



NATIONS UNIES
COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

**CRÉATION D'UN ENVIRONNEMENT EFFICACE
POUR LE COMMERCE ET LES TRANSPORTS**

**DIRECTIVES RELATIVES À LA RECOMMANDATION No 4
ORGANISMES NATIONAUX DE FACILITATION DU COMMERCE**

Le présent document a été établi par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) et approuvé par le Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et le commerce électronique (CEFACT-ONU) à sa sixième session en mars 2000.

Ce document est reproduit dans la forme sous laquelle il a été soumis au secrétariat.

Genève, mai 2000

ECE/TRADE/256

GE.00-31734 (F)

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
A. VUE D'ENSEMBLE.....	
A.1 Les effets de la mondialisation et de la libéralisation	
A.2 Les exigences du commerce international	
A.2.1 Chaînes logistiques de bout en bout efficaces	
A.2.2 Simplification des formalités, des procédures et des pratiques commerciales	
A.2.3 Réforme et automatisation de l'administration douanière.....	
B. UNE APPROCHE NOUVELLE DE L'EFFICACITÉ COMMERCIALE	
B.1 Nécessité d'un partenariat.....	
B.2 ... pour apporter une réponse aux grands problèmes nationaux	
C. LE COMITÉ NATIONAL DE FACILITATION DU COMMERCE ET DES TRANSPORTS (CNFCT).....	
C.1 Objet du CNFCT	
C.2 Composition du CNFCT	
C.3 Organisation du CNFCT	
C.4 Fonctions et rôle des éléments constitutifs du CNFCT	
C.5 Programme de travail	
D. FINANCEMENT	
D.1 Besoins en personnel.....	
D.2 Budget	
E. ÉTAPES PRÉALABLES À LA CRÉATION D'UN CNFCT	
F. LA GENÈSE DE LA NOTION DE "CNFCT"	

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

		<u>Page</u>
Annexe 1	Comité national de facilitation du commerce et des transports Mandat	19
Annexe 2	Secrétaire technique Comité national de facilitation du commerce et des transports	24
Annexe 3	Comité national de facilitation du commerce et des transports Structure du budget	26
Annexe 4	Comités nationaux de facilitation du commerce et des transports Rappel de quelques réalisations soutenues par la CNUCED	28

A. VUE D'ENSEMBLE

A.1 Les effets de la mondialisation et de la libéralisation

1. La mondialisation de la production et la libéralisation des échanges offrent à tous les pays, y compris aux pays en développement et aux économies en transition, la possibilité de jouer un rôle plus actif dans l'économie mondiale. Le développement du commerce international peut désormais devenir un moteur de croissance d'une puissance inégalée et un mécanisme important pour assurer l'intégration de tous les pays au sein de l'économie planétaire.

2. L'absence de services efficaces et transparents à l'appui des échanges internationaux - douanes, transports, banques et assurances, télécommunications ou informations aux entreprises - est un obstacle majeur à l'intégration des pays en développement et de certaines économies en transition aux échanges internationaux et représente un risque redoutable d'exclusion ainsi qu'un défi lancé à l'économie planétaire naissante.

A.2 Les exigences du commerce international

3. Le commerce international est d'une importance primordiale pour l'économie nationale de tous les pays. Il réclame des chaînes logistiques de bout en bout efficaces, des formalités, procédures et pratiques commerciales simples ainsi qu'une administration des douanes ouverte aux échanges internationaux. Tout cela fait ressortir la nécessité générale d'opérer des changements structurels afin de faciliter l'amélioration des pratiques du commerce et des transports, particulièrement par l'utilisation de technologies modernes et dans le domaine du fonctionnement et des formalités des douanes.

A.2.1 Chaînes logistiques de bout en bout efficaces

4. Pour demeurer compétitifs, acquéreurs et vendeurs doivent réduire les divers coûts de transaction qui sont inclus dans le prix de vente des biens de consommation. Pour limiter ou, si possible, éliminer ces coûts, il est indispensable d'améliorer la qualité des transports internationaux et des infrastructures logistiques nationales, d'adapter les pratiques commerciales aux normes internationales et de supprimer tous les obstacles au commerce inutiles.

5. L'exploitation efficace des modes de transport et des installations d'interface - découlant d'un allègement des obstacles matériels et des interventions institutionnelles ainsi que de la simplification des régimes juridiques - est une condition préalable absolue à l'amélioration effective des opérations de commerce et de transport international. Il convient toutefois de s'attacher non seulement à améliorer les caractéristiques physiques du réseau de transport (le "matériel"), mais aussi - ce qui est plus important encore - à accroître l'efficacité des exploitants de transport et des services auxiliaires, à modifier le comportement commercial des usagers et à instaurer des relations novatrices entre les institutions publiques, les transporteurs et les utilisateurs du commerce et des transports internationaux (le "logiciel").

A.2.2 Simplification des formalités, des procédures et des pratiques commerciales

6. Des procédures dépassées, tout comme la multiplicité de documents non normalisés, alourdissent les coûts de transaction et engendrent des retards inutiles dans le mouvement des marchandises. On a estimé à 75 milliards de dollars des États-Unis environ le montant annuel de

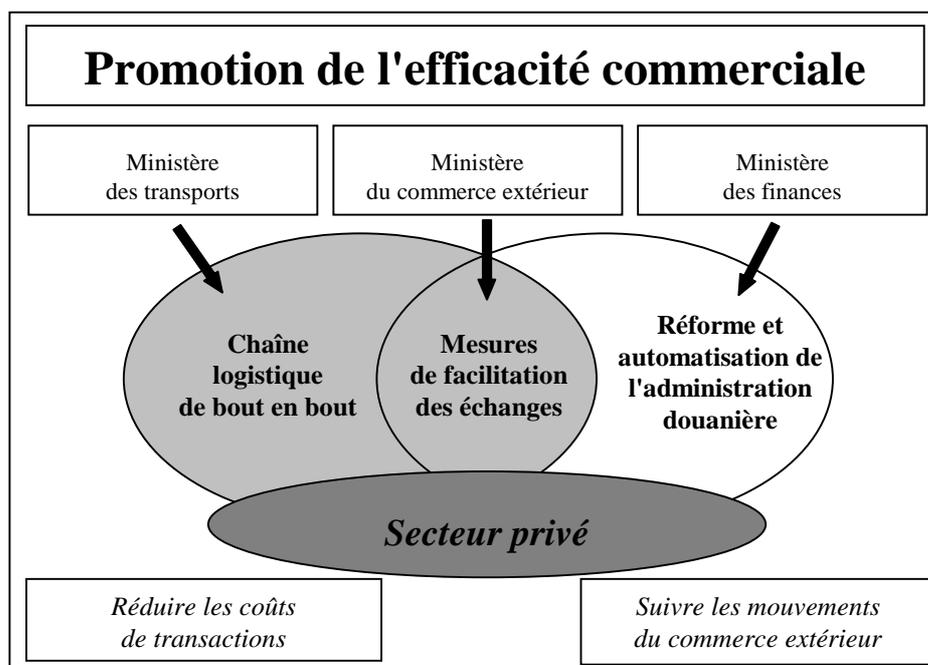
ces coûts supplémentaires. Un renouvellement des pratiques, s'appuyant de manière adéquate sur les moyens de transport modernes et les technologies de l'information, peut conduire non seulement à réduire ces coûts et ces retards, mais aussi à faire apparaître de nouvelles possibilités et de nouveaux marchés. L'absence de coordination entre les nombreuses parties à une transaction commerciale et l'absence de dispositifs appropriés pour des discussions transparentes entre le secteur public et le secteur privé sur la simplification des procédures, de la documentation et de la réglementation (excessive), freinent les exportations et rendent les importations plus coûteuses.

