

# ACCORD DE FACILITATION DES ÉCHANGES DE L'OMC

## GUIDE DU COMMERCE POUR LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT



Centre du  
Commerce  
International

DES EXPORTATIONS POUR UN  
DÉVELOPPEMENT DURABLE



# ACCORD DE FACILITATION DES ÉCHANGES DE L'OMC

GUIDE DU COMMERCE POUR LES  
PAYS EN DÉVELOPPEMENT

## Résumé à l'intention des services d'information commerciale

ID=43065

2013

F-09.07 WTO

Centre du commerce international (ITC)

Accord de facilitation des échanges de l'OMC - Un guide du commerce pour les pays en développement

Genève : ITC, 2013. xi, 34 pages (document technique)

Doc. No. BTP-13-239.F

Le guide décrit la portée de l'Accord de facilitation des échanges de l'OMC et ses raisons d'être – il vise à aider les communautés d'entreprises des pays en développement à comprendre les engagements que leur pays ont pris ou sont sur le point de prendre ; donne une vue d'ensemble des principales dispositions de cet accord ; explique comment il doit faciliter les contrôles du commerce aux frontières, et comment les entreprises peuvent encore influencer sur la manière dont les gouvernements vont mettre en œuvre les engagements pris pour obtenir cet accord, et leurs implications spécifiques ; comporte des références bibliographiques (pages 33-34).

Descripteurs : **facilitation des échanges, OMC, PME, pays en développement**

Pour de plus amples informations sur ce document technique, veuillez contacter M. Rajesh Aggarwal (aggarwal@intracen.org)

---

Français

Le Centre du commerce international (ITC) est l'agence conjointe de l'Organisation mondiale du commerce et des Nations Unies.

ITC, Palais des Nations, 1211 Genève 10, Suisse ([www.intracen.org](http://www.intracen.org))

Les opinions exprimées dans ce document sont celles des consultants et ne reflètent pas nécessairement celles de l'ITC, des Nations Unies ou de l'OMC. Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Centre du commerce international aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

Les entreprises, produits et marques cités n'impliquent nullement le soutien de l'ITC.

Ce document technique n'a pas été officiellement édité par le Centre du commerce international.

Image numérique de couverture : © Schutterstock, Erwyn van der Meer et l'ITC

© Centre du commerce international 2013

L'ITC encourage la reproduction et la traduction de ses publications pour permettre une plus large diffusion. De courts extraits de ce document technique peuvent être librement reproduits, sous condition de la mention de leur source. Une autorisation devra être demandée pour une reproduction ou traduction plus complète. Une copie de la reproduction ou traduction devra être envoyée à l'ITC.

## Avant-propos

Un des principaux résultats de la 9<sup>ème</sup> Conférence ministérielle de l'Organisation mondiale du commerce qui s'est tenue à Bali, en Indonésie, en décembre 2013, est l'Accord de facilitation des échanges. La facilitation des échanges est importante car elle peut avoir un impact majeur sur la réduction des coûts de transaction. Cela concerne essentiellement les coûts de dédouanement des biens à l'import et l'export. Malgré l'énorme attention portée aux coûts des contrôles de frontières durant les 10 à 15 dernières années, les marchandises sont encore retardées aux frontières pendant plusieurs jours (parfois des semaines), ce qui ralentit les flux commerciaux, et augmente le coût du commerce qui est souvent reporté sur les consommateurs. Le coût des transactions du commerce sont les plus élevés dans les pays en développement, qui sont aussi les pays qui ont le moins les moyens de supporter ces charges supplémentaires.

Plusieurs éléments de mauvaises connexions affectent les pays les moins avancés (PMA) : beaucoup d'entre eux sont isolés géographiquement, sans littoral, ou constituent des petits états insulaires ; l'infrastructure des transports y est souvent mauvaise. Du coup, le coût moyen du commerce est plus élevé dans les PMA que dans les autres pays en développement (par exemple, 43% de plus pour faire franchir la frontière à un conteneur).

Ces coûts ont un impact disproportionné sur les petites et moyennes entreprises (PME). Souvent, il leur manque les moyens et les capacités de se conformer aux règles complexes, et les coûts élevés de conformité aux procédures douanières ainsi que les autres mesures non tarifaires représentent des charges significatives par rapport à leur petit volume commercial. Cela les rend non compétitives en tant que fournisseurs, et empêche leur intégration dans les chaînes de valeur régionales et internationales.

L'Accord de facilitation des échanges, qui sera contraignant pour les 159 États membres de l'OMC, du point de vue de toutes leurs agences de services frontaliers, et pas seulement des autorités douanières, est décrit comme un résultat classique « gagnant-gagnant ». Mais dans la mesure où sa mise en œuvre soulève des inquiétudes parmi certains pays en développement, et en particulier parmi les PMA, l'Accord prévoit une certaine flexibilité, y compris une disposition pour une assistance technique lors de cette mise en œuvre.

Pour garantir que les entreprises bénéficient de cet accord, et en particulier celles des pays en développement, il est important que ces entreprises comprennent ce que vise cet accord, et comment les processus de mise en œuvre peuvent être influencés. Ce guide vise à montrer pourquoi l'Accord a été proposé, à décrire les principales dispositions de celui-ci, comment il doit faciliter les contrôles aux frontières pour le commerce, et comment les entreprises peuvent s'assurer d'être entendues sur la manière dont les gouvernements vont mettre en œuvre les engagements et leurs implications spécifiques, sur lesquels ils se sont engagés lors de l'obtention de cet accord.

Ce guide ne concerne pas la question de la facilitation des échanges en général, qui fait l'objet d'études et d'ouvrages de la part de nombreuses autres organisations, en particulier de la Banque Mondiale, l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et le Centre des Nations Unies pour la facilitation des échanges et les transactions informatisées (CEFACT-ONU), de manière indépendante mais toujours sous les auspices du Partenariat de facilitation globale pour le transport et le commerce (GFP).

Le Centre du commerce international (ITC) est prêt à travailler avec les PME des pays en développement pour améliorer leurs connaissances des nouvelles règles et des profits qu'elles peuvent en tirer. Il aidera également les gouvernements des pays en développement dans la préparation de supports de communication en ligne, ou imprimés, pour informer les PME des nouvelles règles, selon la disposition de transparence de l'Accord. L'ITC favorisera aussi le dialogue entre les secteurs public et privé, en

fournissant aux PME une plate-forme où échanger avec les représentants gouvernementaux sur la nature des informations dont elles ont besoin pour améliorer leur compétitivité à l'export, et pour fournir des mécanismes de rétroaction sur la mise en œuvre des nouvelles règles dans la pratique.



Arancha González  
Directrice exécutive  
Centre du commerce international

## Remerciements

Malcolm McKinnon, ancien Responsable de la section Commerce des services du Ministère du commerce et de l'industrie de Grande Bretagne, et ancien Directeur exécutif de SITPRO Ltd, l'agence de facilitation des échanges de Grande Bretagne, est l'auteur de ce guide. Il a puisé dans ses six années d'expérience en tant que Directeur exécutif de SITPRO, ainsi que ses onze années en tant que haut fonctionnaire de Grande Bretagne pour le commerce des services (1994-2005).

