



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

Distr.  
GÉNÉRALE

TD/B/COM.3/EM.24/3  
14 novembre 2005

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT  
Commission des entreprises, de la facilitation du commerce  
et du développement  
Réunion d'experts sur la facilitation du commerce  
en tant que moteur du développement  
Genève, 21-23 septembre 2005

**RAPPORT DE LA RÉUNION D'EXPERTS SUR LA FACILITATION  
DU COMMERCE EN TANT QUE MOTEUR DU DÉVELOPPEMENT**

tenue au Palais des Nations, à Genève,  
du 21 au 23 septembre 2005

**TABLE DES MATIÈRES**

	<i>Page</i>
I. Résumé du Président .....	2
II. Questions d'organisation .....	11
<b>Annexe</b>	
Participation.....	12

## Chapitre I

### RÉSUMÉ DU PRÉSIDENT

#### Introduction

1. La Réunion d'experts sur la facilitation du commerce en tant que moteur du développement s'est tenue du 21 au 23 septembre 2005, en application d'une décision prise par la Commission des entreprises, de la facilitation du commerce et du développement à sa neuvième session. Les experts étaient saisis d'un document de base élaboré par le secrétariat, intitulé «La facilitation du commerce en tant que moteur du développement» (TD/B/COM.3/EM.24/2).
2. La réunion a permis d'examiner de nouveaux thèmes ainsi que différentes politiques et mesures de facilitation du commerce et des transports pouvant contribuer aux stratégies de développement des pays.
3. Les experts venaient de ministères et d'organismes des secteurs du commerce, des transports ou d'autres secteurs, ainsi que d'organisations du secteur privé, d'entreprises de transports publiques et privées ainsi que d'organisations spécialisées s'occupant de questions de commerce ou de transports ou de négociations multilatérales.
4. Le présent résumé regroupe les débats de fond sous les rubriques suivantes:
  - Facilitation du commerce et des transports et développement;
  - Facilitation du commerce et intégration régionale;
  - Attentes du secteur privé concernant les négociations à l'OMC sur la facilitation du commerce;
  - Mise en œuvre de mesures de facilitation du commerce;
  - Conclusions et perspectives.

#### Facilitation du commerce et des transports et développement

5. La part du commerce dans le revenu national est plus importante dans de nombreux pays en développement que dans la plupart des grands pays développés. Qui dit commerce international dit marchandises, services, activités de transport, véhicules et infrastructures. Chacun de ces éléments suppose des interactions entre différents organismes, ministères et agents du secteur privé, d'où la nécessité d'un vaste processus de consultation et de coordination entre toutes les parties intéressées.
6. Les gains potentiels à moyen terme résultant de la facilitation du commerce et des transports sont estimés représenter entre 2 et 3 % de la valeur totale des marchandises échangées. Les effets positifs des mesures de facilitation se mesurent en partie en gains de temps, qui sont souvent supérieurs aux économies directes réalisées sur les coûts.

7. Parmi les obstacles aux transports et au commerce figurent les différences de normes et de réglementations, des infrastructures de transport inadaptées, une utilisation insuffisante des technologies de l'information et de la communication (TIC) et l'absence d'assurance responsabilité civile ainsi que d'assurance et de protection du fret pour les opérateurs nationaux. La multiplicité des certificats (par exemple des certificats d'origine) et le manque d'uniformité concernant les certificats réclamés ainsi que les organismes habilités à les délivrer constituent souvent un frein au commerce international. Des engagements en matière de facilitation du commerce issus des négociations en cours à l'OMC auraient des effets particulièrement bénéfiques dans certains pays en développement. Le commerce Sud-Sud et le commerce intrarégional tireraient notamment profit d'accords multilatéraux de facilitation du commerce.

8. La facilitation du commerce peut réduire le coût global des transactions commerciales internationales grâce à l'uniformisation, au niveau international, des principales procédures et des principaux documents en matière de commerce et de transports. Le besoin de facilitation a augmenté au cours de la dernière décennie en raison de l'évolution de la production internationale, de l'amélioration de l'accès aux marchés grâce aux réductions tarifaires, de la nouvelle géographie du commerce et de l'introduction des TIC.