7. L'informatisation peut apporter une solution à certains problèmes de procédure ou de traitement des documents. Toutefois, le fait d'informatiser les activités des divers acteurs intervenant dans le contrôle ou le suivi des mouvements du commerce extérieur ne sera bénéfique que si les pratiques administratives et commerciales en vigueur sont au préalable réformées en profondeur.

A.2.3 Réforme et automatiser de l'administration douanière

8. Pour réduire les coûts administratifs supportés par les milieux d'affaires et l'économie nationale, il est nécessaire d'améliorer les opérations de dédouanement par la mise en place de procédures simplifiées, l'allègement et l'harmonisation de la documentation requise et l'informatisation. Dans son activité, l'administration douanière doit apparaître comme un prestataire de services aux yeux des professionnels du commerce, autrement dit comme soutenant les échanges internationaux grâce à un traitement efficace et rapide des biens importés et exportés, sans pour autant compromettre les intérêts du Trésor.

9. Le graphique ci-dessous représente les trois grands champs d'actions de la **promotion de l'efficacité commerciale**. Il met également en lumière le rôle du secteur public et du secteur privé dans la réduction des coûts de transaction et le suivi des mouvements du commerce extérieur.



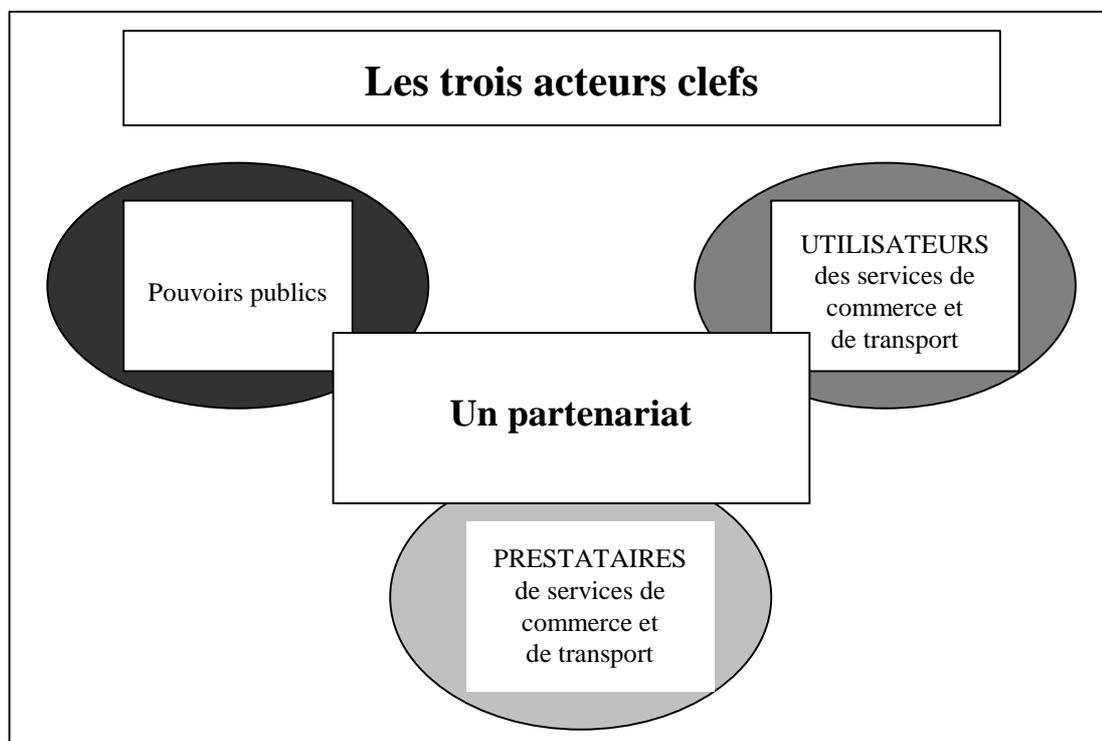
B. UNE APPROCHE NOUVELLE DE L'EFFICACITÉ COMMERCIALE

B.1 Nécessité d'un partenariat...

10. La description qui précède fait ressortir que l'efficacité commerciale exige une série d'actions et de mesures convergentes visant la logistique, la facilitation du commerce et la réforme et l'automatisation de l'administration douanière. Celles-ci doivent couvrir non seulement les aspects économiques, commerciaux et opérationnels des transactions du commerce international (y compris le mouvement des marchandises), mais aussi d'autres points concernant la facilitation des transports (notamment la responsabilité des marchandises pendant le transit).

11. La mise en œuvre de ces actions et mesures implique que l'on prenne en considération les rôles imbriqués des trois grands intervenants directs dans les secteurs des transports et du commerce, qui peuvent, ensemble, créer un *partenariat pour la croissance* :

- les **pouvoirs publics** (Ministères des transports, du commerce extérieur et des finances, y compris les douanes et les institutions voisines), en élaborant et appliquant des lois et règlements nationaux régissant le commerce et les transports;
- les **prestataires de services** (transporteurs, transitaires, exploitants de transport multimodal, établissements bancaires, compagnies d'assurance, etc.), en offrant des solutions de commerce et de transport axées sur le marché dans le cadre des pratiques nationales et internationales de commerce et de transport; et
- les **professionnels du commerce international, autrement dit les utilisateurs des transports** (importateurs et exportateurs), qui peuvent tirer avantage de ces solutions dans leurs transactions commerciales internationales.