Malcom a beaucoup voyagé, surtout en Afrique subsaharienne, où il a pu constater personnellement les problèmes aux frontières, et la difficulté pour parvenir à une gestion douanière efficace. Ensemble avec ses prédécesseurs et le Conseil des entreprises du Commonwealth, il a animé le Boksburg Group, un groupe informel constitué d'officiels du commerce et des douanes des pays en développement, et de représentants du secteur privé, qui se sont réunis à titre personnel, et ont permis d'influer sur les premières réflexions sur la portée potentielle d'un accord de facilitation des échanges de l'OMC.

Cet ouvrage bénéficie aussi de consultations avec d'autres experts dans le domaine de la facilitation des échanges. L'auteur a une dette particulière envers Nora Neufeld, du Secrétariat de l'OMC, qui a fourni des conseils précieux durant toutes ces années sur le développement du texte sur la facilitation des échanges, ainsi qu'envers les anciens collègues du SITPRO, et en particulier Shondeep Banerji et Graham Bartlett qui ont gentiment relu le script et offert des conseils pour l'améliorer.

Rajesh Aggarwal, Responsable en chef de la section Secteur privé et politique commerciale, a supervisé la rédaction de cet ouvrage, ensemble avec Jean Sébastien Roure, Responsable, et Charlotta Falenius, Experte associée, section Secteur privé et politique commerciale de l'ITC.



## Sommaire

Avant-propos	iii
Remerciements	v
Abréviations	ix
Résumé	xi
<b>Chapitre 1 Historique de la négociation</b>	<b>1</b>
Les membres de l'OMC réclament un accord depuis 20 ans	1
Les coûts et bénéfices de la facilitation des échanges	1
La facilitation des échanges devenue le « problème Singapour »	3
Les États membres incluent la facilitation des échanges dans le « paquet de juillet 2004 »	4
Les pays en développement inquiets des coûts de mise en œuvre	5
<b>Chapitre 2 Pourquoi le GATT existant n'est pas suffisant</b>	<b>7</b>
Articles V, VIII et X	7
Liberté de transit (Article V)	7
Redevances et formalités (Article VIII)	8
Transparence (Article X)	8
Identifier les besoins du commerce	9
<b>Chapitre 3 Le nouvel Accord de facilitation des échanges de l'OMC</b>	<b>10</b>
La forme générale de l'Accord	10
Les conclusions spécifiques qui ont été adoptées	10
Article 1 : Publications et disponibilité des informations	11
Article 2 : Publications et consultations préalables	11
Article 3 : Décisions anticipées	11
Article 4 : Procédures d'appel ou de révision	12
Article 5 : Autres mesures pour améliorer l'impartialité, la non-discrimination et la transparence	13
Article 6 : Mesures concernant les redevances et impositions perçues à l'importation et à l'exportation ou à l'occasion d'importations et d'exportations	13
Article 7 : Mainlevée et dédouanement des marchandises	14
Article 8 : Coordination des agences frontalières	16
Article 9 : Mouvement des marchandises sous contrôle douanier en vue d'importation	18
Article 10 : Formalités en lien avec l'import, l'export et le transit	19
Article 11 : Liberté de transit	22
Article 12 : Coopération douanière	23

Article 13 : Dispositions institutionnelles 24

**Chapitre 4 Problèmes de mise en œuvre 25**

Traitement spécial et différencié pour les pays en développement 25

Modalités de mise en œuvre de l'Accord 25

**Appendice I Modalités des négociations sur la facilitation des échanges (Annexe D du « paquet de juillet 2004 ») 27**

**Appendice II Convention de Kyoto révisée 29**

**Appendice III Recommandations du CEFACT-ONU 30**

**Références 33**

Illustration 1 :Modèle Achat-Envoi-Paiement du CEFACT-ONU 2

Illustration 2 : Mesurer la facilité du commerce transfrontalier 3

Illustration 3 : Comment la facilitation des échanges peut contribuer à atteindre les objectifs de développement 6

Illustration 4 : Concept du guichet unique 20

Encadré 1. Les six problèmes principaux de facilitation des échanges affectant le secteur privé africain 9

Encadré 2. La Convention de Kyoto révisée 14

Encadré 3. Poste frontière à guichet unique : Chirundu entre la Zambie et le Zimbabwe 17

Encadré 4. Poste frontière à guichet unique : Malaba entre le Kenya et l'Ouganda 18

Encadré 5. Le guichet unique du Mozambique 20

Encadré 6. Le guichet unique de l'ANASE 21

Encadré 7. Les courtiers en douanes du Malawi 22

## Abréviations

Les abréviations suivantes ont été utilisées :

AEO	Opérateurs économiques autorisés
ANASE	Association des Nations d'Asie du Sud-Est
CAE	Communauté d'Afrique de l'Est
MRA	Autorité fiscale du Malawi
PIB	Produit intérieur brut
PMA	Pays les moins avancés
UE	Union européenne
GATT	Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce
GFP	Partenariat mondial pour la facilitation des échanges et des transports
BIRD	Banque européenne pour la reconstruction et le développement
ICC	Chambre de commerce internationale
SFI	Société financière internationale
ITC	Centre du commerce international
JBC	Commission frontalière mixte
LPI	Indice de performance logistique
NPF	Nation la plus favorisée
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
SADC	Communauté de développement de l'Afrique australe
PME	Petites et moyennes entreprises
EVP	Équivalent vingt pieds
CNUE	Commission économique des Nations Unies pour l'Europe
CEFACT-ONU	Centre des Nations Unies pour la facilitation des échanges et les transactions informatisées
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
OMD	Organisation mondiale des douanes
OMC	Organisation mondiale du commerce



## Résumé

L'Accord sur la facilitation des échanges a été adopté lors de la neuvième Conférence ministérielle de l'Organisation mondiale du commerce à Bali, en Indonésie, en décembre 2013. Cet Accord est le premier accord majeur obtenu par les États membres de l'OMC depuis la conclusion du cycle de l'Uruguay il y a 20 ans.

L'encre de l'accord sur les négociations commerciales multilatérales, obtenu en 1993 lors du cycle de l'Uruguay, était à peine sèche, que certains États membres de l'OMC pensaient déjà au prochain cycle. Parmi les questions soulevées figurait la facilitation des échanges. Le fait de ne pas savoir le temps que va prendre le passage en douanes se traduit par une imprévisibilité, et augmente le coût du commerce qui peut être reporté sur les consommateurs dans des pays où ces consommateurs sont les moins à même de les supporter. L'imprévisibilité dans les chaînes d'approvisionnement se traduit par un effet dissuasif auprès des investisseurs commerciaux potentiels, qui doivent se baser sur des chaînes d'approvisionnement efficaces pour minimiser leurs coûts d'inventaire. Les entreprises doivent immobiliser des capitaux pour ces coûts supplémentaires de retenue au-delà du niveau qui devrait être nécessaire. Cette réalité est particulièrement ressentie par les entreprises des pays en développement qui font face à ces retards et imprévisibilité de manière quotidienne.

Les procédures douanières inefficaces augmentent également les coûts pour ces mêmes autorités qui sont chargées du contrôle aux frontières. Des inspections menées avec un excès de zèle peuvent en fait retarder la collecte de revenus. Lorsque les autorités cherchent à optimiser la collecte des frais d'importation et autres taxes douanières en inspectant chaque lot qui passe la frontière, elles créent des queues aux différents points de passage ; avec un flux de passage plus rapide, les revenus pourraient être collectés plus efficacement et a posteriori de la part d'agents en règles.