9. Si la facilitation des échanges est essentielle, il est tout aussi important de renforcer les capacités des opérateurs nationaux afin d'instaurer des conditions de concurrence équitables. On pourrait s'appuyer sur les efforts de facilitation du commerce pour trouver des marchés de niche pour les transporteurs nationaux le long de la chaîne logistique. Cela permettrait de créer des activités à valeur ajoutée et les transporteurs nationaux pourraient entrer sur ces nouveaux marchés sans faire ombre aux importateurs et aux exportateurs nationaux.

10. Il faut également noter le développement du secteur des services de courrier et de livraison exprès. Cette évolution est le reflet de la modification de la structure des échanges et des processus de production mondialisés. Favoriser ce type de commerce est important non seulement pour les pays qui souhaitent s'impliquer dans ce secteur en pleine croissance, mais également pour tous les pays qui échangent des marchandises dont les délais de livraison sont contraignants ou dont les procédés de production dépendent de livraisons en juste à temps.

11. En examinant les obstacles bien connus, certains experts ont dit que, dans de nombreux pays, le recours obligatoire aux services de commissionnaires en douane augmentait les coûts et entraînait souvent des retards supplémentaires, ces commissionnaires n'étant pas toujours informés des exigences procédurales en vigueur. En revanche, d'autres experts ont estimé que les commissionnaires en douane jouaient un rôle important en garantissant la conformité avec les règles existantes, notamment lorsque les négociants n'étaient pas en mesure de s'acquitter eux-mêmes du dédouanement en raison de leur manque d'expérience et de connaissance des règles, des lois et des pratiques nationales.

12. Un autre problème important concernant la promotion de la facilitation du commerce et des transports est que les coûts de mise en œuvre sont immédiats, alors que les bénéfices sont potentiels et ne sont pas assurés à long terme. C'est pourquoi il est souvent difficile de convaincre les responsables d'entreprendre des réformes, même lorsque l'on peut escompter que les bénéfices seront supérieurs aux coûts. Dans les pays très endettés et dans les pays moins avancés (PMA) tout particulièrement, la conviction du bien-fondé d'une réforme n'aboutit pas toujours à des mesures concrètes.

13. Toutefois, des études présentées lors de la réunion semblaient indiquer l'existence d'une relation positive entre le développement et les indicateurs de la facilitation du commerce. Cette corrélation est illustrée de manière flagrante par les nombreuses exigences en matière de signatures, sceaux et inspections matérielles dans les pays à faible revenu et par le degré de corruption lié à l'obtention de ces documents. Selon les résultats d'une étude, les retards à l'importation sont imputables à 59 % aux documents à remettre avant l'arrivée, à 16 % aux formalités de dédouanement, à 12 % aux opérations portuaires et à 13 % au transport intérieur.

14. Pour garantir l'application de normes communes dans le domaine des transports et des douanes, de nombreux pays en développement mettent leur droit interne en conformité avec les dispositions de différentes conventions internationales et autres instruments relatifs à la facilitation du commerce, parmi lesquels la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR, 1975), la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto révisée, 1999) et la Convention relative au commerce de transit des États sans littoral (1965).

15. La facilitation du commerce et des transports est de plus en plus rendue nécessaire par les exigences et les préoccupations croissantes en matière de sécurité. Dans ce domaine, une coopération et une coordination internationales étroites entre les secteurs public et privé sont fondamentales.

16. Le Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial qui a été récemment adopté à l'Organisation mondiale des douanes (OMD) propose une approche structurée de la mise en œuvre de mesures de sécurité des échanges et offre aux entreprises la possibilité de retirer différents avantages de la facilitation du commerce.