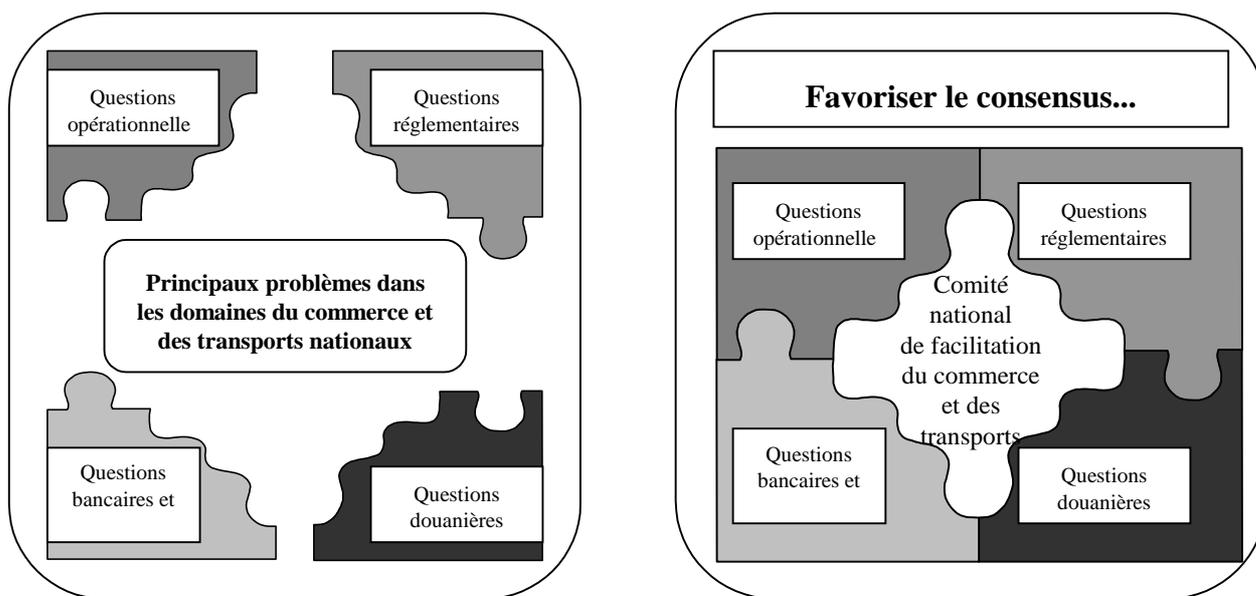


B.2 ... pour apporter une réponse aux grands problèmes nationaux

12. Nombre de problèmes de commerce international et de transport découlent de facteurs institutionnels, organisationnels et juridiques, comme des processus de prise de décision répartis entre plusieurs niveaux d'administration, les missions complexes et parfois contradictoires de différents services gouvernementaux, et les difficultés de faire converger les objectifs publics et ceux du secteur privé.
13. Le transport international est un élément essentiel du commerce entre les nationaux. Dans de nombreux pays, les gouvernements n'ont pas d'organisme spécialement chargé de traiter les problèmes de ce secteur. Des services différents d'un même ministère ou même des ministères différents traitent d'aspects particuliers de ces problèmes, mais de manière fragmentaire (transport maritime, aérien, routier, ferroviaire). Le transport international constitue une sorte de "no man's land" dans lequel il est difficile de prendre des décisions coordonnées. De ce fait, les services publics sont très peu sensibilisés à l'importance du transport national dans le contexte du commerce international. Cette situation restreint les possibilités de promouvoir de nouvelles formes de transport (transport multimodal, par exemple) auxquelles les gouvernements pourraient recourir pour stimuler l'offre et la demande nationale de services de transport modernes. Il est indispensable d'assurer une meilleure coordination des divers organismes de planification pour susciter une prise de conscience au niveau national.
14. Dans le domaine du transport international, il n'y a souvent pas de structure de coordination entre le secteur public et le secteur privé. Cela est d'autant plus préoccupant que le secteur public est entièrement national et le secteur privé en partie étranger. Les relations de travail entre les organismes publics et l'administration, d'une part, et les entreprises privées, de l'autre, risquent d'être entachées de méfiance, si les services de l'État cherchent à défendre l'intérêt public, ou de complicité, s'ils cèdent aux sollicitations des entreprises. Toute stratégie visant à redresser pareille situation doit reposer sur des changements profonds de mentalité de part et d'autre.
15. Cela implique non seulement une redistribution des tâches entre les services gouvernementaux, mais aussi la création de nouveaux organismes de coopération et de nouveaux partenariats public-privé pour l'administration des systèmes de transport. Les actions en ce sens faciliteront l'élimination des obstacles au commerce existants et feront des pays en développement et des pays en transition des "machines à exporter" puissantes et homogènes, à l'intérieur desquelles tous les maillons de la chaîne de fabrication et de transport travaillent non seulement en parfaite harmonie, mais aussi en accord avec un dispositif réglementaire souple, conçu pour soutenir l'expansion du commerce.
16. Pour prendre en compte l'ensemble des intérêts en cause dans la promotion du commerce, il est essentiel de rationaliser et de coordonner les politiques, que ce soit dans le domaine des échanges, du transport ou de la fiscalité, en assurant des relations plus étroites entre les trois groupes d'acteurs.
17. Il est indispensable d'instituer un mécanisme de consultation approprié. Celui-ci pourrait servir de cadre de dialogue national entre entreprises commerciales et pouvoirs publics, lieu de proposition, de discussion, de consultation et de recherche d'un consensus sur

des mesures de facilitation propres à améliorer les échanges et les transports internationaux. Né d'une initiative conjointe du secteur public et du secteur privé, ce cadre de dialogue viserait à instaurer un environnement coordonné, cohérent et harmonieux aux fins de renforcer la compétitivité et les normes de qualité du système de commerce et de transport national.

18. Dans ce contexte, le secteur privé ne doit pas seulement être considéré comme tenant le premier rôle, il doit être de fait le moteur de l'action.



C. LE COMITÉ NATIONAL DE FACILITATION DU COMMERCE ET DES TRANSPORTS (CNFCT)

19. Les gouvernements sont invités à envisager la possibilité de créer des comités nationaux de facilitation du commerce et des transports, en s'inspirant des indications données ci-après, sur la base du mandat figurant à l'annexe 1.

C.1 Objet du CNFCT

20. Un CNFCT est un organe doté d'un statut officiel au sein duquel toutes les parties s'intéressant aux secteurs du commerce international et des transports de la nation auraient la possibilité d'exposer leurs problèmes respectifs et de rechercher, par la concertation et le consensus, des solutions mutuellement acceptables. Il constituerait un forum interinstitutionnel en vue de promouvoir la facilitation, d'étudier la réglementation du commerce et des transports internationaux, d'élaborer des recommandations et d'œuvrer pour une présentation transparente des grands problèmes du commerce et des transports.

21. Un CNFCT est un **organe consultatif**; il formule des recommandations sur les mesures ou les actions que les membres concernés du Comité pourraient volontairement prendre ou appliquer.

C.2 Composition du CNFCT

22. Le Comité doit être composé de tous les acteurs clés du commerce international de la nation, qu'ils appartiennent au secteur public ou au secteur privé.

Acteurs clés du commerce international	
<p style="text-align: center;"><u>Secteur public</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Transports <ul style="list-style-type: none"> - Ministère - Entreprises publiques • Commerce <ul style="list-style-type: none"> - Ministère - Organismes du commerce extérieur - Banque et assurance • Finances <ul style="list-style-type: none"> - Ministère - Douanes 	<p style="text-align: center;"><u>Secteur privé</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Transports <ul style="list-style-type: none"> - Associations professionnelles - Exploitants, agents • Commerce <ul style="list-style-type: none"> - Chambres de commerce - Associations d'importateurs/exportateurs - Associations de la banque et de l'assurance • Finances <ul style="list-style-type: none"> - Associations professionnelles - Agents en douane

23. La liste (non exhaustive) ci-après énumère les principales structures institutionnelles qui, en raison de leur compétence ou de leur mission, sont appelées à traiter de la réglementation, du suivi et du contrôle de certaines activités liées au transport international du commerce national :

- a) Ministère des travaux publics, des transports et des communications (y compris les services chargés des exploitants de terminaux);
- b) Ministère des finances (administration des douanes, notamment);
- c) Ministère du commerce extérieur;
- d) Associations nationales de transporteurs (y compris les associations de transitaires);
- e) Associations nationales d'utilisateurs des transports (importateurs, exportateurs, chargeurs, etc.);
- f) Associations nationales d'établissements bancaires;
- g) Associations nationales de compagnies d'assurance; et
- h) Chambres de commerce.

24. Ces institutions devraient participer au Comité par l'intermédiaire de représentants autorisés qui soient en mesure d'exprimer les vues de l'institution à laquelle ils appartiennent.

