



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

Distr.
GÉNÉRALE

TD/B/COM.3/EM.30/3
12 novembre 2007

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 coopération régionale pour le transport

en transit: solutions pour les pays en développement

sans littoral et les pays en développement de transit

Genève, 27 et 28 septembre 2007

**RAPPORT DE LA RÉUNION D'EXPERTS SUR LA COOPÉRATION RÉGIONALE
POUR LE TRANSPORT EN TRANSIT: SOLUTIONS POUR LES PAYS
EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL ET LES PAYS
EN DÉVELOPPEMENT DE TRANSIT**

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
I. RÉSUMÉ DU PRÉSIDENT	2
II. QUESTIONS D'ORGANISATION	9
Annexe	
Participation.....	11

I. RÉSUMÉ DU PRÉSIDENT

1. La Réunion d'experts sur la coopération régionale pour le transport en transit: solutions pour les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit s'est tenue les 27 et 28 septembre 2007, conformément à la décision prise par la Commission des entreprises, de la facilitation du commerce et du développement à sa onzième session. Les experts étaient saisis du document de base établi par le secrétariat (TD/B/COM.3/EM.30/2).
2. Cette réunion a permis d'examiner les modèles et les meilleures pratiques pour améliorer les opérations internationales de transport en transit sur la base de solutions concrètes, afin de renforcer le transport en transit dans l'intérêt des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit.
3. Les experts provenaient a) de ministères en charge du commerce, des transports ou autres; b) d'autorités douanières; c) d'autres organismes; d) d'organisations du secteur privé; e) de sociétés de transport publiques ou privées; et f) d'organisations spécialisées s'occupant du commerce, du transport et des négociations multilatérales.
4. Les discussions de fond ont été structurées en fonction des thèmes suivants:
 - a) Vues et expériences des opérateurs en matière de transit;
 - b) Stratégies des pays de transit;
 - c) Exemples d'accords de transit; et
 - d) Conclusions et voie à suivre.
5. Dans les remarques liminaires formulées à l'ouverture de la Réunion, il a été fait référence à la déclaration adoptée à la Réunion des ministres du commerce des pays en développement sans littoral tenue à Oulan-Bator les 28 et 29 août 2007. Le texte de la déclaration a été mis à la disposition des participants à la Réunion d'experts. Dans ce contexte, il a été souligné que le problème du transit était tout aussi important pour les 31 pays en développement sans littoral qui n'avaient pas accès à la mer que pour les pays de transit.

A. Vues et expériences des opérateurs en matière de transit

6. Il a été dit que, pour être compétitifs, les opérateurs de fret devaient contrôler efficacement la chaîne d'approvisionnement. Comme les chaînes d'approvisionnement n'étaient plus nationales mais se mondialisaient, leur gestion était plus complexe.
7. L'un des principaux obstacles auxquels étaient confrontés les opérateurs pour optimiser les chaînes d'approvisionnement était celui de l'insuffisance des infrastructures, avec un encombrement du réseau routier et des ports, et du réseau ferré. Il fallait remédier à ces problèmes pour assurer à un pays une croissance économique durable. En particulier, des capacités de transport additionnelles pouvaient être créées en choisissant le rail pour le transport des produits de base. Pour répondre à ces besoins d'infrastructures, y compris pour les solutions multimodales, des partenariats public/privé étaient nécessaires. Mais il ne serait possible d'attirer

des investissements provenant de partenariats public/privé aux fins du développement des infrastructures que si l'efficacité de ces partenariats était démontrée.

8. Dans les chaînes d'approvisionnement complexes, la prestation de chaque fournisseur de services était cruciale. Par exemple, l'encombrement des ports entravait les chaînes d'approvisionnement. La transparence et l'accessibilité des informations étaient indispensables pour la viabilité des couloirs de transit, et il était essentiel que les besoins puissent être clairement identifiés et connus, par exemple à l'aide de forums réunissant utilisateurs et autorités.