### **Facilitation du commerce et intégration régionale**

17. Les mesures d'intégration économique régionale mettent en général l'accent sur la libéralisation des échanges, la réduction des droits de douane et la suppression des contingents. Toutefois, ces dernières années, les questions de facilitation du commerce ont elles aussi fait l'objet d'une attention croissante. De fait, les programmes de promotion commerciale d'organisations régionales comportent souvent plusieurs mesures de facilitation du commerce, y compris des mesures liées au commerce de transit et à la coordination aux frontières. De la même façon, la suppression des obstacles au commerce est considérée comme un moteur d'intégration régionale et de développement.

18. Les activités régionales en matière de facilitation du commerce et des transports concernent généralement le renforcement des capacités, des mécanismes régionaux de garantie douanière, les règles d'origine, l'agrément d'agents en douane, des normes douanières communes, une unification régionale des documents, et la reconnaissance mutuelle de l'assurance responsabilité civile des véhicules à moteur ainsi que des permis de conduire. Des mécanismes existent également au niveau régional pour une coopération entre les autorités douanières et les réseaux régionaux de chambres de commerce.

19. De plus, des mécanismes régionaux, tels que des accords visant à simplifier les procédures de délivrance des visas, sont souvent conclus pour faciliter la circulation des personnes. Dans la mesure où les véhicules qui transportent les marchandises impliquent également un mouvement de personnes, ces mécanismes facilitent aussi le commerce de marchandises.

20. Le commerce dépend de systèmes financiers efficaces pour les importations et les exportations, y compris en ce qui concerne l'assurance des marchandises et les garanties douanières. Plusieurs initiatives d'intégration régionale encouragent la création de banques régionales et de mécanismes de règlement.

21. Les principaux problèmes pour ce qui est du commerce intrarégional auxquels sont confrontés les pays d'Afrique de l'Est et d'Afrique australe ont trait aux agents en douane, aux frais de dédouanement, aux surestaries, aux délais de transit, à l'évaporation des recettes et aux infrastructures de transport. En ce qui concerne les délais de transit, les principales difficultés sont liées au manque de compétences des agents, aux exigences excessives en matière de documentation, à la corruption, au manque de coordination, à l'utilisation insuffisante de TIC appropriés ainsi qu'à une information lacunaire sur les règles et les règlements applicables.

22. Il a été proposé de créer, en Afrique de l'Ouest, une agence ou un organisme régional de coordination chargé de coordonner la mise en œuvre dans la région des mesures de facilitation du commerce adoptées à l'OMC, au motif que la diversité des capacités et des situations des pays de la région justifiait la création d'un tel organe de supervision. En Afrique de l'Est et en Afrique australe, le COMESA mène plusieurs initiatives régionales de facilitation du commerce et des transports, notamment en ce qui concerne le commerce de transit.

23. En Amérique du Sud, de nombreuses mesures de facilitation du commerce sont étroitement liées à l'Initiative pour l'intégration de l'infrastructure régionale en Amérique du Sud et à ses programmes d'infrastructure. La facilitation du commerce et des transports fait parfois partie des processus d'intégration régionale, par exemple dans les domaines des TIC, du transport multimodal, des instruments financiers et des marchés régionaux de l'énergie. D'autres initiatives importantes relèvent de groupements sous-régionaux, notamment du Mercosur.

24. En Asie centrale et occidentale, le commerce de transit revêt une importance toute particulière, puisque la région comprend de nombreux pays sans littoral et, de manière générale, est située entre de grands blocs commerciaux, dont le commerce transite par la région. L'Organisation de coopération économique (OCE) mène plusieurs programmes de facilitation du commerce de transit.

25. Les pays sans littoral sont très dépendants d'une facilitation efficace du commerce et des transports et doivent disposer d'une infrastructure de transport adaptée, d'un régime juridique favorable, d'un système administratif efficace, ainsi que des ressources humaines nécessaires et de capacités relatives aux TIC suffisantes.

26. Il a été reconnu que, même si la coopération régie par des arrangements bilatéraux ou régionaux en matière de transit était essentielle, les accords ou les instruments adoptés aux niveaux local et régional devaient rester compatibles avec les objectifs des conventions internationales pertinentes.