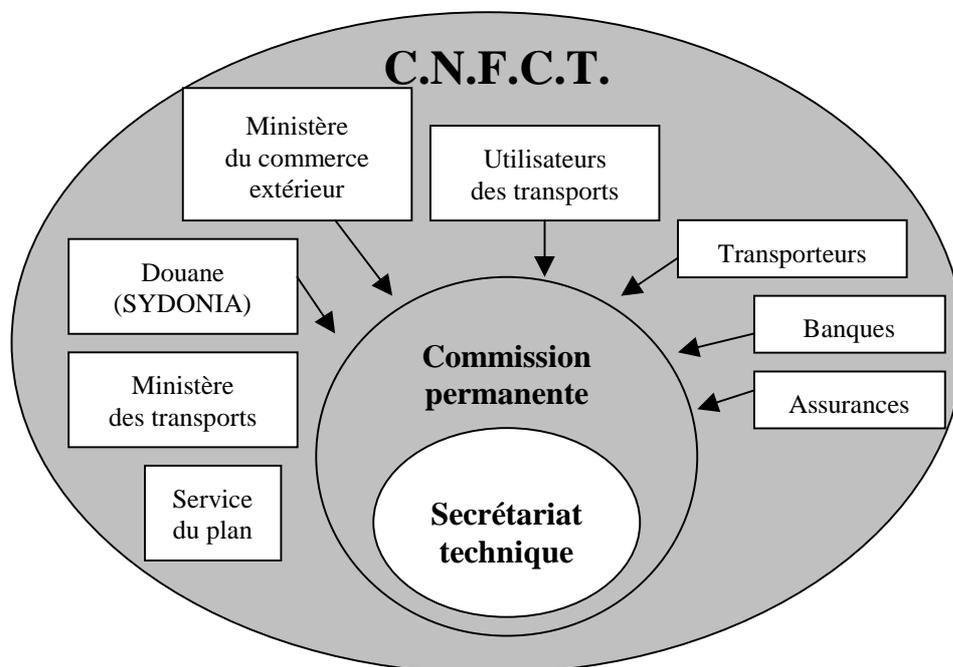
25. La participation de représentants du secteur public comme du secteur privé devrait permettre un dialogue ouvert sur les questions techniques ou de politique et sur le raisonnement qui sous-tend certaines décisions. Elle fournirait en outre l'occasion aux représentants des pouvoirs publics de s'informer de première main sur les conséquences que certaines décisions gouvernementales peuvent avoir sur les agents économiques directement intéressés. En outre, cette représentation mixte donnera au Comité plus de poids aux yeux des organismes gouvernementaux concernés.

C.3 Organisation du CNFCT

26. Le Comité est composé de 20 à 40 représentants du secteur public et du secteur privé. Mais comme un groupe aussi important est en général mal adapté pour élaborer des propositions, il est suggéré d'instituer une **Commission permanente**¹ pour préparer les décisions que doit prendre le Comité.

27. La Commission permanente doit être composée d'un nombre limité de participants (moins de 10), appartenant aux institutions les plus directement intéressées (ministères des transports, du commerce extérieur, des finances, et représentants d'institutions clefs du secteur privé : banques, assurances, transporteurs, utilisateurs des transports). Elle pourrait confier une partie de ses travaux à des groupes de travail spéciaux constitués à la demande expresse du Comité; elle pourrait aussi éventuellement s'appuyer sur des institutions existantes, par exemple sur un organisme de facilitation du commerce qui aurait été précédemment créé en application de la Recommandation No 4 initiale. Les membres des groupes de travail devraient être choisis dans des secteurs d'activité directement intéressés par le sujet étudié de façon à garantir des apports de qualité au processus d'élaboration des politiques. La tâche de la Commission permanente serait de préparer des documents à l'intention du Comité pour l'aider dans ses décisions.

28. Les membres de la Commission permanente étant des agents des institutions participantes, il est à prévoir qu'ils ne disposeront que de très peu de temps pour participer à l'élaboration concrète de la documentation. Il serait donc judicieux de prévoir un **Secrétaire technique** (voir description de fonctions à l'annexe 2) qui aurait pour mission d'assurer le fonctionnement au jour le jour de la Commission ainsi que la préparation des réunions du CNFCT.



¹ Cette "Commission permanente" pourrait recevoir un autre nom comme "Comité technique" ou toute autre dénomination appropriée.

C.4 Fonctions et rôle des éléments constitutifs du CNFCT

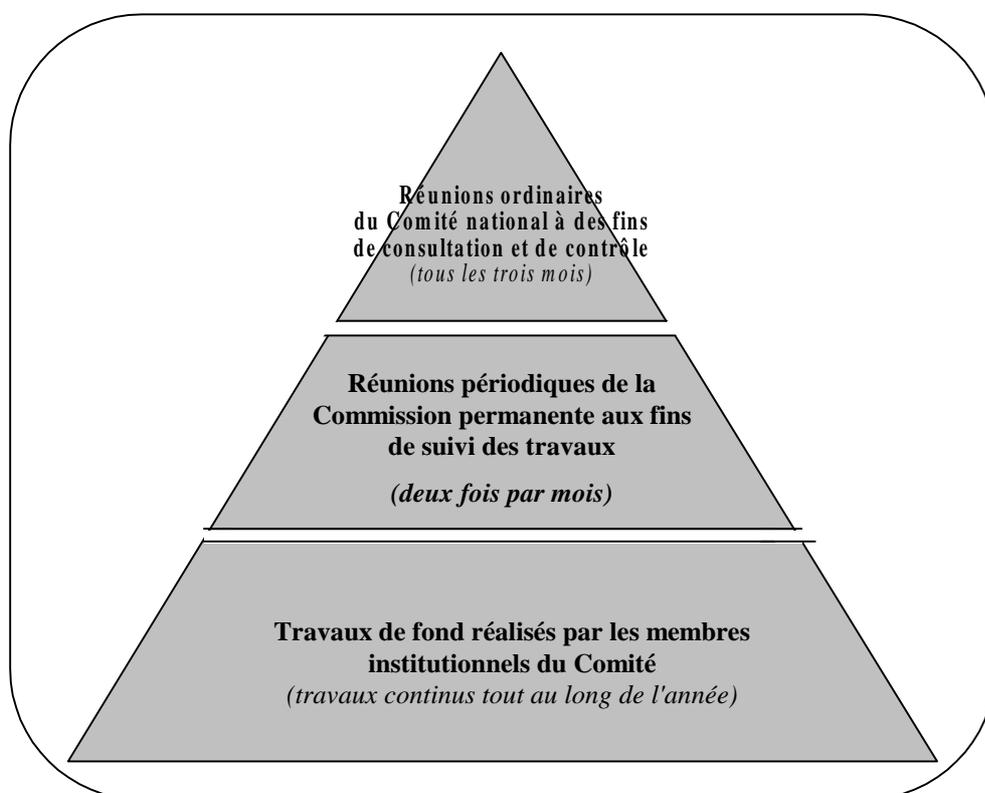
29. On trouvera plus loin un tableau indiquant la participation et les responsabilités des différents éléments constitutifs du CNFCT, alors que le graphique ci-dessous fait apparaître l'imbrication des activités du Comité, de la Commission permanente et des institutions membres.

30. Le Comité devrait se réunir deux ou trois fois par an. L'ordre du jour de ses réunions porterait notamment sur les points suivants :

- a) Examen des propositions de solution aux problèmes mis en évidence lors de précédentes réunions du Comité;
- b) Identification de nouvelles questions et établissement d'une hiérarchie des priorités;
- c) Assignation de tâches particulières à certains membres.

31. La Commission permanente se réunirait régulièrement, deux fois par mois environ, pour suivre les travaux des membres du Comité dans leur quête de solutions aux questions mises à l'étude.

32. Les institutions membres travailleraient en permanence, au sein de groupes de travail spéciaux, à l'élaboration de documents à l'appui des solutions qu'elles souhaitent proposer au CNFCT. Elles seraient assistées dans leurs travaux par le Secrétaire technique.



C.5. Programme de travail

33. La facilitation du commerce ne doit pas se borner à être une activité de replâtrage à court terme, mais doit se fonder sur une stratégie de longue haleine qui, avec le développement des technologies de l'information, exige d'établir un programme de travail ciblé, couvrant tous les aspects des transactions du commerce international, y compris les questions de transport.

