ainsi que les mesures spécifiques prises au niveau national. Le 14 mars 2011, par exemple, l'Albanie a adhéré à la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires, conduisant ainsi à l'entrée en vigueur de celle-ci.

4. La CNUCED a organisé plusieurs activités de formation de consensus et de renforcement des capacités sur des questions présentant un intérêt particulier, surtout pour les pays les moins avancés et les pays sans littoral géographiquement désavantagés, ou y a participé. Dans ce but, la CNUCED a lancé un projet intitulé «Renforcer les capacités des pays en développement d'Afrique et d'Asie afin d'appuyer leur participation effective aux négociations d'accords de facilitation du commerce bilatéraux, régionaux et multilatéraux». Ce projet devrait durer trente-deux mois et viser dans un premier temps six pays, à savoir: l'Ouganda, le Rwanda et la République-Unie de Tanzanie, en Afrique de l'Est, le Bangladesh, le Bhoutan et le Népal, en Asie du Sud – soit un pays de transit et deux pays sans littoral dans chaque région. En outre, le Burundi et le Kenya, en Afrique de l'Est, et l'Inde, en Asie du Sud, pourront participer aux activités régionales et interrégionales. Depuis janvier 2012, le projet a été lancé avec succès dans tous les pays. Huit missions ont été effectuées et sept consultants nationaux ont été recrutés pour entreprendre des recherches sur le terrain.

5. Durant ces missions, la CNUCED présente le projet en détail afin de faire connaître aux acteurs de la facilitation du commerce – que ce soit dans le secteur privé ou public – les différentes mesures pertinentes faisant actuellement l'objet de négociations au sein de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Environ 180 acteurs nationaux ont jusqu'à maintenant été approchés, et on estime que 400 participeront activement au projet d'ici à la fin de l'année. Ce type d'activités contribue à mieux faire comprendre l'importance de la facilitation du commerce. En outre, l'une des principales difficultés à cet égard consistant à favoriser la coordination et la communication entre les représentants d'organisations très différentes que la question intéresse, le projet aide à créer et à renforcer un mécanisme de coordination et de communication. Ainsi, inspiré par le projet de la CNUCED, le comité national chargé de la facilitation du commerce en République-Unie de Tanzanie s'est à nouveau réuni après plusieurs années sans activité officielle. Le processus visant à établir le mandat officiel de ce comité a depuis été relancé.

6. Un projet intitulé «Implementation Plans for WTO Trade Facilitation Agreement in Developing Members», financé par l'Union européenne et la Norvège, a été lancé en novembre 2011. Le processus vise 17 pays et a été engagé, en moins de huit mois, en Angola, au Bangladesh, au Bénin, au Burkina Faso, au Burundi, au Gabon, au Guatemala, au Népal, dans les pays membres de l'Organisation des États des Caraïbes orientales (OECS), au Paraguay et en République dominicaine. Les conférences de validation ont déjà eu lieu au Bénin, au Burkina Faso, au Guatemala et en République dominicaine, et plus de 240 agents économiques ont été rejoints. Deux plans de mise en œuvre ont à ce jour été parachevés et sont maintenant utilisés par les autorités nationales pour inclure la facilitation du commerce dans leurs préoccupations nationales. Sur le plan des communications, le lancement du projet dans les pays membres de l'OECS a bénéficié d'une grande visibilité dans la presse électronique et à la télévision. Les parties prenantes

comme le grand public ont ainsi pu bien saisir l'importance du projet de la CNUCED et de la question de la facilitation du commerce.

7. Forte de l'appui de différents pays donateurs, la CNUCED a également poursuivi les activités menées grâce au Fonds d'affectation spéciale multidonateurs pour renforcer les capacités dans les pays en développement et les pays les moins avancés, afin de soutenir leur participation effective au processus de négociation de l'OMC sur la facilitation des échanges. En 2012, la CNUCED a jusqu'à maintenant appuyé la participation de représentants du Bénin, du Burkina Faso, du Gabon et du Mali.