La facilitation des échanges vise à simplifier non seulement la documentation exigée pour le dédouanement des biens, mais aussi les procédures appliquées par les agences douanières. En se concentrant sur les plus gros risques, les agences peuvent accélérer le flux des marchandises aux frontières et augmenter la collecte des droits de douane. La facilitation des échanges a été décrite comme sujet classique « gagnant-gagnant » pour les pays développés et les pays en développement, dans la mesure où personne ne doit y perdre. Pourtant certains pays en développement se sont montrés inquiets par rapport aux coûts potentiels de la mise en œuvre des engagements pris pour la facilitation des échanges, et ont cherché à obtenir des engagements de la part des pays développés et d'autres donateurs pour les aider dans le processus de mise en œuvre.

Les membres de l'OMC ont finalement accepté de mettre la facilitation des échanges à l'agenda du cycle de Doha en 2004. L'Accord obtenu à Bali à la fin 2013 fournit un cadre législatif de droits et d'obligations qui devrait réformer les procédures douanières partout dans le monde, si les demandes légitimes d'assistance technique de la part des pays en développement sont acceptées.

Cet accord peut être particulièrement bénéfique pour les négociants des pays en développement, continuellement confrontés aux retards aux frontières, avec leurs conséquences en temps et en coûts. Il est important que les entreprises des pays en développement suivent la mise en œuvre de cet accord dans les pays avec lesquels elles font affaires. Le présent guide vise à aider les entreprises à comprendre les obligations que les pays en développement ont acceptées - ou accepteront en temps utile, de manière à ce qu'elles puissent travailler en partenariat avec les gouvernements pour parvenir à des résultats qui profiteront à la fois aux gouvernements et aux négociants.



## Chapitre 1 Historique de la négociation

### Les membres de l'OMC réclament un accord depuis 20 ans

L'encre était à peine sèche sur l'accord obtenu en 1993 lors du cycle de l'Uruguay sur les négociations commerciales multilatérales, que certains États membres de l'OMC pensaient déjà au prochain cycle. Parmi les questions soulevées figurait la facilitation des échanges.

Il n'y a pas de définition commune de la facilitation des échanges. Robert Zoellick, ancien Représentant du commerce des États-Unis, a décrit un jour les mesures de facilitation des échanges comme étant « essentiellement une extension des procédures d'accès aux marchés, qui réduit le coût des transactions, et améliore les délais de transit ». La définition donnée par l'OMC, qui est à la base du nouvel accord de l'OMC, est la suivante :

« La simplification et l'harmonisation des procédures internationales du commerce », avec les procédures commerciales qui sont « les activités, les pratiques et les formalités utilisées pour collecter, présenter, communiquer et fournir des données permettant le mouvement des biens dans le commerce international ».

Le fait de ne pas savoir le temps que va prendre le passage en douanes se traduit par une imprévisibilité, et augmente le coût du commerce qui peut être reporté sur les consommateurs dans des pays où ces consommateurs sont les moins à même de les supporter. L'imprévisibilité dans les chaînes d'approvisionnement se traduit par un effet dissuasif auprès des investisseurs commerciaux potentiels, qui doivent se baser sur des chaînes d'approvisionnement efficaces pour minimiser leurs coûts d'inventaire. Les entreprises sont alors confrontées à l'immobilisation de capitaux pour compenser ces coûts supplémentaires de retenue.

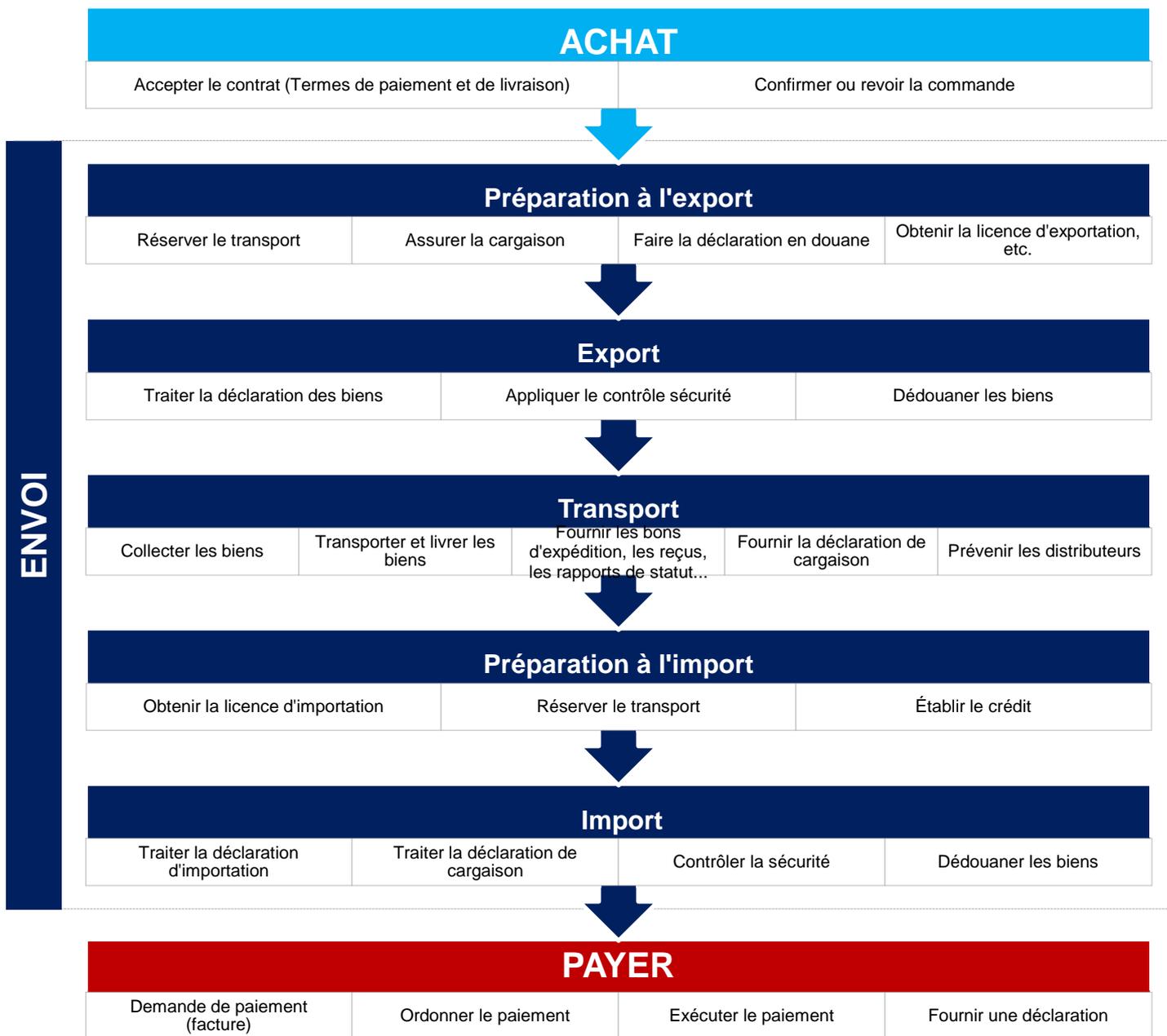
En 2003, la Chambre de commerce internationale (ICC), qui représente 8 000 entreprises dans le monde, a déclaré « que d'un point de vue global, un accord de facilitation des échanges est crucial pour établir un processus de gestion amélioré et plus efficace du commerce international des biens. Des engagements contraignants sont essentiels parce que seul l'OMC peut garantir le soutien politique nécessaire pour des améliorations durables du commerce global. » Elle a également remarqué que les principaux bénéficiaires de cet accord seraient les pays en développement, dans la mesure où cela « augmenterait la capacité des pays en développement à gérer et augmenter leur part du commerce international, surtout avec les autres pays en développement ».