COMITÉ NATIONAL DE FACILITATION DU COMMERCE ET DES TRANSPORTS

Participation

Représentants (20 à 40) de :

*Min. des transports, du commerce extérieur, des finances (douanes);
Associations de transporteurs, d'utilisateurs de transport, d'établissements bancaires, grandes compagnies d'assurance, chambres de commerce.*

Petit nombre (10) de membres institutionnels, dont :

Min. des transports, du commerce extérieur, des finances (douanes);
Association de transporteurs et d'utilisateurs des transports;
Banques et compagnies d'assurance.

Professionnel local à temps plein

Secrétaire local
et Conseiller international à temps partiel

Comité national de facilitation

Commission permanente

Secrétaire technique

Secrétaire

Conseiller

Missions

Se réunit tous les 2-3 mois;
Est consulté sur les questions intersectorielles;

Fait des propositions aux autorités compétentes;
Établit son programme de travail.

Se réunit toutes les 2 semaines;
Établit la documentation de fond;
Suit les travaux en cours;
Suit la mise en œuvre des décisions.

Organise réunions et séminaires;
Aide à établir la documentation;
Suivi au jour le jour des décisions du Comité;
Négociations avec les autorités;
Promotion institutionnelle du CNFCT.

Assure les travaux de secrétariat;
Assure des travaux de soutien pour les réunions et séminaires;
Apporte un soutien de fond pour l'établissement de la documentation;
Assure la promotion des activités du Comité.

34. Le programme de travail sera établi en consultation avec toutes les parties intéressées, en recourant à cette fin à des ateliers, des séminaires ou des sessions de "remue-méninges". Il doit être suffisamment souple pour permettre la mise à l'étude de questions non prévues au départ. L'aptitude à répondre efficacement à un projet de proposition ou à une situation qui pourrait être négative ou disproportionnée est un élément incontournable de l'activité de facilitation du commerce et des transports. Le programme de travail doit nécessairement englober la promotion des pratiques les plus performantes en matière de facilitation du commerce et des transports, en liaison avec les activités parallèles d'autres organisations et services gouvernementaux.

35. Une fois créé, le CNFCT devra aussi demander à être représenté auprès d'organes et d'organisations extérieurs travaillant dans le même domaine. Cela contribuera à assurer une information de qualité. Il conviendra en particulier qu'il demande une reconnaissance officielle et une place dans les délégations nationales auprès du CEFAC de la CEE-ONU, de l'Organisation mondiale des douanes, de l'Organisation maritime internationale, de la Chambre de commerce internationale ainsi qu'une participation aux activités régionales de facilitation du commerce, EUROPRO par exemple.

D. FINANCEMENT

36. Il conviendra d'assurer le financement du secrétariat du Comité. Il est indispensable que, quels que soient les arrangements retenus, le Comité dispose d'une base financière saine afin d'être à même de traiter avec toute l'indépendance voulue les questions qui se posent aussi bien à court terme qu'à long terme. Ce financement doit revêtir un caractère renouvelable, s'étendant sur pas moins de 3 à 5 cycles annuels.

37. Dans un esprit de coopération, toutes les institutions membres du CNFCT devraient contribuer au financement du secrétariat.

38. Le dispositif de financement pourrait, entre autres, comprendre :

a) Des contributions "en nature" d'institutions publiques, sous la forme de locaux à usage de bureaux, de mobilier et d'équipement de bureau (téléphone, télécopieur, photocopieuse, etc.);

b) Des subventions du gouvernement, financées sur son propre budget ou au moyen d'emprunts internationaux;

c) Des contributions financières des institutions du secteur privé (sous réserve que celles-ci ne mettent pas en cause le mandat ou la mission de l'organisation). Par exemple, chaque institution du secteur privé participant au Comité pourrait fournir une contribution correspondant à un mois de salaire de son Secrétaire général;

d) Apports de fonds supplémentaires, selon que de besoin, pour financer des projets déterminés ou des besoins spéciaux.

D.1 Besoins en personnel

39. La dotation en personnel du secrétariat du Comité est un point particulièrement important. Il conviendra de recruter du personnel ayant une expérience et des motivations suffisantes pour mener à bien des activités de facilitation du commerce. Le recrutement du Secrétaire technique est probablement l'un des aspects les plus importants de la mise en place du Comité. Cette personne, dont les fonctions sont indiquées à l'annexe 2, devra très vraisemblablement être recrutée au sein du secteur privé et posséder un certain nombre de qualités et compétences qui en font une "personnalité" intéressante, prête à relever un défi enrichissant. Il conviendra de lui assurer une rémunération adéquate, propre à maintenir son intérêt pour cette tâche.

40. Il est suggéré de prévoir des ressources suffisantes pour recruter le personnel ci-après :

- a) Un Secrétaire technique;
- b) Un/une secrétaire; et
- c) Des consultants locaux dans les domaines du commerce, des transports et du droit (selon les besoins).

41. Ce personnel serait recruté pour une période d'un an, renouvelable. Il serait installé dans un bureau fourni, par exemple, par le Ministère du commerce extérieur.

42. Il conviendra également de prévoir des ressources pour :

- a) Des équipements de base (équipement de bureau, un véhicule), à moins que ceux-ci ne soient fournis sous forme de contribution "en nature" par une institution gouvernementale;
- b) Les dépenses courantes (fournitures de bureau, téléphone, transports locaux, etc.) et l'organisation des réunions du CNFCT;
- c) Le financement sous contrat, selon que de besoin, d'une assistance technique locale et étrangère dans le domaine de la facilitation des transports. La tâche principale des consultants sera de seconder et de guider le Secrétaire technique dans la préparation et la conduite des réunions du Comité; et
- d) La réalisation sous contrat, selon que de besoin, d'études et/ou d'enquêtes locales.

D.2 Budget

43. On trouvera à l'annexe 3 une présentation schématique du budget, couvrant le fonctionnement d'un CNFCT.

E. ÉTAPES PRÉALABLES À LA CRÉATION D'UN CNFCT

44. Dans une étape préliminaire, il conviendra d'organiser des campagnes de sensibilisation par le moyen de séminaires, d'ateliers, de tables rondes, dans des secteurs déterminés de l'économie nationale, afin d'informer toutes les parties intéressées de l'état des problèmes dans le domaine du commerce et des transports. Ces campagnes de sensibilisation pourraient être organisées par des associations professionnelles locales, comme les chambres de commerce, les conseils d'armateurs, les associations de transitaires, etc.

45. Les actions énumérées ci-après pourraient alors être envisagées aux fins de créer un Comité national de la facilitation du commerce et des transports :

- a) Établir le mandat du Comité, de la Commission permanente et du Secrétaire technique;
- b) Élaborer une proposition aux fins de la création officielle du Comité (par exemple, par la voie d'un décret). Celui-ci doit avoir un mandat officiel régissant son fonctionnement et couvrant tous les aspects des travaux à entreprendre. La base juridique, la structure et le cadre administratif d'un comité de ce type peuvent varier considérablement d'un pays à l'autre. Le document constitutif doit préciser, entre autres, la base juridique et la structure générale de l'organisation, ainsi que le mode de désignation des responsables;
- c) Établir une proposition concernant le financement du CNFCT;
- d) Identifier les questions clés que le Comité pourrait examiner; recenser tous les principaux partenaires potentiels;
- e) Provoquer une réunion de tous les principaux partenaires recensés pour lancer la création du CNFCT, s'accorder sur le mandat du Comité et de ses organes subsidiaires, déterminer le mode de financement du Comité et élaborer un programme de travail;
- f) Procéder à la création officielle du Comité;
- g) Programmer les réunions ordinaires du Comité (une fois par trimestre, par exemple);
- h) Autoriser le Comité à constituer des groupes de travail restreints pour traiter de questions déterminées et laisser ces groupes mener à bien leur travail et faire rapport au Comité plénier pour examen, adoption de recommandations et action; et
- i) Mettre en œuvre les recommandations et/ou actions adoptées.