8. Au niveau régional, la CNUCED a organisé plusieurs ateliers sur les réformes à entreprendre aux niveaux national et régional pour faciliter le commerce, ou y a participé, ce qui a contribué à former 400 agents économiques provenant d'Afrique et d'Amérique latine: a) le forum régional de la CNUCED et de la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes sur l'OMC, la facilitation des échanges et le secteur privé en Amérique latine (Chili); b) l'atelier sur la facilitation du commerce de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (Burkina Faso); c) le forum régional de la CNUCED sur l'OMC, la facilitation des échanges et le secteur privé en Amérique centrale, à l'intention des représentants des secteurs privé et public du Costa Rica, d'El Salvador, du Guatemala, du Honduras, du Nicaragua, du Panama et de la République dominicaine; et d) le forum régional de la CNUCED sur l'OMC, la facilitation des échanges et les plans de mise en œuvre en Amérique latine, à l'intention des représentants des autorités douanières et des ministères du commerce des pays membres de l'OMC en Amérique centrale (République dominicaine).

9. La CNUCED a continué d'apporter son appui aux pays en développement durant les négociations en cours sur la facilitation des échanges dans le cadre du Programme de Doha pour le développement de l'OMC. Durant l'année, la CNUCED a travaillé en étroite collaboration avec divers organismes comme les commissions régionales des Nations Unies – la Commission économique pour l'Afrique, la Commission économique pour l'Europe, la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, et la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale –; des organisations régionales – l'Association latino-américaine d'intégration, l'Organisation de coopération économique, l'OECD, le Projet d'intégration et de développement mésoaméricain, le Secrétariat du Traité général d'intégration économique de l'Amérique centrale, l'Union économique et monétaire ouest-africaine –; ainsi que des banques régionales de développement – la Banque asiatique de développement, la Banque africaine de développement et la Banque islamique de développement – afin de trouver des solutions régionales aux problèmes liés aux transports et à la facilitation du commerce. Il importe également de noter que la CNUCED a réuni les principaux acteurs de la facilitation du commerce représentant tous les regroupements régionaux du Groupe des 77.

10. En mai 2011, conjointement avec le Conseil des chargeurs palestiniens, la CNUCED a lancé un projet de trois ans pour renforcer ce dernier. Le projet, financé par l'Agence canadienne de développement international, vise à renforcer les capacités du Conseil de telle manière qu'il soit le principal organisme chargé de défendre les intérêts des chargeurs et de faciliter leurs activités commerciales. Il vise notamment à offrir au Conseil un éventail de services axés sur les clients et établis en fonction des observations formulées par le secteur des transports maritimes. Des entrevues, des ateliers et des évaluations des besoins, établies à partir de questionnaires, ont été organisés par l'équipe chargée du projet afin de déterminer les services dont les chargeurs palestiniens ont le plus besoin, notamment en matière de recherche, de promotion, de formation, d'établissement de réseaux, de partenariats stratégiques et de conseils juridiques.

11. Toujours dans le cadre du renforcement des capacités, des exposés et des communications ont été présentés à l'occasion de divers événements: ainsi, a) des techniques modernes de gestion portuaire ont été présentées dans le cadre du Programme de formation portuaire de la CNUCED au Ghana, en Indonésie, aux Maldives et en République-Unie de Tanzanie; b) un module de formation sur les transports et la facilitation du commerce a été donné dans le cadre du vingt-deuxième cours régional sur les grands problèmes économiques internationaux (Université EAFIT de Medellín (Colombie)); c) une mission permettant d'évaluer les besoins en matière de transport et de logistique a également été effectuée auprès du Gouvernement du Mozambique, en mettant l'accent sur le développement portuaire; d) les faits nouveaux concernant le commerce et les transports internationaux ont également été communiqués aux divers instituts de formation à Hong Kong, Chine (Université polytechnique de Hong Kong), en Suède (Université maritime mondiale) et en Suisse (Institut international de management pour la logistique); e) une étude a été réalisée sur les mesures de facilitation du commerce prises au Pakistan; f) un voyage d'études sur le commerce et les transports maritimes a été effectué en République-Unie de Tanzanie; g) un forum sur la facilitation du commerce et une conférence sur l'économie maritime ont été organisés au Chili; et h) un atelier conjoint de la CNUCED et de la Confacil sur la facilitation du commerce a eu lieu au Guatemala.