### **Attentes du secteur privé concernant les négociations à l'OMC sur la facilitation du commerce**

27. Le rapport sur l'état des négociations en cours à l'OMC a souligné le fait que ces négociations découlaient de l'initiative des membres de l'OMC. Au moment de la Réunion d'experts, plus de 60 propositions avaient été présentées par des pays membres développés et en développement, qui portaient sur un très large éventail de mesures relatives à la facilitation du commerce et des transports, allant des améliorations et clarifications pouvant être apportées aux articles V, VIII et X du GATT à la coopération douanière, l'assistance technique, le renforcement des capacités, le traitement spécial et différencié et les incidences financières.

28. Les activités menées par l'OMC, la CNUCED et d'autres organisations internationales à l'appui de ces négociations, y compris les activités de renforcement des capacités et d'assistance technique, se déroulent conformément aux mandats et aux programmes de travail définis.

29. Le «secteur privé» est une expression très vaste, qui englobe petites et grandes entreprises, prestataires et utilisateurs de services, entreprises nationales et internationales, entreprises bien établies et entreprises essayant de conquérir de nouveaux marchés. Des entreprises aussi différentes n'ont pas nécessairement les mêmes raisons d'appuyer des mesures de facilitation du commerce.

30. Bien que leurs intérêts puissent diverger, les agents du secteur privé sont confrontés à des obstacles et à des problèmes communs. De nombreux participants sont donc convenus d'un certain nombre de principes directeurs qui devraient être pris en compte lors de l'élaboration à l'OMC d'un nouvel accord sur la facilitation du commerce.

31. Devraient figurer parmi les principaux éléments d'un accord de l'OMC sur la facilitation du commerce: des règles, règlements et procédures transparents; l'obligation de consulter le secteur des entreprises et autres parties intéressées avant d'édicter de nouvelles lois ou réglementations; la publication d'informations pertinentes et la création de points d'information; des redevances et droits raisonnables et non discriminatoires; la simplification des procédures à la frontière; l'utilisation de méthodes de gestion des risques; la normalisation de la documentation; la création de guichets uniques; un mécanisme d'examen permettant d'évaluer les avantages ou le besoin d'une règle ou réglementation donnée; une prise en compte mieux coordonnée et plus cohérente du rôle des douanes et d'autres agences; et des dispositions encourageant l'utilisation des TIC.

32. Certains experts ont souligné la nécessité d'un accord global et cohérent, qui soit gérable, compréhensible et applicable. Il a également été suggéré que la gestion en soit confiée à de grandes organisations internationales. Pour garantir l'application et le respect des dispositions de l'accord, les litiges relevant de celui-ci devraient, en dernière instance, être portés devant le mécanisme de règlement des différends de l'OMC.

### **Mise en œuvre de mesures de facilitation du commerce**

33. La mise en œuvre de mesures de facilitation du commerce doit reposer sur les connaissances locales, exploiter des réseaux régionaux de facilitation du commerce et des transports et utiliser les instruments existants. Elle exige également le plus large engagement possible des institutions gouvernementales et du secteur des entreprises.

34. S'agissant de l'introduction de mesures de facilitation aux frontières, on a fait valoir que les partenaires locaux devaient être impliqués dans le projet dès le départ. Une mauvaise compréhension des coûts et des avantages liés à un projet pouvait provoquer son échec. De fait, les communautés locales pouvaient estimer que le projet allait contre leurs intérêts et par conséquent s'opposer fermement aux réformes à la frontière. Les débats ont également porté sur la nécessité d'adopter des dispositions claires s'agissant du contrôle et du fonctionnement des installations aux frontières, ainsi que de la sélection rigoureuse d'une institution principale. Les «guichets uniques» ainsi que des installations matérielles et des activités conjointes des administrations douanières ont été cités comme de bonnes initiatives.

35. Des experts ont déclaré que la facilitation du commerce et des transports ne devait pas exclure l'infrastructure matérielle. La question était particulièrement importante dans la mesure où, dans les négociations en cours à l'OMC, les débats sur l'amélioration et la clarification des articles V, VIII et X du GATT de 1994 étaient principalement axés sur les questions «faciles» de procédure, laissant de côté les questions difficiles (et coûteuses) d'infrastructure matérielle. En même temps, il a été noté que les avantages de la facilitation du commerce et des transports étaient bien supérieurs à ceux d'un simple complément de projets d'infrastructure.