9. Parmi les autres grandes difficultés rencontrées par les opérateurs de fret pour les opérations de transport en transit au niveau régional, on pouvait mentionner l'absence de réglementations modernes, des procédures aux frontières complexes et disparates induisant des coûts élevés, une coopération transfrontière insuffisante, l'absence de terminaux et de plates-formes logistiques, l'absence de cadre pour les accords relatifs aux couloirs, une pénétration insuffisante des technologies de l'information et de la communication (TIC), et des ressources humaines et financières limitées.

B. Stratégies des pays de transit

10. L'un des enjeux essentiels pour la mise en œuvre des accords de transit consistait à avoir une stratégie de transit claire à la fois au niveau national et vis-à-vis des pays voisins. Les stratégies nationales de transit devaient donc avoir pour grands objectifs a) la facilitation du commerce afin d'accroître l'efficacité et de réduire les coûts de transaction; et b) l'intégration économique et la promotion du commerce dans une perspective régionale.

11. On s'accordait à penser que les stratégies nationales de transit comportaient plusieurs niveaux, avec des accords bilatéraux avec les pays voisins, des accords régionaux et des accords multilatéraux. Dans ce contexte, il a été souligné qu'un pays pouvait être partie à plusieurs accords régionaux de transit. La Thaïlande, par exemple, était membre à la fois de l'Accord de coopération économique du bassin du Mékong et de l'Accord-cadre de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) relatif à la facilitation du transport des marchandises en transit.

12. Il a été relevé avec particulièrement d'intérêt qu'en attendant la pleine application du dispositif pour le bassin du Mékong les pays membres avaient eu recours à une procédure accélérée pour commencer à appliquer des mesures temporaires dans le cadre d'arrangements bilatéraux, notamment par le biais de mémorandums d'accord.

C. Exemples d'accords de transit

1. Accords régionaux de transit

13. Dans les communications présentées, un certain nombre de considérations générales pertinentes pour les accords régionaux de transit ont été citées, notamment: dimension politique, environnement général pour la facilitation du commerce, relation entre les accords de transit et les échanges commerciaux bilatéraux, et prise en compte systématique et de manière intégrée des aspects liés au commerce et au transport.

14. Dans la mesure du possible, les solutions régionales devraient reposer sur une approche multilatérale afin de répondre aux besoins de transit dans les couloirs continentaux et d'éviter d'isoler certaines régions. Les solutions isolées comportaient notamment comme inconvénient d'être porteuses de confusion pour les opérateurs de transport et pour les autorités en charge de ce secteur.

15. En ce qui concerne les opérations de transport, les éléments importants à prendre en considération étaient la liberté de transit, l'accès à la profession et l'accès au marché, mais également les questions fiscales, les redevances pour l'utilisation des infrastructures et l'utilisation des technologies en matière de transport. Pour les véhicules de transport, il conviendrait d'accorder la liberté de transit et de prendre en compte certains problèmes, comme celui de la documentation sur les normes techniques. Les aspects qui concernent les chauffeurs routiers – par exemple, permis de conduire, obtention de visa facilitée pour les chauffeurs professionnels, temps de repos, certificats spécifiques y compris pour les marchandises dangereuses, et assurance maladie – devraient également être couverts dans les accords régionaux. Enfin, en ce qui concerne les marchandises, le principe de la liberté de transit dans le contexte de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) devrait être développé.

16. S'agissant des accords régionaux, l'exemple du Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA) a été cité. Les accords de transit dans le cadre du COMESA portaient, entre autres choses, sur les infrastructures matérielles y compris les terminaux, les aspects réglementaires et administratifs, les procédures douanières et portuaires, les services tout au long de l'itinéraire, les redevances d'utilisation, les opérations aux frontières, l'immigration et les formalités de licence pour les opérateurs et pour les véhicules.

17. En ce qui concerne les infrastructures matérielles, il fallait renforcer la connectivité régionale, notamment en établissant les connexions de transport manquantes.

18. Sur le plan non structurel, pour la facilitation du commerce, il fallait mettre en place des cadres réglementaires et institutionnels propices, éliminer les obstacles non matériels et promouvoir la facilitation du commerce et le renforcement des capacités. Une politique propice impliquait également de promouvoir les investissements et la participation du secteur privé dans les infrastructures et de faire des réformes sur les plans réglementaire et institutionnel, y compris en encourageant la concurrence et en renforçant les moyens d'action des organismes de réglementation.