12. Des exposés et communications sur la législation régissant le transport commercial, sur les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements pour les ports ainsi que sur la pollution par les hydrocarbures due aux navires ont notamment été présentés à l'occasion du cours universitaire international concernant la recherche sur l'environnement marin et les ressources marines, donné en février 2011 à San Sebastián (Espagne), et de la Conférence internationale sur la logistique et le transport multimodal, organisée par l'Association internationale du transport multimodal en octobre 2011, à la Grande Canarie (Espagne). Ces exposés ont été une excellente occasion de faire connaître les travaux de la CNUCED. Comme le montrent les observations formulées oralement et par écrit par les participants et les organisateurs, ces exposés ont été bien accueillis et ont permis à ceux-ci d'établir, ou de rétablir, un dialogue entre les milieux universitaires et l'industrie, ainsi qu'avec un éventail d'autres délégués en vue d'une coopération future.

13. En 2011, la CNUCED a continué de fournir des services consultatifs au Gouvernement du Pakistan dans le cadre de la deuxième phase du projet de facilitation du commerce et des transports, financé par la Banque mondiale. Ce projet vise notamment à fournir un soutien ponctuel à la Mission permanente du Pakistan auprès de l'Office des Nations Unies à Genève pour les négociations sur la facilitation des échanges engagées à l'OMC. La CNUCED a organisé des activités de renforcement des capacités plus générales, fourni une assistance technique concernant la formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux et apporté son soutien pour la mise en œuvre de l'Accord de commerce de transit entre l'Afghanistan et le Pakistan. Une étude a été effectuée afin de renforcer le Comité national de facilitation du commerce et des transports, conformément aux meilleures pratiques internationales, et une autre a été réalisée sur l'élimination des marchandises abandonnées. Une étude visant à déterminer dans quelle mesure le Pakistan était prêt à se conformer au futur accord de l'OMC sur la facilitation des échanges a été entreprise; elle s'inscrira dans l'examen et l'actualisation de la stratégie nationale en matière de facilitation du commerce. Le projet a permis au Pakistan de contribuer de manière plus utile et mieux ciblée aux négociations sur ce futur accord, comme l'indique le nombre accru de propositions individuelles présentées au Président du Groupe de négociation sur la facilitation des échanges de l'OMC par les délégués pakistanais ainsi que l'augmentation des interactions entre la délégation pakistanaise et d'autres délégations et groupes de travail. La politique commerciale internationale joue dorénavant un rôle plus important dans les politiques nationales, car les enjeux régionaux occupent maintenant une

place prépondérante dans les préoccupations nationales. Le Premier Ministre du Pakistan a déclaré que 2012 serait l'année de la coopération et de l'intégration régionales.

14. La CNUCED, en collaboration avec la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), l'Association tanzanienne des transitaires (TAFFA) et l'Autorité fiscale de la Tanzanie, a donné un cours de formation sur les activités de transit à 28 formateurs locaux. Outre les transitaires, les formateurs embauchés par le Gouvernement, notamment par l'Autorité fiscale de la Tanzanie et l'Autorité de l'aviation civile de la Tanzanie, ont ainsi pu bénéficier d'une aide. Le programme de formation des formateurs aide les associations de transitaires à élaborer leur propre cours sur les activités de transit, sur la base de celui de la FIATA. Des formateurs locaux œuvrant au sein des communautés sont tout d'abord repérés, puis ils reçoivent une formation avant de subir un examen. Ceux qui réussissent enseignent ensuite individuellement à des étudiants pendant au moins deux cent quarante heures pour leur permettre d'obtenir le diplôme renommé de la FIATA. Une fois élaboré, chaque programme national est soumis à la FIATA pour être validé une première fois, puis il lui est soumis régulièrement pour être revalidé pour garantir sa qualité. Le cours de formation des formateurs a aidé la TAFFA à former ses membres en renforçant les capacités des personnes ressources locales. Le programme a également souligné la nécessité de fournir une assurance pour les transports. La TAFFA étudie actuellement les divers moyens d'offrir une telle assurance dans le cadre de l'adhésion à l'Association. L'élaboration d'un programme national de formation permanente permettra à la République-Unie de Tanzanie de mieux comprendre les enjeux du commerce international et d'intégrer davantage l'économie mondiale. Cela aura également un impact positif sur la qualité des services de transit fournis pour les marchandises destinées au Burundi, à l'Ouganda et au Rwanda, ou originaires de ces pays, qui passent par la République-Unie de Tanzanie. Les précédents cours de formation des formateurs ont permis d'élaborer des cours permanents sur les activités de transit au Ghana, au Kenya et au Pakistan.