36. Plusieurs rapports traitant d'expériences nationales indiquaient que les mesures de facilitation du commerce et des transports pouvaient avoir des effets positifs sur le développement général d'un pays. L'adoption par le secteur public de nouvelles technologies peut encourager les petits importateurs et exportateurs d'un pays à moderniser leurs propres procédures commerciales. Des mesures de renforcement des capacités à l'appui de la facilitation du commerce et des transports se traduiront très certainement par une augmentation du niveau général de connaissances et de compétences technologiques. De la même façon, les réformes juridiques qu'entraîne la ratification de conventions internationales peuvent englober une révision plus large d'une législation nationale périmée. Enfin, des mesures relatives à la facilitation du commerce et des transports qui limitent la marge de manœuvre laissée aux fonctionnaires dans l'interprétation des règles et réglementations contribuent aux efforts visant à promouvoir l'intégrité.

37. Plusieurs cas dans lesquels la modernisation des douanes avait eu des répercussions positives sur les recettes fiscales ont été signalés. Même là où les taux de droit avaient été abaissés, l'automatisation des services douaniers avait plus que compensé le manque à gagner engendré par ces baisses et avait entraîné une augmentation globale des droits collectés. Dans l'un des cas évoqués, la modernisation des douanes avait permis de réduire le temps nécessaire au dédouanement de 18 jours à moins d'une journée. La réforme des douanes nécessitait l'engagement non seulement du secteur public, mais aussi des agents du secteur privé susceptibles de s'y opposer. L'automatisation des douanes ne devait pas être limitée à l'adoption de nouvelles TIC; elle devait s'inscrire dans un programme plus vaste de réforme douanière et de renforcement des capacités.

38. Il a été rappelé que certaines solutions récemment proposées par l'OMD, telles que l'étude sur le temps de dédouanement et les recommandations/lignes directrices sur l'intégrité, pouvaient être utiles pour aborder certains aspects de la facilitation du commerce et des transports, notamment la bonne gouvernance. Parmi les instruments relatifs à l'intégrité figuraient la Déclaration du Conseil de coopération douanière concernant la bonne gouvernance et l'éthique en matière douanière de juin 2003 (Déclaration d'Arusha révisée), le Modèle de Code d'éthique et de conduite ainsi que le Recueil des meilleures pratiques en matière d'éthique de mai 2005.

39. L'expérience de certains pays africains montre que le succès des mesures de facilitation du commerce dépend de l'établissement de partenariats entre secteur public et secteur privé, de la coopération avec des réseaux régionaux de facilitation du commerce et des transports, de la volonté politique et de l'intégration de partenaires du secteur privé dans les programmes de renforcement des capacités.

40. Le concept de «guichet unique» est une mesure très importante de facilitation du commerce, car il définit une plate-forme à partir de laquelle élaborer de nouveaux programmes de facilitation du commerce. Des guichets uniques ont été créés dans plusieurs pays en développement. Dans un pays d'Afrique, la mise en service d'un guichet unique a remplacé 40 documents exigés pour les importations et les exportations. La continuité des ressources humaines dans les ministères compétents a été un facteur déterminant du succès de cette initiative. L'implication totale dès le départ de l'administration des douanes tout comme des principaux partenaires du secteur privé a aussi joué un rôle important. Les experts ont également pris note des expériences positives de coopération entre programmes de guichet unique dans plusieurs pays en développement.

41. Le niveau d'automatisation et des technologies utilisées dans les différentes mesures de facilitation peut et doit être variable, en fonction de la situation de chaque pays. Par exemple, un guichet unique dans un pays dont les négociants ont l'habitude d'utiliser des technologies sophistiquées sera certainement davantage automatisé qu'un guichet unique dans un pays où les négociants et les prestataires de services sont moins habitués aux technologies actuelles. Dans ce contexte, des experts ont souligné le besoin d'une assistance technique et financière pour l'application de mesures de facilitation du commerce fondées sur les TIC.