F. LA GENÈSE DE LA NOTION DE "CNFCT"

46. En collaboration avec la CEE-ONU, le secrétariat de la CNUCED milite depuis de nombreuses années en faveur de la création d'organes nationaux de facilitation du commerce qui réunissent un certain nombre d'acteurs pour étudier les solutions qu'il serait possible d'apporter à des problèmes communs liés aux activités commerciales. Ces comités trouvent leur fondement

dans la Recommandation No 4 de la CEE-ONU². Il existe actuellement de par le monde plus de (trente-cinq) organes nationaux de facilitation du commerce. Ils mènent leurs travaux avec l'appui des milieux commerciaux et des gouvernements du pays dont ils relèvent.

47. Récemment, la nécessité s'est fait jour d'une nouvelle forme de coopération entre les intervenants dans les opérations nationales de commerce et de transport. La création d'un certain nombre de **Comités nationaux de facilitation du commerce et des transports (CNFCT)** a constitué un résultat important de divers projets d'assistance technique exécutés par la CNUCED (voir à l'annexe 4 la liste des CNFCT existants). En outre, la promotion de comités nationaux de ce type a fait l'objet d'un mémorandum d'accord sur la facilitation du commerce entre la CNUCED et l'Association latino-américaine d'intégration³. Ce mémorandum a reçu le plein appui de la Conférence des ministres des transports d'Amérique latine et a amené un pays à créer son propre comité en 1997. La création de CNFCT était l'une des principales recommandations présentées au Comité chargé de l'ordre du jour de l'Initiative de coopération pour l'Europe du Sud-Est (SECI) pour la mise en œuvre du projet relatif à la facilitation du franchissement des frontières.

48. Les CNFCT ont une composition un peu plus large que les organes de facilitation proposés dans la Recommandation No 4, puisqu'ils englobent toutes les parties à une transaction commerciale et de transport, y compris les services gouvernementaux compétents. Du fait qu'ils se réunissent régulièrement et adoptent des décisions acceptées par tous leurs membres, ces comités sont en mesure non seulement d'aplanir les malentendus, mais aussi de proposer des solutions largement acceptables aux problèmes de commerce international et de transport et, par là, de favoriser l'efficacité des transports.

49. La Recommandation No 4 a été adoptée en octobre 1974 par les membres du Groupe de travail sur la facilitation des procédures du commerce international. Ceux-ci représentaient des pays développés [ou blocs de pays] participant à la CEE-ONU. Au paragraphe 15 de la Recommandation, il est proposé de créer "*une structure de consultation et de coopération permanentes entre les différentes parties intéressées à la facilitation du commerce international sous la forme d'un FALCOM*". Au paragraphe 20 sont indiqués deux champs d'action possibles : l'alignement des documents commerciaux et le traitement automatique et le codage de l'information. À cette époque et pour les pays développés considérés, ces points étaient certainement importants pour le commerce international. S'ils sont encore pertinents aujourd'hui, en particulier pour les pays en développement et les pays en transition, il apparaît que de nombreux pays doivent désormais faire face à des problèmes différents, notamment au niveau de leurs structures institutionnelles, et ont besoin de profondes réformes dans les secteurs du commerce et des transports.

² "Organismes nationaux de facilitation du commerce : dispositions à prendre au niveau national pour coordonner les travaux de facilitation des procédures commerciales", Recommandation No 4 adoptée par le Groupe de travail sur la facilitation des procédures du commerce international, TRADE/WP.4/INF.33, Genève, octobre 1974.

³"Asociación Latino Americana de Integración (ALADI)", dont le siège est à Montevideo (Uruguay).

50. Dans les pays où un organe de facilitation du commerce a déjà été créé en application de la Recommandation No 4, les gouvernements pourraient envisager soit d'en réviser le mandat pour en élargir la mission en s'inspirant des recommandations du présent document, soit de créer un CNFCT et de faire de l'organe en question un membre majeur du nouveau Comité.

Annexe 1

Comité national de facilitation du commerce et des transports

Mandat

A. But et objectifs

1. Le but du Comité national de facilitation du commerce et des transports est d'encourager la modernisation des pratiques dans ces domaines afin de soutenir les échanges extérieurs de la nation.

2. Les objectifs du Comité sont les suivants :

a) offrir un cadre de dialogue national pour la facilitation des formalités, des procédures et de la documentation utilisées dans le transport et le commerce internationaux (*objectifs de facilitation*);

b) proposer, pour approbation par les pouvoirs publics, des projets de règlements et de pratiques en matière de transport et de commerce (*objectifs de réglementation*);

c) formuler des recommandations à l'intention des instances gouvernementales quant aux investissements futurs en matière de commerce et de transport (*objectifs de politique de développement*); et

d) faire mieux connaître les méthodes et les avantages de la facilitation du commerce et des transports (*objectifs de formation*).

3. Les activités correspondant à ces quatre objectifs sont les suivantes :

a) *Objectifs de facilitation* :

i) assurer la coordination nécessaire dans le domaine de la facilitation du commerce et des transports internationaux;

ii) suivre en permanence les procédures requises dans le commerce international, y compris dans le transport multimodal, en vue de leur simplification et de leur harmonisation;

iii) recueillir et diffuser les informations concernant les formalités, les procédures, la documentation et les questions connexes dans le domaine du commerce et des transports internationaux;

iv) travailler à la simplification et à l'alignement des documents de commerce et de transport sur la base de la formule-cadre des Nations Unies, y compris des documents destinés à être exploités par ordinateur ou par d'autres systèmes automatisés; et

- v) promouvoir l'adoption de technologies normalisées et des codes internationaux applicables à l'information relative au commerce et aux transports (EDI).
- b) *Objectifs de réglementation :*
- i) examiner, commenter, modifier et proposer à l'approbation du Gouvernement de nouveaux projets de textes réglementaires sur la responsabilité pénale, la responsabilité civile, les activités bancaires et le transport intermodal (y compris le transport par conteneurs) en vue de mettre à jour la réglementation et les pratiques en vigueur figurant dans le Code de commerce et d'autres instruments juridiques;
 - ii) s'assurer qu'il est donné suite aux règlements et pratiques proposés après leur approbation définitive auprès des diverses institutions concernées et par la voie des canaux institutionnels et gouvernementaux; et
 - iii) étudier l'opportunité pour le pays d'adhérer à des conventions internationales propres à faciliter le commerce et les transports internationaux, parmi lesquelles la *Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer*, la *Convention sur le transport multimodal international de marchandises*, la *Convention de Kyoto*, la *Convention douanière de 1972 relative aux conteneurs*, et la *Convention relative à l'admission temporaire des conteneurs*.
- c) *Objectifs de politique du développement :*
- i) examiner les implications au niveau de l'action gouvernementale des investissements de transport intermodal (comme les projets de dépôts intérieurs de dédouanement) et faciliter, selon que de besoin, l'introduction et le développement de technologies ou d'investissements relatifs aux transports et au commerce (technologie EDI, par exemple); et
 - ii) examiner, en tant qu'organe consultatif national, les questions relatives au cadre institutionnel des transports intermodaux régionaux et internationaux (comme la dimension internationale des compagnies nationales, la responsabilité et la gestion publiques des équipements, les coentreprises, etc.).
- d) *Objectifs de formation :*
- i) préparer et réaliser des campagnes destinées à faire connaître les avantages et les exigences de la simplification des documents et procédures, à l'intention des hauts responsables et des décideurs dans les organisations gouvernementales, les organismes paraétatiques, les entreprises publiques de transport, l'administration des douanes et d'autres organes de régulation;
 - ii) organiser et animer des séries de séminaires ou d'ateliers à l'intention des dirigeants et décideurs de haut rang, des cadres intermédiaires et des jeunes cadres dans les services de transport, pour les sensibiliser aux principes, aux pratiques et aux implications du commerce et des transports internationaux; et

- iii) organiser, dans le prolongement des programmes de sensibilisation, de brèves visites d'experts techniques pour donner des conseils sur la manière d'améliorer les transactions commerciales, d'alléger la logistique des transports et de tirer le meilleur parti des avantages procurés par la facilitation.