15. La compétence de la CNUCED dans le domaine complexe de l'automatisation des douanes est internationalement reconnue. Le système douanier informatisé (SYDONIA) a été mis en œuvre dans les pays bénéficiaires dans le cadre d'un projet d'assistance technique complet qui prévoit notamment la fourniture de logiciels, de documents et de conseils techniques ainsi qu'un renforcement des capacités. Au moment de mettre en place ce projet d'assistance technique, il est très important de prévoir des activités de formation qui permettront de transférer au personnel local l'ensemble des connaissances sur le système SYDONIA, afin que les équipes nationales puissent administrer et maintenir celui-ci à long terme, et ce, sans assistance technique ni soutien de l'extérieur.

16. S'agissant du renforcement des capacités et du transfert de savoir-faire, de nombreuses sessions de formation au système SYDONIA ont été organisées dans le monde, aux niveaux national et régional, sur les applications douanières et les technologies de l'information. Les cours sur les applications concernaient principalement la sélectivité et la gestion des risques, l'évaluation en douane et les formalités de transit tandis que ceux consacrés aux technologies de l'information et des communications portaient sur la structure et la gestion des bases de données, l'échange d'informations et les télécommunications, la technologie Web, ainsi que la maintenance et le développement du système SYDONIA.

17. Les derniers pays à utiliser la version 2 du système SYDONIA ont maintenant migré vers la version SYDONIA++, ou directement vers la version la plus récente du système, mettant ainsi un terme à la première série des projets de la version 2, qui se sont étalés sur une période de trente ans. Les activités de migration vers la version la plus récente du logiciel SYDONIA se sont poursuivies en Afghanistan, au Botswana, au Cameroun, en Gambie, en Guinée, en Guinée-Bissau, au Malawi, au Nigéria et en Sierra Leone.

18. La version la plus récente est appliquée en Albanie, au Cambodge, en Côte d'Ivoire, à Curaçao, en Dominique, en Géorgie, en Haïti, en Jordanie, au Liban, au Nicaragua, en République de Moldova, à Sainte-Lucie, dans le territoire palestinien occupé, à Trinité-et-Tobago et au Zimbabwe, couvrant l'ensemble du processus de dédouanement. Les activités de mise en œuvre (telles que l'élaboration du prototype, l'installation, la consolidation et l'extension du système) ont débuté, ou se sont poursuivies, à Anguilla; au Bangladesh; au Belize; dans les îles de Bonaire, de Saint-Eustache et de Saba (Pays-Bas); à Djibouti; en El Salvador; à Gibraltar; à la Grenade; au Kosovo (conformément à la résolution 1244 (1999) du Conseil de sécurité); au Libéria; en Libye; au Mali; à Montserrat; en République bolivarienne du Venezuela; en République démocratique populaire lao; en République islamique d'Iran; au Rwanda; à Sao Tomé-et-Principe; à Sri Lanka; au Soudan; en Tunisie; et dans les îles Turques et Caïques.

19. Dans la région Asie-Pacifique, les activités concernaient principalement l'installation en direct de la plus récente version de SYDONIA en République démocratique populaire lao et à Sri Lanka. Simultanément, le bureau régional de Kuala Lumpur a continué de fournir un soutien technique pour les autres versions du logiciel et de maintenir une présence sur Internet. Un appui a été offert à la sous-région Pacifique par le biais du mécanisme de soutien du système SYDONIA pour le Pacifique, installé à Fidji, où le système fonctionne maintenant depuis dix ans.