19. Il a été noté que des structures pour les couloirs de transit pouvaient être mises en place dans le cadre de communautés économiques régionales, d'accords multinationaux ou de solutions bilatérales et hybrides associant pouvoirs publics et opérateurs, à l'exemple du couloir de Dar es-Salaam.

20. Enfin, il a été noté que les communautés économiques régionales avaient pour tâche essentielle de donner effet aux principes généraux établis au niveau international dans le cadre multilatéral et de les adapter en fonction des spécificités des pays et de la région. Le problème, à cet égard, était que beaucoup de pays en développement n'étaient pas en mesure de mettre en œuvre les instruments adoptés faute de capacités. Cela montrait toute l'importance du renforcement des capacités aux fins de la mise en œuvre.

2. Accords bilatéraux de transit

21. Les accords bilatéraux de trafic devraient assurer la réciprocité et un trafic contrôlé. Les accords bilatéraux de transport et de transit avaient été habituellement mis en place en deux étapes: une première étape fondée sur les bons offices diplomatiques et comportant peu de détails, et une seconde étape pour la mise en œuvre détaillée de l'accord conclu dans la première étape.

22. En Europe, les accords bilatéraux de transit couvraient généralement le transport des marchandises et celui des personnes.

23. Les accords bilatéraux de transport et de transit comportaient en général un certain nombre d'éléments typiques, notamment exemption de droits et de taxes, désignation des autorités compétentes, définition des itinéraires permis et prescriptions pertinentes, limitations du gabarit et du poids des véhicules, etc.

24. En Europe, les accords bilatéraux de transport et de transit ne se limitent plus à réglementer et à restreindre uniquement le nombre de véhicules dans le trafic bilatéral (accent mis sur la concurrence), et ils prennent désormais en compte la pollution globale induite par ce trafic de transit.

25. Les accords bilatéraux de transport et de transit présentaient des avantages: a) ils établissaient clairement un cadre réglementaire, souvent fondé sur des instruments juridiques internationaux; b) ils pouvaient être fondés sur la réciprocité; et c) les États pouvaient imposer des politiques spécifiques, par exemple pour préserver l'environnement. Mais ils avaient aussi des inconvénients: a) ils étaient souvent assortis de restrictions quantitatives, qui majoraient les coûts de transport; b) l'harmonisation internationale à plus vaste échelle n'était pas assurée; et c) ces accords étaient coûteux à administrer. Selon ce qui était attendu, ces accords bilatéraux seraient peu à peu remplacés par des approches régionales et multilatérales.

26. Dans le contexte de la réglementation du transport, les accords conclus sous l'égide de l'Organisation des Nations Unies et, dans le domaine du transport intérieur en particulier, ceux conclus sous l'égide de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe offraient un cadre solide pour prendre en compte de manière intégrée la problématique du commerce, du transport et du transit.

3. Accords relatifs aux couloirs de transit

27. Il a été relevé que l'un des objectifs clefs des accords de transit, y compris pour la gestion des couloirs, était d'éviter les coûts découlant des retards dans le trafic de transit et de sa fiabilité insuffisante du transit. Selon une étude récente de la Banque mondiale, ces facteurs induisaient des coûts huit fois supérieurs à ceux des stocks en transit.

28. En outre, il ressortait des travaux de la Banque mondiale que les réductions les plus importantes des coûts logistiques seraient obtenues en renforçant la prévisibilité de la chaîne d'approvisionnement, en limitant les activités visant à une maximisation de la rente et en réformant les structures de marché, notamment en éliminant cartels, consortiums, etc.

29. La Banque mondiale a récemment mené à bien deux études sur les coûts de transit et sur les meilleures pratiques pour gérer les couloirs de transit. D'autres études sur la traçabilité du fret, la gestion de la chaîne d'approvisionnement, le fret aérien, l'administration des frontières et d'autres questions étaient en préparation.