S'adressant au début de 2013 à la Chambre de commerce de Chittagong, au Bangladesh (OMC, 2013a), l'ancien Directeur Général de l'OMC, Pascal Lamy, déclarait : « Les négociations commerciales multilatérales peuvent parfois être difficiles à appliquer au travail quotidien de mener des affaires. Ce n'est pas le cas avec la facilitation des échanges. Une facilitation des échanges efficace augmente la productivité des douanes, améliore la collecte des taxes aux frontières, et aide à attirer des investissements étrangers directs. Un accord multilatéral sur la facilitation des échanges pourrait accélérer le mouvement des biens à travers les frontières, améliorer la transparence et la prévisibilité du commerce, et donc de faire des affaires. Avec la prévalence croissante des chaînes d'approvisionnement régionales et mondiales, la facilitation des échanges efficace et prévisible est un ingrédient essentiel pour assurer le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement des pays en développement. »

### Les coûts et bénéfices de la facilitation des échanges

De nombreuses études ont été menées pour mesurer et suivre les coûts des contrôles aux frontières. La Banque Mondiale, l'OCDE, la CNUCED et l'Organisation mondiale des douanes (OMD), ont été particulièrement présentes, tandis que le Centre des Nations Unies pour la facilitation des échanges et les transactions informatisées (CEFACT-ONU) s'est concentré sur les meilleures pratiques et le développement des normes internationales, comme son modèle « Achat-Envoi-Paiement » - voir illustration 1.

**Illustration 1 : Modèle Achat-Envoi-Paiement du CEFACT-ONU**



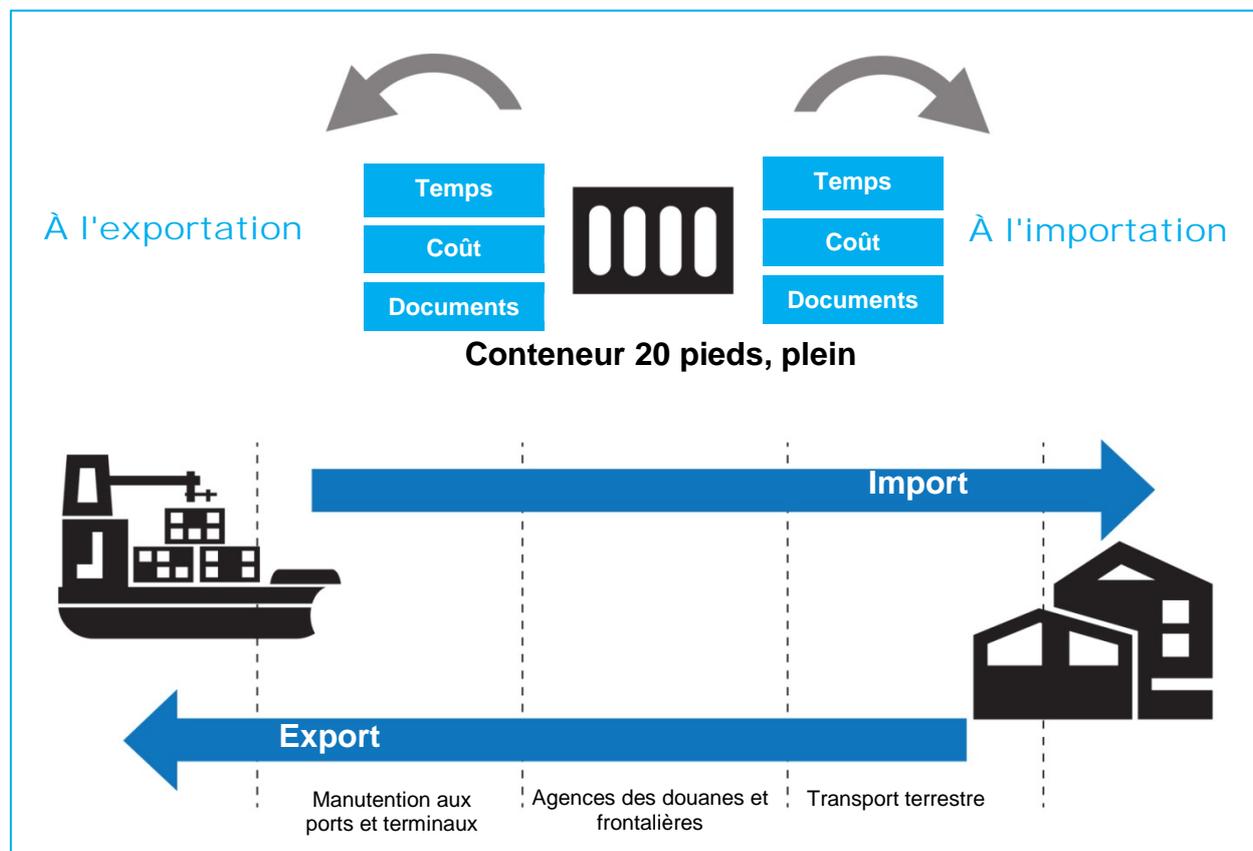
Source : Guide de mise en œuvre de la facilitation des échanges, CNUE, 2013.

(Le modèle Achat-Envoi-Paiement développé par le CEFACT-ONU décrit les principaux acteurs et processus de la chaîne d'approvisionnement internationale. La chaîne d'approvisionnement garantit que les biens sont commandés, envoyés et payés, tout en étant conformes aux exigences réglementaires, et en facilitant la sécurité du commerce. Le modèle Achat-Envoi-Paiement identifie les procédures clés commerciales, logistiques, réglementaires et de paiement, à l'œuvre dans la chaîne d'approvisionnement internationale, et fournit une vue d'ensemble des informations échangées entre les parties à travers les étapes successives. Ce modèle présente une vue globale de la chaîne d'approvisionnement, et met en lien les actions verticales depuis le bas qui découlent des exigences commerciales spécifiées dans le processus de développement des normes du CEFACT-ONU.)

Le rapport annuel « Doing Business » de la Banque Mondiale comprend un chapitre sur le commerce transfrontalier qui examine le temps, le coût, la documentation et les procédures requises pour dédouaner

un conteneur standard de 20 pieds (EVP) à l'import et à l'export, et compare ces facteurs parmi 189 pays (Banque Mondiale/SFI, 2013) - voir illustration 2. C'est devenu un indicateur important et un stimulus tout aussi important pour réformer les procédures aux frontières, et améliorer le classement d'un pays.

### Illustration 2 : Mesurer la facilité du commerce transfrontalier



Source : Banque Mondiale, Rapport « Doing Business ».

La Banque Mondiale publie également un Index des performances logistiques (LPI), outil de comparaison interactif créé pour aider les pays à identifier les défis et les opportunités qui se présentent en termes de logistique du commerce, et ce qu'ils peuvent faire pour améliorer leurs performances. Le LPI 2012 permet de comparer parmi 155 pays (BIRD/Banque Mondiale, 2012). L'OCDE publie des études similaires sur l'impact de la facilitation des échanges sur le coût des échanges (OCDE, 2011).