42. En ce qui concerne la mise en œuvre des résultats des négociations à l'OMC sur la facilitation des échanges, il a été rappelé que «l'ensemble des résultats de juillet» disposait, dans son annexe D, que les PMA et autres pays en développement ne seraient pas obligés de mettre en œuvre des mesures dépassant leur capacité de mise en œuvre, et que le traitement spécial et différencié devait aller au-delà du simple octroi de périodes de transition plus longues. Des discussions sont en cours à l'OMC sur un mécanisme d'évaluation des capacités de mise en œuvre ainsi que sur l'opportunité d'un traitement spécial et différencié.

43. Les experts ont examiné les liens entre les différents éléments de l'annexe D de l'ensemble des résultats de juillet, notamment les liens entre les mesures de facilitation du commerce proposées et la capacité des pays de les mettre en œuvre. Certains ont estimé que les mesures devraient être adoptées avant le déploiement de toute assistance technique, afin que la capacité de mise en œuvre nécessaire puisse être constituée. D'autres considéraient qu'un processus d'assistance technique et de renforcement des capacités complémentaire et continu était



nécessaire, ainsi qu'un traitement spécial et différencié adapté à chaque pays avec un mécanisme de contrôle correspondant. Cela signifierait que l'assistance technique devrait être fournie avant qu'un engagement ne soit pris et après qu'un accord aurait été conclu, afin que ce dernier puisse être appliqué.

### **Conclusions et perspectives**

44. Chaque pays est différent et les stratégies de facilitation du commerce et de développement doivent être adaptées aux particularités des pays sans littoral, des pays les moins avancés ou des petits États en développement insulaires, par exemple. Cela dit, nombre d'études de cas présentées se rejoignent dans leurs conclusions sur les avantages généraux d'un système efficace de facilitation du commerce et des transports. Parmi ces avantages, une plus grande compétitivité internationale et des investissements étrangers directs accrus, la mise en valeur des ressources humaines, le transfert de connaissances, la conformité au GATT et une meilleure perception des recettes publiques.

45. Les obstacles bureaucratiques ont un coût très élevé pour les entreprises, de même que pour les recettes publiques. Réduire ces obstacles sera profitable à la fois au secteur privé et au secteur public.

46. La facilitation du commerce et des transports jouera un rôle de plus en plus important dans l'intégration dans l'économie mondiale des PMA, des pays sans littoral et autres pays défavorisés. Une action coordonnée est nécessaire pour soutenir ces pays dans leur effort. Il est important de rechercher un partage équilibré des bénéfices des mesures de facilitation du commerce et des transports entre tous les partenaires commerciaux.

47. La mise en œuvre de mesures de facilitation du commerce nécessite une analyse détaillée des goulets d'étranglement et des coûts existants, ainsi qu'une comparaison des pratiques actuelles avec les normes et références internationales. Les organisations régionales et internationales, dont la CNUCED, peuvent contribuer valablement à ces analyses.

48. Les TIC auront certainement un rôle de plus en plus essentiel à jouer dans l'élaboration et la mise en œuvre des mesures et des programmes de facilitation du commerce et des transports. L'automatisation des douanes restera particulièrement importante, et le système douanier automatisé SYDONIA de la CNUCED continuera d'occuper une place de premier plan en la matière.

49. Il faut créer ou renforcer des mécanismes institutionnels pour garantir l'intégration de la facilitation du commerce et des transports dans le processus de développement. Une assistance est nécessaire à la fois pour la création d'institutions et pour la formation et le renforcement des capacités.

50. Il apparaît très clairement qu'une coopération étroite entre toutes les parties intéressées ainsi que des efforts conjoints et un partenariat secteur public-secteur privé sont essentiels pour l'efficacité et la viabilité des réformes. Le Partenariat mondial pour la facilitation des transports et du commerce<sup>1</sup>, qui fournit de très nombreuses informations sur la facilitation du commerce et des transports (réunions, tendances, documentation, etc.), est un mécanisme qui répond à ces besoins. Son site est mis à jour conjointement par les organisations internationales participantes, dont la Banque mondiale, la CNUCED, la CEE-ONU, l'ONUDI, l'OMD et l'OMC.