30. Dans le contexte des accords relatifs aux couloirs de transit, l'exemple du Groupe du couloir de Walvis Bay a été cité. Ce groupe travaillait en étroite concertation avec la Communauté de développement de l'Afrique australe pour assurer un accès à l'ouest de la région.

31. Le Groupe du couloir de Walvis Bay était un réseau associant plusieurs pays et comprenant plusieurs couloirs. La mise en place des infrastructures a duré une dizaine d'années, et désormais l'accent est mis sur la facilitation. Le Groupe du couloir de Walvis Bay était un partenariat public/privé réunissant autorités douanières, ports et transporteurs privés.

32. Il y a plusieurs leçons à tirer de l'exemple du Groupe du couloir de Walvis Bay:

a) Justification en termes de développement: les couloirs doivent être inscrits dans les programmes d'action nationaux et régionaux et avoir une justification du point de vue économique et commercial;

b) Cadre institutionnel: il convient d'élaborer un cadre spécifiquement adapté, puisqu'il n'existe pas de solution unique valable dans tous les cas compte tenu des situations politiques et économiques différentes. Les facteurs suivants étaient essentiels: partenariat public/privé, choix judicieux des parties prenantes, structure solide et financement et capacités de gestion suffisants;

c) Programme de développement: dans le cadre d'une approche intégrée, le programme doit prendre en compte les problèmes de transit essentiels et inclure des activités de promotion et de commercialisation du couloir.

33. D'autres aspects, comme l'échange d'informations et de meilleures pratiques dans le cadre de forums d'échange d'informations sur le couloir et la prise en compte rapide des problèmes de mise en œuvre, s'étaient révélés déterminants aussi pour le succès du couloir.

4. Accords de transit douanier

34. La problématique à laquelle étaient confrontés les opérateurs de transit en relation avec les régimes de transit douanier pouvait être brièvement résumée comme suit: a) obligation de respecter les réglementations de deux pays ou davantage; b) obligation de présenter les documents exigés par les autorités nationales; et souvent c) obligation de fournir les garanties exigées par les autorités nationales.

35. Les systèmes internationaux de transit douanier comme la Convention TIR pour le transport international routier ont aidé à harmoniser et à intégrer les prescriptions en matière de transit douanier, comme dans les 55 pays où la Convention est appliquée. La Convention était ouverte à tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies et était fondée sur les principes suivants: système unifié de garantie et de documentation, reconnaissance mutuelle, unités de chargement et conteneurs agréés, et opérateurs agréés. L'application du système TIR

a permis de mettre en place des procédures efficaces pour les opérateurs et de procurer des recettes aux États parties.

36. Au niveau national, de nombreux pays ont établi des systèmes de transit douanier prévoyant des arrangements en matière de garantie et de gestion des risques valables pour un pays spécifique. Dans beaucoup de pays, ces dispositifs ont été mis en œuvre avec l'aide de systèmes de TIC facilitant les relations entre les services des douanes, afin d'assurer un contrôle douanier continu des opérations de transit.

5. Solutions informatiques pour la gestion du transit

37. Les services communautaires d'information sur le fret ont été conçus initialement pour répondre à la nécessité d'avoir des systèmes intégrés pour les échanges commerciaux entre les ports et l'arrière-pays, y compris pour le contrôle des marchandises en transit.

38. Les systèmes communautaires d'information sur le fret étaient différents des systèmes de guichet unique dans la mesure où ils reposaient sur une utilisation des TIC intégrée, ouverte et en temps réel, alors que les systèmes de guichet unique reposaient sur une approche centralisée. En outre, les systèmes communautaires d'information sur le fret s'appliquaient à toute la chaîne d'approvisionnement.

39. Les systèmes communautaires d'information sur le fret intégraient système commercial et système douanier, à la différence des systèmes de guichet unique, et pouvaient incorporer le Cadre de normes de l'Organisation mondiale des douanes(OMD) pour la sécurité de la chaîne d'approvisionnement.

40. Le processus de réforme et de modernisation des douanes visait à renforcer les administrations douanières tout en simplifiant les échanges commerciaux. Le Système douanier automatisé (SYDONIA) de la CNUCED contribuait à ce processus à travers l'informatisation des procédures douanières, en privilégiant certains domaines clefs comme la création de recettes fiscales, les statistiques douanières, le respect des procédures, la sécurité et la facilitation du commerce.