On estime de manière consistante qu'un accord de facilitation des échanges pourrait réduire le coût du commerce entre \$350 milliards et \$1 000 milliards, selon l'OMC (OMC, 2013), et pourrait augmenter les échanges mondiaux entre \$33 milliards et \$100 milliards en exportations globales annuelles, et \$67 milliards en PIB global (Banque Mondiale, OCDE, 2011). Hufbauer et Schott notent que l'augmentation estimée de \$950 milliards des échanges bilatéraux, en conséquence d'une facilitation des échanges significative, produirait une augmentation du PIB d'environ \$440 milliards. Pour les pays en développement, l'augmentation estimée de \$1 000 milliards des échanges bilatéraux produit une augmentation du PIB de \$520 milliards. De manière générale, l'expansion potentielle du commerce grâce à un accord de facilitation des échanges de grande portée, pourrait se traduire par une augmentation du PIB mondial de \$960 milliards annuels (Hufbauer et Schott, 2013).

### La facilitation des échanges devenue le « problème Singapour »

Lors de la première Conférence ministérielle de l'OMC qui s'est tenue à Singapour en 1996, les États membres se sont mis d'accord sur la création de groupes de travail pour mener des études ou de plus

amples travaux sur les quatre problèmes ; dans le cas de la facilitation des échanges, les États membres avaient décidé :

« d'entreprendre un travail exploratoire et analytique, en puisant dans le travail des autres organisations internationales pertinentes, sur la simplification des procédures commerciales, afin d'évaluer la portée des règles de l'OMC dans ce domaine ».

On se réfère aujourd'hui à ces quatre problèmes comme du « problème Singapour ».

Lorsque le Programme de développement de Doha de l'OMC fut adopté en 2001, la Déclaration ministérielle de Doha avait déclaré que le Conseil du commerce des marchandises devait :

« revoir et, si approprié, clarifier et améliorer les aspects pertinents des Articles V (Liberté de transit), VIII (Redevances et formalités se rapportant aux importations et exportations) et X (Publications et administration des règlements relatifs au commerce) des accords du GATT de 1994, et identifier les besoins de facilitation des échanges ainsi que les priorités des membres, en particulier des pays en développement et des pays les moins avancés ».

Cela ne constituait pas encore un mandat de négociation, mais cela clarifiait l'étendue probable d'une possible négociation future. En conséquence, les États membres de l'OMC ont revus ces trois articles du GATT du point de vue de leur impact sur les mesures frontalières.

## Les États membres incluent la facilitation des échanges dans le « paquet de juillet 2004 »

En juillet 2004, à la lumière du travail exploratoire et de révision mené depuis 1996, les États membres ont finalement décidé d'ajouter la facilitation des échanges à l'agenda de négociation du Programme de développement de Doha. L'accord de ce « paquet de juillet » explique (paragraphe 27) :

« Reconnaissant l'argument pour accélérer le mouvement, la mainlevée et le dédouanement des marchandises, y compris des biens en transit, et le besoin d'améliorer l'assistance technique et le renforcement des capacités dans ce domaine, nous décidons que des négociations se tiendront après la cinquième session de la Conférence ministérielle, sur la base d'une décision à prendre, par consensus explicite, durant cette session, sur les modalités de négociations. Durant la période précédant la cinquième session, le Conseil du commerce des biens devra examiner et, si approprié, clarifier et améliorer les aspects pertinents des Articles V, VIII et X des accords du GATT de 1994, et identifier les besoins de facilitation des échanges et les priorités des membres, en particulier des pays en développement et des pays les moins avancés. Nous nous engageons à garantir une assistance technique adéquate et un soutien pour le renforcement des capacités dans ce domaine. »

Le mandat pour ces négociations est donné à l'annexe D (« Modalités des négociations sur la facilitation des échanges ») du « paquet de juillet 2004 », reproduit dans ce document à l'appendice I. Selon ce mandat, les États membres s'accordent sur les points suivants :

- **Règles du GATT** : les négociations « doivent viser à clarifier et améliorer les aspects pertinents des Articles V, VIII et X des accords du GATT de 1994, avec l'objectif d'accélérer davantage le mouvement, la mainlevée et le dédouanement des marchandises, y compris des biens en transit ».
- **Assistance technique et renforcement des capacités** : Les négociations visent aussi à « améliorer l'assistance technique et le soutien au renforcement des capacités dans ce domaine », et à développer « des dispositions pour une coopération efficace entre les autorités douanières, ou toute autre autorité appropriée, en lien avec la facilitation des échanges et le respect des procédures douanières ». Les résultats « devront tenir pleinement compte du principe de traitement spécial et différencié des pays en développement et des pays les moins avancés ».
- **Infrastructure** : Les pays en développement et les pays les moins développés ne devraient pas avoir à « engager des investissements dans des projets d'infrastructure au-delà de leurs moyens ».

En octobre 2004, un Groupe de négociation de l'OMC sur la facilitation des échanges (NGTF) a été créé. Depuis lors, les États membres se sont rencontrés au sein de ce groupe pour parvenir à l'Accord qui a finalement été adopté lors de la Conférence ministérielle de Bali.

## **Les pays en développement inquiets des coûts de mise en œuvre**

Avec de tels indicateurs, forts et consistants, montrant les bénéfices d'une facilitation des échanges, et la revendication presque universelle que la facilitation des échanges est un sujet classique « gagnant-gagnant », à la fois pour les pays développés et les pays en développement, il peut sembler surprenant que certains pays en développement n'aient pas été enthousiastes à l'idée d'adopter l'Accord de facilitation des échanges de l'OMC. Une partie de cette réticence est liée au fait que d'autres questions majeures du cycle de l'Uruguay n'ont pas suffisamment progressé pour justifier de nouvelles règles dans d'autres domaines. Par ailleurs, d'autres inquiétudes sont liées à la crainte des coûts de mise en œuvre des engagements de la facilitation des échanges.

Les groupes industriels ont fortement plaidé pour une conclusion rapide de l'accord dans sa forme actuelle, citant les estimations de l'OCDE d'une réduction des coûts de transaction du commerce de 13 à 15,5% dans les pays en développement (Business Standard, 2013). La Banque Mondiale a estimé que les coûts de mise en œuvre des mesures devraient être couverts par un accord de facilitation des échanges à hauteur de \$7 millions à \$11 millions dans les pays où l'étude a été menée (Banque Mondiale, 2013). De même, une étude de Rippel a montré que les coûts consécutifs à la non mise en œuvre de l'accord pourraient être bien plus hauts que les coûts immédiats de mise en œuvre, en termes de contribution de la facilitation des échanges aux objectifs de développement, comme le montre l'illustration 3.

**Illustration 3 : Comment la facilitation des échanges peut contribuer à atteindre les objectifs de développement**



Source : Rippel, 2011.

## Chapitre 2 Pourquoi le GATT existant n'est pas suffisant

### Articles V, VIII et X

Il avait été décidé que la base d'un accord de facilitation des échanges serait constituée par les Articles V, VIII et X de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) de 1994. Ces articles fournissent les règles qui prévalent depuis 1947 et couvrent :

- Article V - Liberté de transit
- Article VIII - Redevances et formalités se rapportant aux importations et exportations
- Article X - Publications et administration des règlements relatifs au commerce

Ces articles étaient censés capturer l'essence de ce qu'est la facilitation des échanges. Il était aussi plus facile de fonder le travail sur la facilitation des échanges au sein de l'OMC, sur la clarification des dispositions existantes, plutôt que d'essayer de concevoir un nouvel accord à partir de rien. En conséquence, le processus mené par le NGTF a consisté à examiner si ces articles étaient adéquats dans la promotion de la facilitation des échanges, par le biais de procédures nationales efficaces et d'une gestion des frontières efficace. Les clarifications et améliorations mandatées de ces articles sont basées sur les propositions des États membres de l'OMC.