B. Composition et pouvoirs

4. Le Comité national réunirait des représentants autorisés de toutes les parties s'intéressant aux questions relatives au commerce et aux transports internationaux dans le pays :

- autorités de régulation des transports
- autres services gouvernementaux (douanes, Ministères des finances et du plan, Banque centrale, etc.)
- autres institutions bancaires
- compagnies d'assurances
- utilisateurs des transports (expéditeurs, destinataires, importateurs, exportateurs, transitaires, etc.)
- Chambre de commerce
- professionnels du transport international (armateurs, compagnies aériennes, opérateurs de transport multimodal et leurs agents)
- autorités portuaires et exploitants de terminaux de transport (y compris les exploitants de dépôts intérieurs de dédouanement)
- professionnels du transport intérieur (route, rail, voies de navigation intérieures).

5. Le Gouvernement devra désigner, en consultation avec les ministères intéressés, une organisation chef de file pour le Comité national (par exemple, l'Unité centrale de planification). Il pourrait être commode de confier cette responsabilité au Ministère des transports et des communications ou au Ministère du commerce extérieur, qui pourraient aussi fournir les services de secrétariat nécessaires au Comité, ou au Ministère des finances, dont relèvent les douanes. Le Comité nommera un *président*, de préférence le ministre, le secrétaire général ou le secrétaire permanent du ministère désigné.

6. Le Comité constituera une Commission permanente pour assurer le suivi de ses décisions. Le Comité et la Commission permanente seront assistés dans leurs délibérations et leurs travaux par un Secrétaire technique nommé. Celui-ci sera chargé d'assurer le fonctionnement au jour le jour du Comité et de la Commission permanente et établira l'ordre du jour des réunions de ces deux organes.

7. Les pouvoirs du Comité découlent de ceux que possèdent les diverses institutions participantes.

C. Portée des recommandations du Comité

8. Le Comité est un organe consultatif. Il a le pouvoir d'élaborer des recommandations et de donner des avis sur les questions de politique intérieure et extérieure liées au développement du commerce et des transports. Ses recommandations revêtiront la forme de propositions adressées aux institutions concernées et au Gouvernement.

9. Le Président du Comité soumettra, à la demande de ce dernier, les propositions adoptées à l'autorité compétente.

D. Programme de travail

10. Le Comité élaborera et exécutera un programme de travail couvrant notamment les points suivants :

a) l'application de règlements nationaux harmonisés en matière de commerce et de transport et l'organisation d'activités de formation à la facilitation du commerce et au transport multimodal;

b) l'élaboration de mesures et de solutions concernant les problèmes de facilitation du commerce et de transport multimodal, notamment les problèmes concrets des activités portuaires, et du transport intérieur, ainsi que les questions d'ordre douanier; et

c) la promotion à l'échelle nationale du développement des systèmes d'EDI.

11. Le Comité se réunira régulièrement (deux ou trois fois par an, par exemple) ou à la demande de son Président ou de l'un quelconque de ses membres.

12. Le ministre en charge du ministère désigné comme chef de file préside les réunions du Comité. Le représentant de la Chambre de commerce pourrait assumer les fonctions de secrétaire exécutif et serait secondé dans cette tâche par le Secrétaire technique du CNFCT.

E. Coordination à l'échelle sous-régionale

13. Deux ou trois membres de chaque comité national, dont le président et le secrétaire technique, constitueront un Comité sous-régional de facilitation du commerce et des transports, qui se réunira tous les six mois. Les éléments fondamentaux du mandat de ce Comité sous-régional sont les suivants :

- Suivre les évolutions de la situation régionale dans les domaines du transport et du commerce et coordonner les campagnes de sensibilisation régionales;
- Repérer les difficultés communes (d'ordre technique, institutionnel ou commercial);
- Déterminer les solutions communes ou les mesures d'ordre régional qui sont nécessaires pour résoudre les problèmes existants;
- Définir des normes à l'échelle régionale pour la documentation, les structures tarifaires, l'EDI, etc.

14. *Le Comité sous-régional aura un rôle important à jouer.* Certaines activités, comme la normalisation, doivent nécessairement adopter une approche descendante, alors que les mesures de facilitation et le transport multimodal réclament, de par leur nature même, une coordination par-delà les frontières. En fait, la nécessité de la coordination ne se limite pas aux partenaires commerciaux et aux pays tiers, étant donné que l'instauration de mesures de facilitation et de transport multimodal dans un pays sans que ses voisins fassent de même peut créer des problèmes concernant le commerce de transit en provenance ou à destination desdits pays ou traversant leur territoire.

15. Le rôle important d'orientation dévolu au Comité sous-régional pourrait être considérablement renforcé si celui-ci pouvait disposer de services d'experts ad hoc.

Annexe 2

Secrétaire technique

Comité national de facilitation du commerce et des transports

Lieu de travail : Dans la capitale et, selon que de besoin, sur le terrain

Durée : Un an renouvelable
Période probatoire initiale de trois mois

Titre du poste : Secrétaire technique du Comité national de facilitation du commerce et des transports (CNFCT)

Fonctions : Sous la direction et la supervision du Président du Comité national de facilitation du commerce et des transports, le Secrétaire technique est chargé d'assurer le fonctionnement au jour le jour du Comité et de ses organes subsidiaires.

Il/elle devra notamment :

1. Assurer la préparation des réunions du CNFCT, et en particulier les tâches suivantes :
 - a) établissement de l'ordre du jour;
 - b) envoi des invitations et suivi de la participation;
 - c) collecte des documents et informations de base;
 - d) réservation de salles et arrangements connexes;
 - e) assistance pour la conduite des réunions;
 - f) rédaction et diffusion des comptes rendus des réunions.
2. Coordonner et suivre les travaux préparatoires des institutions membres concernées, notamment en organisant toute activité ou toute réunion préparatoire jugée nécessaire avant la réunion du CNFCT.

Qualifications :

1. Diplôme universitaire d'économie, de droit, de sciences sociales ou d'ingénierie.
2. De 10 à 15 ans de pratique professionnelle (dont au moins 5 dans un poste de responsabilité) dans le secteur commercial du pays (commerce international ou transports en liaison étroite avec le commerce) ou dans une administration ayant à connaître des questions de commerce et de transport.

3. Preuves d'un intérêt marqué pour la facilitation du commerce et d'une solide connaissance des techniques douanières, et aptitude à analyser les points de blocage et à mettre en œuvre des solutions consensuelles entre autorités administratives et professionnels du commerce.
4. Expérience pratique de la mise en application de mesures administratives de facilitation.
5. Reconnaissance et acceptation de la part des institutions membres du CNFCT.
6. Aptitude à rédiger les ordres du jour, comptes rendus et rapports liés aux réunions du CNFCT.
7. Aptitude à conduire des réunions et à coopérer et entretenir des contacts avec les représentants des diverses institutions membres et avec ceux des institutions et pays donateurs.

Langues : Langue maternelle nationale et bonne connaissance de l'anglais et/ou du français.