51. Les organisations régionales joueront un rôle fondamental dans la promotion de la facilitation du commerce et dans la mise en œuvre de mesures pouvant être prises en application d'un accord multilatéral sur la facilitation du commerce. La coopération technique avec des organismes internationaux, notamment pour le renforcement des capacités, est essentielle, et la CNUCED devrait continuer à jouer un rôle important à cet égard.

52. Les pays sans littoral et les petits États insulaires sont confrontés à des difficultés particulières, qui méritent que la communauté internationale leur accorde une attention spéciale. Des échanges d'expériences sur les méthodes utilisées pour collecter des droits et taxes douanières correspondant aux services rendus pourraient notamment être utiles.

53. L'aide au commerce devient rapidement une nécessité. Le financement de programmes d'assistance technique et de formation, ainsi que de nouvelles infrastructures de base dans le domaine de la facilitation du commerce et des transports peuvent jouer un rôle important à cet égard.

54. Les organisations internationales, parmi lesquelles la CNUCED, fournissent un appui précieux pour les négociations sur la facilitation du commerce à l'OMC. L'expérience montre que cet appui ne peut que s'enrichir de la participation du secteur privé, ainsi que d'une étroite coordination entre les experts des capitales et les négociateurs à Genève. Aider l'application des engagements souscrits dans les négociations à l'OMC doit particulièrement retenir l'attention.

---

<sup>1</sup> [www.gfptt.org](http://www.gfptt.org).

## Chapitre II

### QUESTIONS D'ORGANISATION

#### Convocation de la Réunion d'experts

55. La Réunion d'experts sur la facilitation du commerce en tant que moteur du développement s'est tenue au Palais des Nations, à Genève, du 21 au 23 septembre 2005.

#### Élection du bureau (point 1 de l'ordre du jour)

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

Président: M. Juan Antonio March (Espagne)

Vice-Président/Rapporteur: M. Dayaratna Silva (Sri Lanka)

#### Adoption de l'ordre du jour (point 2 de l'ordre du jour)

57. À la même séance, la Réunion d'experts a adopté l'ordre du jour provisoire distribué sous la cote TD/B/COM.3/EM.24/1; l'ordre du jour se lisait donc comme suit:

1. Élection du bureau.
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux.
3. La facilitation du commerce en tant que moteur du développement.
4. Adoption du rapport de la Réunion.

#### Documentation

58. Pour l'examen de la question de fond de son ordre du jour, la Réunion d'experts était saisie d'une note établie par le secrétariat de la CNUCED intitulé «La facilitation du commerce en tant que moteur du développement» (TD/B/COM.3/EM.24/2).

#### Adoption du rapport de la Réunion (point 4 de l'ordre du jour)

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

## Annexe

### PARTICIPATION\*

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

Afghanistan	Malaisie
Algérie	Maurice
Allemagne	Mauritanie
Angola	Mexique
Arabie saoudite	Mongolie
Bangladesh	Mozambique
Barbade	Myanmar
Bélarus	Népal
Bénin	Oman
Bhoutan	Ouganda
Bolivie	Ouzbékistan
Botswana	Panama
Brésil	Paraguay
Burkina Faso	Pays-Bas
Cambodge	Philippines
Canada	Pologne
Chine	Qatar
Côte d'Ivoire	République arabe syrienne
Égypte	République de Corée
Espagne	République tchèque
États-Unis d'Amérique	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
Fédération de Russie	Sénégal
France	Slovaquie
Gabon	Sri Lanka
Haïti	Suède
Honduras	Suisse
Indonésie	Suriname
Italie	Thaïlande
Japon	Trinité-et-Tobago
Jordanie	Viet Nam
Kenya	Yémen
Lettonie	Zambie
Liban	Zimbabwe
Madagascar	

\* La liste des participants porte la cote TD/B/COM.3/EM.24/INF.1.