Ce chapitre décrit la disposition actuelle de chacun de ces articles.

### Liberté de transit (Article V)

L'objectif de l'Article V est de garantir que les États membres de l'OMC permettent la liberté de transit sur leur territoire pour le transport depuis ou vers les territoires des autres États membres de l'OMC. Pour ce faire, il prévoit deux obligations :

- Ne pas freiner le trafic en transit en imposant des délais ou des restrictions non nécessaires, ou en imposant des charges non raisonnables ;
- Garantir le Traitement de la nation la plus favorisée (NPF) à toute marchandise en transit provenant d'un État membre de l'OMC.

L'interprétation de l'OMC est qu'il n'y a que deux manières pour les États membres d'imposer des charges sur le trafic en transit : des impositions sur les transports et des impositions sur les dépenses administratives résultant du transit ou de services impliqués. De telles impositions doivent être raisonnables (non définies) et non discriminatoires. Dans cette optique, chaque État membre a le devoir de traiter les marchandises qui ont transité sur le territoire de n'importe quel autre État membre de manière non moins favorable que si ces mêmes marchandises avaient été transportées de leur lieu d'origine vers leur destination sans passer par le territoire des États membres concernés.

L'Article V n'a jamais été cité dans le règlement de différends au sein de l'OMC. Bien que des violations aient été rapportées, elles n'ont jamais été portées au-delà d'une décision du groupe.

Toutefois, en examinant cet article au sein du NGTF, les États membres de l'OMC ont proposé les améliorations et amendements suivants :

- Des dispositions pour renforcer la non discrimination (Traitement NPF et traitement national) ;
- Des redevances et des frais prévisibles, réduits et simplifiés ;
- Des formalités et documents de transit plus transparents pour les négociants ;
- L'utilisation de normes internationales ;
- La promotion de dispositions de transit régional ;
- La limitation des inspections et des contrôles (transport sous caution) ;

- Transit sans contingent.

## **Redevances et formalités (Article VIII)**

L'objectif de l'Article VIII est de limiter les coûts et la complexité des processus d'import et d'export. Il impose des obligations légales spécifiques aux États membres vis à vis des redevances et des frais qui pourraient être appliqués en lien avec l'importation et l'exportation, ainsi que les pénalités qui pourraient sanctionner les infractions mineures aux procédures douanières. Il reconnaît aussi explicitement le besoin de réduire le nombre et la complexité des redevances et formalités en lien avec l'import et l'export, bien qu'il ne fournisse aucune exigence de s'y conformer.

Les dispositions de l'Article VIII ont fait l'objet de nombreux règlements de différents. En conséquence, les États membres de l'OMC ont admis que l'article devait être clarifié davantage, et ont proposé les améliorations et les amendements suivants :

- Une meilleure prévisibilité et fiabilité des procédures ;
- Une limite des redevances et frais basée sur les coûts ;
- Une documentation et des formalités simplifiées ;
- L'utilisation de normes internationales ;
- L'adoption d'un guichet unique pour les négociants ;
- L'élimination des inspections avant embarquement, du recours obligatoire aux courtiers en douanes et transactions consulaires ;
- Une mainlevée et un dédouanement des marchandises rapide ;
- Une plus grande utilisation des techniques d'évaluation des risques et des mécanismes des négociants agréés ;
- Des audits après dédouanement.

## **Transparence (Article X)**

La principale obligation issue de l'Article X consiste pour les États membres à publier leurs lois commerciales de manière prompte et accessible, de s'abstenir de mettre les mesures en application avant leur publication, et d'administrer ces mesures de manière uniforme, impartiale et raisonnable. Les États membres doivent également instituer ou maintenir des tribunaux, ou d'autres procédures, permettant d'examiner ou de corriger promptement les actions administratives en lien avec les questions douanières.

Des cas du groupe spécial ont donné des guides d'interprétation sur certaines des dispositions de cet article.

Examinant l'Article X, les États membres proposent les améliorations et amendements suivants :

- Un accès meilleur et plus facile à l'information pour les négociants ;
- L'utilisation de technologie moderne pour la publication (comme les publications Internet) ;
- L'établissement et la publication de points d'informations pour les questions douanières ;
- Les publications et consultations préalables ;
- Des décisions anticipées pour les questions douanières ;
- Le droit de faire appel pour les négociants.

## Identifier les besoins du commerce

Des tentatives ont été faites pour identifier les intérêts des entreprises dans les négociations de facilitation des échanges de l'OMC. En 2003-2004, SITPRO et le Conseil des entreprises du Commonwealth ont développé une initiative connue sous le nom de Boksburg Group, qui a rassemblé des responsables du commerce et des douanes, ainsi que des représentants des entreprises des pays en développement, pour considérer les objectifs d'un possible accord de facilitation des échanges. Ensuite, lorsque les négociations ont démarré dans le cadre du « paquet de juillet », le Boksburg Group a poursuivi ses discussions sur les questions qui pourraient être intégrées à un accord, et a aidé les pays en développement à formuler des propositions pour les négociations.

Puis, en 2007, une étude sur les besoins des entreprises en Afrique de l'Est, en Afrique de l'Ouest et en l'Afrique australe, a dégagé une liste de questions communes. L'initiative était menée par l'Action des entreprises pour l'amélioration de l'administration des douanes en Afrique (BAFICAA), en réponse au Rapport 2005 de la Commission pour l'Afrique. Les problèmes identifiés sont exposés dans l'encadré 1.

### **Encadré 1. Les six problèmes principaux de facilitation des échanges affectant le secteur privé africain**

1. Le besoin de services douaniers rapides pour les négociants et contribuables en règles et à faible risque.
2. Le besoin pour les douanes de travailler étroitement avec le secteur privé, et de le consulter régulièrement, pour garantir le soutien aux changements et réformes de l'administration douanière.
3. Le besoin d'accélérer l'automatisation des procédures et des processus douaniers.
4. Une nouvelle charte du service entre le département des services douaniers et le secteur privé, pour définir les attentes que chacun a envers l'autre partie, ainsi que pour définir les paramètres pour le niveau et la qualité des services attendus.
5. Le retrait de la duplication et de la bureaucratie dans les audits après dédouanement et dans les processus d'évaluation.
6. Le besoin de formation professionnelle, d'accréditations et de certificats de dédouanements, de transitaires et d'agences douanières.

Toutes ces suggestions ne sont pas pertinentes pour un accord de l'OMC, mais celles qui le sont ont été intégrées d'une manière ou d'une autre dans l'accord obtenu à Bali.

## Chapitre 3 Le nouvel Accord de facilitation des échanges de l'OMC

### La forme générale de l'Accord

Le nouvel Accord de facilitation des échanges de l'OMC (OMC, 2013b) est composé de deux sections : la Section I, sur les mesures et les obligations de la facilitation des échanges ; et la Section II sur les dispositions de flexibilité pour les pays les moins développés (aussi connu sous l'appellation « traitement spécial et différencié »).