Bureau : Le bureau du Secrétaire technique sera situé dans les locaux du Ministère du commerce extérieur [ou du Ministère des transports].

Contrôle : Le Secrétaire technique devra présenter tous les trois mois un bref rapport d'activité.

Annexe 3

Comité national de facilitation du commerce et des transports

Structure du budget

1. Cette structure est divisée en quatre parties :
 - a) Dépenses de fonctionnement couvrant les dépenses de personnel du Comité, y compris le recrutement de consultants locaux et la réalisation d'études et/ou d'enquêtes locales;
 - b) Dépenses relatives à l'organisation des réunions du Comité ou de commissions, ainsi qu'à l'organisation de conférences et de séminaires;
 - c) Dépenses relatives à l'achat d'équipements et de fournitures de bureau, ainsi qu'à l'éventuelle rénovation du bureau du Secrétaire technique et à l'achat d'un véhicule (si cela est jugé opportun); et
 - d) Dépenses diverses couvrant la reproduction des documents et les dépenses imprévues.
2. On trouvera ci-après une liste des codes qui pourraient être utilisés pour l'établissement du budget :
 - e) **BL 17-01 & BL 17-02 :** Salaires du Secrétaire technique et de son/sa secrétaire;
 - f) **BL 17-03 :** "Consultants locaux" couvre les éventuels honoraires de consultants pour la prestation d'une assistance spécifique;
 - g) **BL 17-04 :** "Études et enquêtes" correspond à une somme forfaitaire couvrant le coût des études qu'il pourrait être nécessaire de réaliser localement;
 - h) **BL 17-05 :** "Transports locaux" correspond aux dépenses de fonctionnement du véhicule affecté au CNFCT (si cela est jugé approprié);
 - i) **BL 30-01 & BL 30-02 :** "Conférences et séminaires" correspond à une somme forfaitaire couvrant l'organisation (logistique locale) des réunions, conférences et séminaires organisés à la demande du CNFCT;
 - j) **BL 41-01 :** "Fourniture de bureau" correspond aux dépenses courantes de papiers, crayons, etc.
 - k) **BL 42-01 :** "Rénovation" correspond aux dépenses à affecter pour assurer des conditions de travail minimum (locaux) au CNFCT;
 - l) **BL 42-02 :** "Équipement de bureau" correspond aux dépenses à effectuer pour assurer des conditions de travail minimum (équipement) au CNFCT;
 - m) **BL 43-03 :** "Véhicule" correspond à l'achat du véhicule devant être affecté au Secrétaire technique du CNFCT;
 - n) **BL 52-01 :** "Documents" correspond aux dépenses relatives à la reproduction des documents.

<i>Code</i>	<i>Description</i>	<i>Dépenses d'installation</i>	<i>Dépenses annuelles de fonctionnement</i>		<i>Base de calculs</i>
		<i>\$ É.-U.</i>	<i>p/m</i>	<i>\$ É.-U.</i>	
BL17-	PERSONNEL DU COMITÉ				
BL17-01	Secrétaire technique		12,0		Salaire
BL17-02	Secrétaire		12,0		Salaire
BL17-03	Consultants locaux		0,0		Honoraires
BL17-04	Études et enquêtes				Contrats extérieurs
BL17-05	Transports locaux				Entretien du véhicule et déplacements locaux
BL19-	TOTAL PERSONNEL		24,0	0	
BL30-	ORGANISATION DE RÉUNIONS				
BL30-01	Réunions du Comité et de la Commission				Location de locaux et de services
BL30-02	Conférences et séminaires				Location de locaux et de services
BL39-	TOTAL RÉUNIONS			0	
BL40-	ÉQUIPEMENT ET FOURNITURES				
BL41-01	Fournitures de bureau				Dépenses d'exploitation : papeterie, téléphone, télécopie
BL42-01	Rénovation des locaux				Selon les besoins
BL42-02	Équipement de bureau				Mobilier, ordinateur, photocopieuse, etc.
BL42-03	Véhicule				Si non fourni par une institution
BL49-	TOTAL ÉQUIPEMENT ET FOURNITURES	0		0	
BL50-	DIVERS				
BL52-01	Documents				Reproduction de documents pour les réunions
BL53-02	Dépenses diverses				Dépenses imprévues
BL59-	TOTAL DIVERS	0		0	
	Total des dépenses	0		0	
	TOTAL GÉNÉRAL (première année)			0	<i>Budget minimum</i>

Annexe 4

Comités nationaux de facilitation du commerce et des transports

Rappel de quelques réalisations soutenues par la CNUCED

1. Ces dernières années, dans le cadre de ses activités d'assistance technique, la CNUCED a soutenu la création de CNFCT dans divers pays. On trouvera ci-dessous une brève description de certains de ces projets.
2. **Éthiopie (1990) :** Sous un régime d'économie dirigée, le Ministère des transports a créé un comité réunissant les principaux organismes gouvernementaux concernés, sans participation du secteur privé (celui-ci n'existait pas). Le Comité a commencé ses travaux (essentiellement sur la réforme de la législation et des douanes), mais ceux-ci ont été interrompus à la suite du changement de gouvernement.
3. **Mozambique (1994) :** Il existait un Comité de la facilitation, créé quelques années auparavant, qui n'avait jamais été opérationnel. La création d'un CNFCT était au nombre des activités prévues dans le nouveau projet. L'attention des participants à un séminaire sur le transport multimodal a été attirée sur ce point. Les experts affectés au projet ont emporté la conviction des Ministères des transports, du commerce extérieur et des finances (représentés au niveau des ministres). Il a été décidé de créer un CNFCT, ainsi qu'une Commission permanente (pour assurer un suivi hebdomadaire) et un Secrétaire technique (chargé de la gestion au jour le jour et de la préparation des réunions de la Commission et du Comité). La prochaine phase du projet prévoit l'octroi d'un soutien financier au Secrétaire technique.
4. **Colombie (1994) :** Le Ministère des transports avait déjà créé un comité, limité au secteur public. À l'issue d'un atelier sur le transport multimodal, le Ministère a reconnu la nécessité d'élargir celui-ci au secteur privé. La Colombie s'est dotée d'une Commission présidentielle sur la compétitivité, créée au milieu de 1994. Celle-ci s'appuie sur cinq comités consultatifs : gestion et productivité, technologie, ressources humaines, infrastructures et réformes institutionnelles. La création d'un sixième comité, chargé de la facilitation du commerce et des transports, a été proposée et acceptée en principe. Au milieu de l'année 1997, le comité avait déjà tenu plusieurs réunions et il est, semble-t-il, toujours en activité.
5. **Pakistan (1994) :** Après la tenue d'une série d'ateliers sur le transport multimodal dans plusieurs villes du Pakistan, le secteur privé a créé un Conseil de la facilitation du commerce et des transports en vertu d'une licence accordée par les autorités chargées de l'application de la législation sur les sociétés. Depuis son entrée en activité, le Conseil a invité le secteur public à s'associer à cette initiative. Son secrétariat est actuellement hébergé par le Conseil des armateurs du Pakistan, où un directeur assure la coordination des activités. Un nouveau projet portant sur la facilitation du commerce et des transports, financé par la Banque mondiale, doit démarrer en 1998. Il apportera un soutien aux travaux du CNFCT existant.
6. **Népal (1998) :** La Banque mondiale finance un important projet de facilitation du commerce et des transports qui doit être lancé dans les premiers mois de 1998. En réponse aux conditions posées par la Banque mondiale pour l'octroi du prêt, le Gouvernement a créé un CNFCT qui servira de "caisse de résonance" pour la mise en application des recommandations formulées dans le cadre du projet.