41. Ce système, utilisé dans plus de 80 pays, était fondé sur les normes internationales généralement acceptées.

42. Le programme SYDONIA comprenait un module de transit, afin d'aider les pays à gérer aussi bien les systèmes nationaux de transit que les systèmes régionaux et internationaux comme le système TIR ou le système de transit routier inter-États.

43. Les éléments indispensables au bon fonctionnement des systèmes de transit s'inscrivaient dans un cadre juridique décrivant les fonctions et les procédures, assurant les garanties et définissant les structures et les modalités de communication. Tous ces éléments étaient prévus dans le module de transit de SYDONIA.

D. Conclusions et voie à suivre

44. Les pays en développement sans littoral n'ont obtenu que des succès limités pour ce qui est de mettre à profit la mondialisation liée au commerce. Afin de remédier à cette situation, il était

indispensable d'améliorer l'accès des opérateurs économiques de ces pays aux marchés mondiaux. Dans le cadre des politiques générales, le principe de la liberté de transit assurait cet accès. Mais si le principe était généralement accepté, il fallait davantage mettre l'accent sur sa concrétisation et son application, en tenant compte des intérêts des fournisseurs et des utilisateurs de services de transit. À ces conditions, le transit pourrait procurer des avantages à la fois aux pays sans littoral et aux pays de transit.

45. La Réunion a clairement fait apparaître que selon les attentes des utilisateurs les chaînes d'approvisionnement devaient englober les utilisateurs et les consommateurs dans les pays en développement sans littoral. Dans ce contexte, il fallait renforcer la coordination entre les organismes et les utilisateurs du secteur privé, en particulier en améliorant la transparence et la prévisibilité, comme le souhaitaient les utilisateurs.

46. En ce qui concerne la synergie entre solutions bilatérales, régionales et multilatérales, il était clair que l'approche multilatérale devait être privilégiée chaque fois que possible, et que les solutions locales, bilatérales et régionales devaient être fondées sur une approche multilatérale. Toutefois, l'expérience montrait que cette approche devait être adaptée au niveau local, bilatéral ou régional, car il n'y avait pas de solution unique valable dans tous les cas.

47. Dans ce contexte, les solutions multilatérales prévues par l'OMD – par exemple, dans le cadre de la Convention TIR et des règles de l'OMC – pouvaient aider à intégrer les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit dans les marchés mondiaux. À cet effet, il pourrait être nécessaire dans certains cas de prévoir une procédure accélérée permettant à titre temporaire l'application de ces principes dans le cadre de solutions locales ou bilatérales, en attendant que des solutions régionales aient été négociées.

48. L'existence et l'utilisation efficace des infrastructures matérielles de transport comprenant, entre autres, ports maritimes, aéroports, ports secs, routes, réseau ferré et infrastructures de transport multimodal, étaient des conditions préalables indispensables pour arriver à des solutions de transit efficaces. Il était essentiel que la problématique des infrastructures soit prise en compte aux niveaux local, national et régional et avec un financement provenant du secteur public et du secteur privé. Dans ce contexte, il était attendu des institutions financières internationales qu'elles fournissent des ressources financières adéquates.

49. Des investissements supplémentaires dans les infrastructures institutionnelles, aux niveaux national et régional, étaient nécessaires pour améliorer le transit. Cela englobait des mécanismes propres à faciliter la communication entre les trois grandes catégories de partenaires: secteur public et secteur privé, pays sans littoral et pays de transit, et fournisseurs et utilisateurs de services.

50. Il fallait favoriser le développement des couloirs de transit, en particulier au niveau de leur conception et de leur mise en œuvre, et à travers le partage des meilleures pratiques. Il était important d'assurer la viabilité financière des accords relatifs aux couloirs en veillant à ce que les services soient assurés et à ce que l'environnement soit ménagé durablement, en particulier en intégrant systématiquement la problématique des couloirs de transit dans les initiatives et les politiques en matière d'industrialisation.