Ce guide concerne principalement la Section I. Cependant, au Chapitre 4, il prend en considération les implications pour le commerce tirées de la Section II.

### Les conclusions spécifiques qui ont été adoptées

Les conclusions de la facilitation des échanges à la Section I sont présentées selon 12 articles, ordonnés de la manière suivante :

- Article 1 : Publications et disponibilité des informations
- Article 2 : Publications et consultations préalables
- Article 3 : Décisions anticipées
- Article 4 : Procédures d'appel ou de révision
- Article 5 : Autres mesures pour améliorer l'impartialité, la non-discrimination et la transparence
- Article 6 : Mesures concernant les redevances et impositions perçues à l'importation et à l'exportation ou à l'occasion d'importations et d'exportations
- Article 7 : Mainlevée et dédouanement des marchandises
- Article 8 : Coordination des agences frontalières
- Article 9 : Mouvement des marchandises sous contrôle douanier en vue d'importation
- Article 10 : Formalités en lien avec l'import, l'export et le transit
- Article 11 : Liberté de transit
- Article 12 : Coopération douanière

L'OCDE a développé une série de 12 indicateurs de facilitation des échanges qui correspondent à ces catégories de mesures (Moisé, Orliac et Minor, 2011). Des résultats d'étude suggèrent que les meilleures contributions pour réduire les coûts du commerce proviendront sans doute des mesures pour rationaliser les procédures, et des décisions anticipées. Les autres domaines ayant quelque potentiel sont l'automatisation, et les mesures pour rationaliser les redevances et les frais. L'OCDE concluait que le potentiel de réduction des coûts cumulés pour l'ensemble de ces indicateurs avoisine les 10% des coûts du commerce, une estimation dont les auteurs remarquent qu'elle est consistante avec les autres études sur l'impact de la facilitation des échanges sur les coûts du commerce. Ce sont donc bien ces domaines qui sont les plus importants pour les entreprises.

Ce document considère à présent ci-après les dispositions de chaque article de la Section I et leurs implications pour les entreprises.

## Transparence

Le premier groupe d'articles, Articles 1 à 5, concerne essentiellement la question de la transparence, et prolonge l'Article X du GATT.

### Article 1 : Publications et disponibilité des informations

Les sujets couverts par cet article sont :

1. Les publications
2. L'information disponible par le biais de l'Internet
3. Les points d'information
4. Les notifications

La principale obligation ici est que les États membres doivent publier promptement un large éventail d'informations spécifiques, en lien avec les exigences et les procédures de dédouanement des marchandises à l'import et à l'export. Ceci comprend les procédures, formulaires et documents ; les taux de droits et taxes ; les règles de classification et d'évaluation douanières des marchandises ; les règles d'origine ; les procédures et restrictions de transit ; les sanctions ; les procédures d'appel ; les accords commerciaux ; et les dispositions de gestion des contingents tarifaires.

De plus, les États membres sont tenus de publier ces informations sur Internet - en particulier les procédures, formulaires et documentation, ensembles avec le détail des points nationaux d'information qui doivent avoir été désignés et notifiés à l'OMC.

Jusqu'à présent, l'Article X du GATT se référait spécifiquement à seulement quelques unes de ces exigences (telles que les évaluations et classifications douanières, les taux de droits et taxes, et autres frais). Ces exigences additionnelles, spécifiques et transparentes, devrait aider les entreprises à rassembler des informations à jour sur toutes les procédures et exigences d'import et d'export.

### Article 2 : Publications et consultations préalables

Cet accord impose de nouvelles obligations aux États membres, pour qu'ils consultent les négociants et autres parties intéressées, avant d'introduire de nouvelles lois ou des amendements, ou des réglementations en lien avec le mouvement, la mainlevée et le dédouanement des marchandises. Il prévoit également des consultations régulières entre les agences frontalières, les négociants et les autres parties prenantes sur le territoire.

Les entreprises se sont souvent plaintes de ne pas avoir suffisamment accès aux agences frontalières pour s'informer sur les douanes et autres sujets frontaliers (bien que cette position varie considérablement d'un pays à l'autre). Les facteurs contribuant à ce sentiment incluent la suspicion sur le niveau d'honnêteté des acteurs de certaines agences frontalières, et l'inquiétude des négociants vis à vis de l'intégrité des fonctionnaires des douanes responsables de l'application des droits. La garantie de consultations régulières va aider à réduire ces inquiétudes, et fournir aux négociants et fonctionnaires des douanes l'opportunité de discuter de l'approche la plus efficace et la moins lourde pour atteindre les objectifs réglementaires.

### Article 3 : Décisions anticipées

C'est un nouveau domaine d'application des règles de l'OMC, mais il reflète les pratiques déjà existantes dans la plupart - si pas la totalité - des États membres. L'OCDE remarque que c'est là l'une des mesures les plus efficaces de l'Accord de facilitation des échanges.

Les importateurs et exportateurs sont souvent confrontés aux décisions inconsistantes de classification et d'origine, qui dépendent, par exemple, du bureau de douane d'import ou d'export, ou de la rotation des

effectifs des fonctionnaires évaluateurs. Ceci crée une incertitude sur l'ensemble de la transaction commerciale, dans la mesure où ces décisions différentes ont un impact sur les droits à payer et donc sur le prix final du produit. La conséquence peut être de voir les chaînes d'approvisionnement passer par des pays ou des lieux offrant une plus grande certitude, prévisibilité et fiabilité, avec un impact évident sur le développement du commerce.

L'inconsistance des décisions est aussi une source majeure de différends entre les fonctionnaires des douanes et les négociants. De mauvaises décisions sur l'évaluation, la classification des biens, ou les règles d'origine, peuvent constituer une barrière non tarifaire au commerce si elles sont de facto un moyen de contourner la grille officielle des tarifs. Cela peut aussi ouvrir la voie à la corruption si les négociants recourent aux pots de vin dans un effort d'obtenir de meilleures conditions pour leurs marchandises.

Les décisions anticipées sont des décisions contraignantes de la part des douanes, à la requête de la personne concernée, sur les aspects spécifiques des marchandises, en particulier la classification et l'origine des biens, en préparation à l'importation ou l'exportation. Les décisions anticipées facilitent la déclaration, et par conséquent le processus de mainlevée et de dédouanement, dans la mesure où la classification des biens a déjà été déterminée par décision anticipée, et est contraignante pour tous les bureaux des douanes sur sa période de validité - qui peut être de trois mois ou d'un an.

Les guides de l'OMD sur les décisions anticipées, en accord avec la disposition 9.9 sur les normes de la Convention de Kyoto révisée, donne la définition suivante : « L'expression « décision contraignante » (ou « décision anticipée ») désigne de manière générale l'option pour les douanes d'émettre une décision, sur la requête d'un opérateur économique prévoyant une opération commerciale à l'étranger, en lien avec les réglementations en vigueur. Le principal bénéfice pour le porteur est la garantie légale que la décision sera appliquée ». (Voir <http://www.wcoomd.org>)

Les décisions anticipées améliorent la certitude et la prévisibilité des transactions commerciales transfrontalières. Elles réduisent les différends avec les autorités douanières sur les positions tarifaires, l'évaluation et l'origine (qui influencent les conditions d'éligibilité au traitement préférentiel), au moment de la mainlevée ou du dédouanement, et du coup évite aussi les retards. L'intégrité des douanes ne sera pas remise en question pendant le dédouanement des envois, et les possibilités de corruption sont réduites.