20. De nombreux facteurs institutionnels et critères sur la facilitation du commerce peuvent être utilisés pour évaluer l'impact des projets SYDONIA. Les plus importants sont: l'augmentation des recettes douanières, une amélioration de la facilitation du commerce, la réduction des retards dans le dédouanement des marchandises et la disponibilité de statistiques fiables sur le commerce international. L'application uniforme des règles douanières et des législations connexes au niveau national, conjuguée au calcul automatique des droits et des taxes, se traduit par une hausse des recettes budgétaires, alors que des statistiques fiables et actuelles sur le commerce et la fiscalité aident les gouvernements à planifier leur politique économique.

21. La plus récente version de SYDONIA constitue une base technique solide et un outil essentiel pour établir des systèmes de guichet unique. Plusieurs pays ont déjà mis en œuvre de tels systèmes en intégrant les opérateurs commerciaux et d'autres organismes gouvernementaux aux services douaniers, ouvrant ainsi la voie au commerce et aux services publics en ligne. Cette façon de procéder simplifie le commerce international et le rend moins onéreux, tout en permettant aux entreprises des pays en développement d'avoir accès aux marchés internationaux. La volonté de changer ainsi que l'engagement et le soutien total des plus hautes instances gouvernementales sont des facteurs essentiels au succès des projets de modernisation des douanes.

## II. Travaux de recherche et d'analyse sur les transports et la facilitation du commerce

### Encadré 2.

#### Paragraphe de l'Accord d'Accra relatifs à l'assistance technique dans le domaine des transports et de la facilitation du commerce

164. Dans le domaine de la facilitation du commerce, des transports et des services associés intéressant les pays en développement, la CNUCED devrait continuer d'analyser les questions qui ont des incidences sur le commerce et les transports des pays en développement et sur la sécurité des chaînes d'approvisionnement internationales. Elle devrait également diffuser ses analyses et l'information pertinente, et promouvoir l'échange d'expériences.

165. La CNUCED devrait entreprendre des travaux de recherche en vue d'élaborer des recommandations qui permettraient aux pays en développement de réduire les coûts de transport et d'améliorer l'efficacité des transports et les liaisons de transport. Ces travaux de recherche devraient particulièrement porter sur les besoins des pays les plus vulnérables, en particulier sur la conception et la mise en place de systèmes de transit cohérents au bénéfice des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit, en tenant compte de la Déclaration ministérielle et du Programme d'action d'Almaty. Il faudrait également s'attacher à promouvoir le transport multimodal.

168. Par ses travaux de recherche et d'analyse directive, la CNUCED devrait aider les pays en développement à faire des choix éclairés pour relever les défis environnementaux en rapport avec les stratégies de transport, et contribuer à définir les besoins correspondants en matière de renforcement des capacités et les mesures réglementaires appropriées.

22. Conformément à son mandat (encadré 2), la CNUCED a effectué d'importants travaux de recherche et d'analyse sur un large éventail de questions d'ordre économique, stratégique, juridique et réglementaire, et sur l'évolution correspondante des transports et du commerce dans les pays en développement. En 2011, les résultats de ces travaux et les statistiques recueillies ont été largement diffusés dans la publication annuelle intitulée *Étude sur les transports maritimes*. L'édition de 2011 traitait de sujets ayant des répercussions notamment dans les domaines ci-après: a) le trafic maritime international; b) la flotte mondiale, y compris l'immatriculation et la propriété des navires; c) les taux de fret et prix des navires; d) les ports et débit de marchandises; et e) l'évolution de la réglementation et de la législation dans le domaine des transports et du commerce. Elle s'est en particulier attardée sur la participation des pays en développement à des activités maritimes afin d'informer les décideurs des points à examiner au moment d'élaborer les politiques nationales de transport et les stratégies connexes.