2. Les organismes intergouvernementaux ci-après étaient représentés à la Réunion:

Centre du commerce international  
Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique  
Commission économique pour l'Afrique  
Commission économique pour l'Europe  
Programme des Nations Unies pour le développement

3. Les institutions spécialisées ci-après étaient représentées à la Réunion:

Fonds monétaire international  
Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture

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

*Catégorie générale*

BPW International  
Union générale des Chambres de commerce, d'industrie et d'agriculture des pays arabes

*Catégorie spéciale*

Association internationale du transport multimodal  
Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés

5. Les intervenants ci-après ont participé à la Réunion:

***Facilitation du commerce et des transports et développement***

M<sup>me</sup> Angela Strachan, Secrétariat du Commonwealth, Londres (Royaume-Uni)  
M. Marc Juhel, Banque mondiale, Washington D.C. (États-Unis)  
M<sup>me</sup> Claudia Etzrodt, Machines agricoles CLAAS  
M<sup>me</sup> Marelía Martínez Rivas, consultante en commerce et facilitation, Washington D.C. (États-Unis)  
M. Shondeep Banerji, SITPRO Ltd. (Royaume-Uni)

***Facilitation du commerce et intégration régionale***

M. Arnold Nkoma, Marché commun des États de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe  
M. Orhan Isik, Organisation de coopération économique  
M. Jonathan Claridge, Commission européenne

***Progrès des négociations à l'OMC sur la facilitation du commerce***

M<sup>me</sup> Nora Neufeld, Organisation mondiale du commerce

***Attentes du secteur privé concernant les négociations à l'OMC sur la facilitation du commerce***

M. David Wakeford, Trade Facilitation Alliance  
M. Eduard Arruga I Valeri, Groupe d'experts sur les procédures d'importation et d'exportation de la Confédération des industries agroalimentaires de l'Union européenne  
M. Sandro Consoli, Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés  
M<sup>me</sup> María del Rosario Solari Raffo, Directrice des relations internationales et techniques, Cámara de Exportadores (CERA), Buenos Aires (Argentine)  
M. Solomon A. Kasa, Association des transitaires de Tanzanie, Dar es-Salaam (République-Unie de Tanzanie)  
M. S. V. Divvaakar, Ace Global Pvt. Ltd., New Delhi (Inde)  
M<sup>me</sup> Catherine Minard, Mouvement des entreprises de France, Paris (France)

***Introduction aux questions de mise en œuvre concernant la facilitation du commerce***

M<sup>me</sup> Brigitte Cuendet, Secrétariat d'État à l'économie (SECO), Berne (Suisse)

***Mise en œuvre des mesures de facilitation du commerce***

M. Manuel A. J. Teehankee, Ambassadeur, Mission permanente des Philippines auprès de l'Organisation mondiale du commerce, Genève  
M. Eduardo Tempone, Mission permanente de l'Argentine auprès de l'Organisation mondiale du commerce, Genève  
M. Ibrahima Diagne, GAINDE 2000 (Sénégal)

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

M. Osvaldo R. Agatiello, consultant indépendant (Argentine)  
M. James Clawson, PDG, Global Alliance for Trade Efficiency (États-Unis)  
M. R. McDonagh, Directeur adjoint, Organisation mondiale des douanes, Bruxelles (Belgique)  
M. Maurice Nacouz, Expert en droit de transit, Chambre de commerce, d'industrie et d'agriculture de Beyrouth (Liban)  
M. Omar E. Odarda, Trade Facilitation Alliance (Suisse)  
M. Pascal Ollivier, SOGET (France)  
M. Jacques Ritt, SOGET (France)  
M<sup>me</sup> Donna Sharp, Associée principale, Sharp Global Partners Ltd. (États-Unis)  
M. Bala Subramaniam, Directeur, ICHCA International, Romford (Royaume-Uni)  
M. Waleed Tali, ITAQ, Bagdad (Iraq)

-----