51. Les TIC étaient considérés comme l'élément d'appui le plus important pour assurer la viabilité des solutions en matière de transit. Il était donc vital de veiller à l'interopérabilité entre les systèmes de TIC de tous les utilisateurs et les pays. Il était possible d'y parvenir en recourant notamment à des systèmes communautaires reliant toutes les parties prenantes à la chaîne d'approvisionnement. Dans ce contexte, il fallait que les systèmes de transit douanier non seulement soient mieux intégrés grâce à l'utilisation des systèmes de TIC, mais aussi que les politiques en la matière fassent l'objet d'autres réformes, en vue de renforcer la fonction du transit.

II. QUESTIONS D'ORGANISATION

A. Convocation de la Réunion d'experts

52. La Réunion d'expert a été ouverte au Palais des Nations, à Genève, le 27 septembre 2007 par M. Supachai Panitchpakdi, Secrétaire général de la CNUCED.

B. Élection du Bureau (Point 1 de l'ordre du jour)

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

Président: M. Rigoberto Gauto Vielman (Paraguay)

Vice-Président/Rapporteur: M. Edouard Bizumuremyi (Rwanda).

C. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux (Point 2 de l'ordre du jour)

54. À la même séance, la Réunion d'experts a adopté l'ordre du jour provisoire publié sous la cote TD/B/COM.3/EM.30/1. L'ordre du jour était le suivant:

1. Élection du Bureau.
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux.
3. Coopération régionale pour le transport en transit: solutions pour les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit.
4. Adoption du rapport de la Réunion.

D. Documentation

55. Pour l'examen de la question de fond inscrite à son ordre du jour, la Réunion d'experts était saisie d'une note du secrétariat de la CNUCED intitulée «Coopération régionale pour le transport en transit: solutions pour les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit» (TD/B/COM.3/EM.30/2).

E. Adoption du rapport de la Réunion
(Point 4 de l'ordre du jour)

56. 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

PARTICIPATION¹

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

Afghanistan	Italie
Albanie	Kenya
Andorre	Liban
Angola	Lituanie
Arabie saoudite	Madagascar
Azerbaïdjan	Mali
Bélarus	Mexique
Bénin	Namibie
Bolivie	Népal
Burkina Faso	Nigéria
Cambodge	Pakistan
Cameroun	Paraguay
Chili	République dominicaine
Chine	Rwanda
Côte d'Ivoire	Sénégal
Cuba	Sri Lanka
Fédération de Russie	Thaïlande
Ghana	Togo
Guinée	Ukraine
Honduras	Viet Nam
Inde	Zambie
Iran (République islamique d')	Zimbabwe
Iraq	

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

Marché commun de l'Afrique orientale et australe

Union africaine.

3. L'organisme des Nations Unies ci-après était représenté à la Réunion:

Commission économique pour l'Afrique.

4. Les institutions spécialisées et organisations apparentées ci-après étaient représentées à la Réunion:

Banque mondiale

Organisation des Nations Unies pour le développement industriel

Organisation mondiale du commerce.

¹ La liste des participants a été publiée sous la cote TD/B/COM.3/EM.30/INF.1.

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

M^{me} Brenda Horne, South Africa Shippers' Council, Nelspruit (Afrique du Sud)

M. Phantong Loykulnanta, ambassade du Royaume de Thaïlande (Douanes), Bruxelles (Belgique)

M. Peter Krausz, Union internationale des transports routiers, Genève (Suisse)

M. Gilbert Maeti, Marché commun de l'Afrique orientale et australe, Lusaka (Zambie)

M^{me} Eva Molnar, Directrice de la Division des transports, Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, Genève (Suisse)

M. Graham Smith, spécialiste de l'économie des transports, Banque mondiale, Washington (États-Unis)

M. Frank Gschwender, spécialiste du développement des entreprises, Groupe du couloir de Walvis Bay, Windhoek (Namibie)

M. Konstantin Glukhekiy, Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, Genève (Suisse)

M. Mohammed Javad Atrchian, Directeur général, Ministère des transports, Téhéran (République islamique d'Iran)

M^{me} Marelia Martínez Rivas, consultante pour la facilitation du commerce, Paris (France).