23. Les informations sur les activités du Service ainsi que les résultats des travaux de recherche et d'analyse peuvent également être diffusés dans la publication trimestrielle *Transport Newsletter*. Celle-ci présente divers articles thématiques et se prête à un échange de vues et d'idées entre la CNUCED et différents acteurs du domaine des transports et de la facilitation du commerce. Elle est publiée sur le site Web de la CNUCED et est distribuée à près de 4 000 abonnés. Parmi les thèmes abordés en 2011, on retrouvait: a) les tendances en matière de connectivité des transports maritimes; b) le transport de cargaisons réfrigérées; c) le transport international et les changements climatiques; d) les partenariats public-privé dans le transport et le commerce; e) les initiatives régionales en matière de facilitation du commerce; f) les réformes portuaires; g) le transport de transit; h) les difficultés rencontrées par les pays les moins avancés; i) le scannage des conteneurs; et j) le Programme de formation portuaire de la CNUCED.

24. Deux documents d'orientation sur la facilitation du commerce ont été publiés par le secrétariat de la CNUCED en 2011. Le premier document, une note du secrétariat intitulée *Défis et possibilités d'action dans le domaine des transports et de la facilitation du commerce* (TD/B/C.I/MEM.1/11), établie pour la quatrième session de la Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports et la facilitation du commerce, portait sur les défis qu'il convenait de relever d'urgence. Cette note examinait les problèmes qui affectaient le commerce et les transports internationaux, particulièrement pour les pays en développement sans littoral, ainsi que les défis à relever dans la mise en place de réformes visant à faciliter le commerce et l'automatisation des douanes, notamment la contribution du secteur privé à ces activités. Le second document, intitulé *Trade facilitation in Regional Trade Agreements* (UNCTAD/DTL/TLB/2011/1), soulignait l'importance croissante de la facilitation du commerce au niveau régional, de plus en plus d'accords commerciaux régionaux comportant des engagements spécifiques à cet égard.



25. La CNUCED a également élaboré un rapport analytique de fond intitulé *Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers* (UNCTAD/DTL/TLB/2011/4), publié en 2012. Celui-ci aborde les caractéristiques importantes de la réglementation internationale ainsi que les questions intéressant particulièrement les pays en développement à zones côtières qui pourraient être victimes d'une pollution par les hydrocarbures due aux navires.

26. Sur un plan plus général, il faut noter qu'environ la moitié du pétrole brut produit dans le monde est transporté par voie maritime. La plupart des déplacements s'effectuent relativement près des côtes de nombreux pays, transitant parfois par des zones restreintes ou des goulets d'étranglement comme des détroits ou des canaux. En même temps, l'augmentation régulière de la taille et de la capacité de charge des navires qui transportent du fret signifie que des quantités considérables d'hydrocarbures de soute traversent les océans et longent des zones côtières. Les dommages liés à la pollution causée par des navires faisaient peser une lourde menace sur l'économie de nombreux pays côtiers et petits États insulaires en développement fortement tributaires du revenu tiré de la pêche et du tourisme.

27. S'agissant de la pollution par les hydrocarbures de soute, une réglementation internationale rigoureuse a été mise en place pour indemniser les victimes de manière appropriée. Plusieurs pays côtiers, dont des pays en développement susceptibles d'être victimes de ce type de pollution, ne sont toutefois pas encore devenus parties contractantes des outils juridiques les plus récents dans ce domaine. Le rapport analyse brièvement la législation pertinente et formule certaines observations concernant l'élaboration de politiques nationales pour aider les décideurs à mieux comprendre les instruments internationaux pertinents et à évaluer les avantages liés à leur ratification. Bien que le rapport porte principalement sur la pollution par les hydrocarbures de soute, il souligne également l'importance de deux conventions internationales connexes, à savoir 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 (la Convention HNS), modifiée par le Protocole de 2010 à la Convention (la Convention HNS de 2010), et la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute.

28. La CNUCED a poursuivi ses travaux de recherche et d'analyse sur les effets des changements climatiques sur le transport international et l'adaptation à ces changements. Les enseignements tirés des travaux effectués jusqu'à maintenant ont été pris en compte, par exemple, dans certains documents établis en 2011 (UNCTAD/DTL/TLB/2011/2 et TD/B/C.I/MEM.1/11).

29. Il convient également de signaler un livre de la CNUCED, intitulé *Maritime Transport and the Climate Change Challenge* et publié en mai 2012, qui donne un aperçu détaillé des diverses répercussions que pourraient avoir les changements climatiques sur le commerce et les transports maritimes. Ont contribué à ce livre, publié conjointement par les Nations Unies et Earthscan/Routledge, des experts de différentes universités et organisations internationales – telles que l'Organisation maritime internationale, le secrétariat de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, l'Organisation de coopération et de développement économiques, l'Agence internationale de l'énergie et la Banque mondiale – ainsi que des secteurs maritime et portuaire. Les thèmes abordés incluaient la formation scientifique; les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime international et les mesures d'atténuation éventuelles; le bilan du cadre réglementaire et institutionnel; les effets potentiels des changements climatiques sur le transport maritime et l'adaptation à ces changements; ainsi que les questions intersectorielles pertinentes comme le financement, l'investissement, les technologies et l'énergie.

30. La CNUCED a également effectué des travaux de recherche sur l'évolution des transports intérieurs et de l'infrastructure (principalement dans les secteurs routier et ferroviaire et dans celui des voies navigables intérieures) ainsi que sur le rôle des partenariats public-privé. Ainsi, une section spéciale du chapitre 4 de l'*Étude sur les transports maritimes 2011*, consacrée à l'évolution des transports intérieurs, mettait en lumière certains des faits récents les plus marquants dans l'évolution des quantités de fret transportées sur les principaux réseaux intérieurs. Elle portait également sur l'évolution de l'infrastructure des transports intérieurs des pays en développement, et s'attardait plus particulièrement sur le rôle des partenariats public-privé dans le financement du développement de cette infrastructure. Les travaux de recherche et d'analyse concernant le transport viable de marchandises, ainsi que le rôle des partenariats public-privé et du financement de la lutte contre les changements climatiques dans la mise en place de systèmes de transport de fret consommant peu d'énergie et produisant peu d'émissions de carbone sont également repris dans l'*Étude* et les documents de la Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports et la facilitation du commerce qui s'est tenue en décembre 2011.

31. Au cours de la période considérée, les activités de recherche et d'analyse se sont poursuivies afin d'élargir les applications du système SYDONIA au concept de guichet unique pour le commerce international. Le guichet unique permettra de connecter les autres administrations publiques au système des douanes pour un échange électronique de données et un traitement commun des documents, jetant ainsi les bases d'une administration en ligne. Il permettra également aux agents commerciaux d'avoir accès à un environnement dématérialisé.

32. La CNUCED a aussi grandement contribué à l'élaboration de certains rapports des Nations Unies, dont celui du Secrétaire général de l'ONU sur les océans et le droit de la mer, ainsi qu'à l'application de la résolution 65/155 adoptée par l'Assemblée générale intitulée «Vers le développement durable de la mer des Caraïbes pour les générations présentes et à venir». Elle a également contribué aux sections sur le commerce maritime international de l'édition 2012 du rapport établi conjointement par la CNUCED et le Département des affaires économiques et sociales, intitulé *Situation et perspectives de l'économie mondiale*.

### III. Activités intergouvernementales et formation de consensus

33. La CNUCED a participé à diverses réunions et manifestations internationales concernant la logistique commerciale, ce qui lui a donné l'occasion de faire connaître ses travaux dans ce domaine et d'établir, ou de rétablir, un dialogue avec un éventail de délégués et d'agents économiques en vue d'une coopération future.

34. Dans le cadre de sa coopération avec d'autres organisations internationales, la CNUCED a activement participé à trois sessions du Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux de la Commission économique pour l'Europe (CEE). Ce groupe a été établi en mars 2011, dans la foulée d'un atelier sur ce thème organisé conjointement par la CEE et la CNUCED en septembre 2010. La CNUCED a également grandement contribué à d'autres travaux menés sous les auspices du Comité des transports intérieurs de la CEE, en particulier ceux du Groupe de travail du transport intermodal, où elle a participé aux débats sur les questions juridiques qui se sont déroulés dans le cadre d'un groupe d'experts informel sur les Règles de Rotterdam.

35. La CNUCED a pris une part active aux travaux du Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques, qui a tenu ses dix-huitième et dix-neuvième sessions à Genève en avril et en septembre, respectivement. Elle a également participé à la réunion de l'organisme mixte ISO 7372/UNTDED (Répertoire d'éléments de

données commerciales des Nations Unies), qui a eu lieu à Genève en septembre 2011. Au cours de la période considérée, la CNUCED a continué de faciliter la participation de négociateurs chargés de la facilitation du commerce dans les pays en développement aux réunions du Groupe de négociation sur la facilitation des échanges de l'OMC et de fournir des services consultatifs ponctuels aux délégués en poste à Genève ou dans les capitales.

36. La CNUCED a organisé une deuxième réunion spéciale d'experts sur les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements pour les ports du monde entier, qui s'est tenue à Genève les 29 et 30 septembre 2011. Cette réunion a principalement porté sur la façon d'aider les pays en développement à assurer une cohérence entre les divers engagements en matière de facilitation du commerce pris aux niveaux régional et multilatéral. Pour faire avancer l'important débat sur la meilleure façon de procéder, la réunion spéciale d'experts a fourni aux décideurs, aux principales parties prenantes des secteurs public et privé, aux organisations internationales ainsi qu'aux scientifiques et aux ingénieurs une tribune et une occasion leur permettant d'échanger leurs meilleures pratiques.

37. En décembre 2011, le secrétariat de la CNUCED a convoqué la quatrième session de la Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports et la facilitation du commerce, qui a porté sur les deux thèmes suivants, inscrits dans son mandat: a) les mesures et initiatives visant à optimiser la contribution de l'investissement, en particulier celui du secteur privé, à la facilitation du commerce, notamment l'utilisation des technologies de l'information et des communications pour la logistique, la facilitation du commerce et la sécurité des chaînes d'approvisionnement; et b) l'appui à la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, notamment l'analyse des goulets d'étranglement entre pays en développement sans littoral et pays en développement de transit et des solutions possibles, y compris le recours aux meilleures pratiques pour le développement et l'utilisation des infrastructures de transport, ainsi que l'adoption de normes communes, dans ces pays.

38. En avril 2012, à l'occasion de la treizième session de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, une réunion parallèle sur le transport viable de marchandises a été tenue à Doha. Une réunion-débat intitulée «Montrer la voie à suivre en matière de transport viable de marchandises», organisée conjointement avec la Banque asiatique de développement, a permis un échange de vues et d'expériences – tirées du secteur public et du secteur privé – concernant la promotion d'un nouveau paradigme de transport durable de marchandises. Des experts de toutes provenances – gouvernements, Banque asiatique de développement, milieux universitaires, administrations portuaires, industrie des transports maritimes – ont débattu de la manière dont les pays en développement pourraient, à la lumière des préoccupations relatives aux changements climatiques, sortir du modèle actuel de transport de marchandises, par trop dépendant de la consommation de combustibles fossiles. Ils se sont plus particulièrement intéressés aux incidences financières et aux conséquences en matière d'investissements, ainsi qu'à la nécessité de mettre en place des mécanismes de financement novateurs.

39. Les participants ont réaffirmé la responsabilité qu'avait la CNUCED de promouvoir la coopération entre tous les partenaires désireux d'encourager un transport durable de marchandises. Ils ont invité la CNUCED à poursuivre ses travaux, notamment de recherche et d'analyse, de renforcement des capacités et d'assistance technique. Il a également été suggéré que la CNUCED, en collaboration avec des partenaires partageant les mêmes idées, étudie les possibilités d'utiliser des sources nouvelles comme le financement de la lutte contre les changements climatiques à l'appui du transport durable de marchandises. Un participant a proposé que la CNUCED prenne l'initiative d'organiser, en avril 2013, une conférence où serait inauguré un forum mondial sur le transport écologique de marchandises.