En conséquence, le nouvel accord est une avancée majeure dans la facilitation des échanges. Les obligations des États membres sont les suivantes :

- Délivrer une décision anticipée dans un délai raisonnable aux candidats ayant soumis une requête écrite avec les informations nécessaires ; ou expliquer par écrit les faits pertinents justifiant le refus de la décision anticipée (l'article comporte des exemples) ;
- Garantir la décision anticipée sur une période de temps raisonnable et y être liée ;
- Publier les exigences pour la candidature aux décisions anticipées et pour la durée de validité ; et publier comment les candidats peuvent demander la révision d'une décision anticipée ;
- Publier les décisions anticipées qui pourraient intéresser d'autres négociants.

#### **Article 4 : Procédures d'appel ou de révision**

Le nouvel accord étend les dispositions des procédures d'appel ou de révision - administratives ou juridiques - au-delà de celles déjà contenue dans l'Article X du GATT. Bien que cela vise principalement les décisions des autorités douanières, les États membres sont encouragés à étendre ces dispositions aux décisions des autres agences frontalières pertinentes.

Cette disposition rappelle le Chapitre 10 de l'Annexe générale de la Convention de Kyoto révisée. Lorsqu'un négociant considère qu'il est directement affecté par une décision ou une omission de la part des douanes, il est important que les autorités douanières fournissent à sa requête une explication sur les raisons de leur décision ou omission, et offrent au négociant le droit de faire appel auprès d'une autorité compétente. L'objectif de ce droit d'appel est de protéger les individus ou les négociants contre les

décisions ou omissions des douanes qui ne seraient pas entièrement conformes avec les lois et règlements que les douanes sont chargés d'administrer et d'appliquer. De plus, la révision menée par l'autorité compétente et les verdicts de cette révision, peuvent être des moyens appropriés pour garantir l'application uniforme des lois et des règlements (OMD).

## **Article 5 : Autres mesures pour améliorer l'impartialité, la non-discrimination et la transparence**

Cet article contient de nouvelles obligations de la part de l'OMC pour les États membres, en lien avec le contrôle aux frontières et l'inspection des aliments, boissons et aliments pour animaux. Lorsqu'un État membre émet une notification ou une directive pour augmenter le niveau de contrôle ou d'inspection de tels biens, cet article oblige l'État membre concerné à baser ces contrôles et inspections sur les risques, d'appliquer de telles mesures de manière uniforme à tous les points d'entrée pertinents, de retirer les procédures promptement lorsqu'elles ne sont plus justifiées par les circonstances, et de publier promptement un communiqué sur la fin de ces mesures. Il exige aussi que l'importateur ou son agent autorisé soient informés de toute situation où les biens ont été saisis, et si les premiers tests s'avèrent être négatifs, il oblige l'État membre à procéder à une deuxième série de tests s'il en a reçu la requête..

Les négociants qui importent de tels biens savent que les marchandises sont soumises à des contrôles sanitaires afin de protéger les consommateurs contre la mise sur le marché de produits impropres à la consommation. Lorsqu'une marchandise à risque fait partie d'un lot ou d'un chargement, les autorités de contrôle admettent souvent que l'ensemble du lot ou du chargement est à risque. Ceci s'applique de même aux aliments pour animaux qui sont soumis aux contrôles pour empêcher que des aliments à risque se retrouvent sur le marché ou soient donnés en nourriture à des animaux producteurs d'aliments. Les analyses de risque sanitaire doivent être basées sur les preuves scientifiques disponibles et être menées de manière indépendante, objective et transparente. Vu le coût pour les négociants de la perte un chargement considéré comme à risque, ils peuvent vouloir chercher un deuxième avis. Cet article prévoit que de telles possibilités doivent être fournies par les États membres.

### **Redevances et formalités à l'import, l'export et le transit**

Le groupe d'articles suivants, Articles 6 à 12, concernent principalement les redevances, les frais et les formalités de l'import, de l'export et du transit, et étendent les Articles V et VIII du GATT.

## **Article 6 : Mesures concernant les redevances et impositions perçues à l'importation et à l'exportation ou à l'occasion d'importations et d'exportations**

Le but de cet article est de limiter le montant des redevances et frais au coût approximatif du service rendu, tout en gardant les obligations existantes du GATT. Une exigence de publication a été intégrée, ainsi qu'une clause exigeant des États membres qu'ils révisent les redevances et frais de manière régulière, et que le paiement de ces frais révisés ne soit pas réclamé avant que l'information ait été publiée. Une série de mesures a été intégrée à l'imposition des sanctions. Elles garantissent que les sanctions seront imposées uniquement aux personnes responsables d'infraction aux lois ou règlements, et préviennent les conflits d'intérêt dans l'évaluation et la collecte des pénalités et des taxes. Elles précisent aussi que les sanctions imposées doivent être proportionnées à l'infraction, tenir compte des circonstances atténuantes, être communiquées par écrit, et appliquées dans un délai fixé et défini depuis l'infraction supposée.

Les entreprises devraient bénéficier de la prévention des impositions arbitraires de frais et de pénalités, et de nouvelles possibilités de faire appel, par l'exercice du droit de leur gouvernement, de mesures qui pourraient être disproportionnées.

## Article 7 : Mainlevée et dédouanement des marchandises

Cet article détaillé décrit les procédures que les États membres sont obligés d'établir ou de maintenir pour la mainlevée et le dédouanement des biens à l'import, l'export ou le transit. Dans les faits, il fournit les meilleures pratiques des procédures douanières et autres procédures frontalières, et reprend les recommandations de l'Organisation mondiale des douanes, en particulier celles de la Convention de Kyoto révisée - voir encadré 2 et appendice II.<sup>1</sup>

### Encadré 2. La Convention de Kyoto révisée

La Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto) est entrée en vigueur en 1974, puis a été révisée et mise à jour pour garantir qu'elle répondait aux demandes actuelles des gouvernements et du commerce international.

Le Conseil de l'OMD a adopté la Convention de Kyoto révisée en juin 1999 en tant que modèle pour les procédures douanières efficaces et modernes du 21<sup>ème</sup> siècle. Une fois largement mis en œuvre, elle fournira au commerce international la prévisibilité et l'efficacité que réclame le commerce moderne. La Convention de Kyoto révisée décrit plusieurs principes clés de gouvernance - et parmi eux les principaux sont :

- La transparence et la prévisibilité des actions douanières ;
- La normalisation et la simplification de la déclaration des biens et des pièces justificatives ;
- Des procédures simplifiées pour les personnes autorisées ;
- L'usage maximum des technologies de l'information ;
- Des contrôles douaniers minimums et nécessaires pour garantir le respect des réglementations ;
- L'utilisation de gestion des risques et des contrôles par audit ;
- Des interventions coordonnées avec les autres agences frontalières ;
- Un partenariat avec le commerce.

La Convention de Kyoto révisée fait la promotion de la facilitation des échanges et de contrôles efficaces par le biais de dispositions légales qui précisent l'application de procédures simples mais efficaces. La Convention révisée contient aussi des règles nouvelles et obligatoires pour son application, que toutes les parties doivent accepter sans aucune réserve.

La Convention de Kyoto révisée est entrée en vigueur le 3 février 2006.

L'Article 7 contient :

- *Traitement préalable à l'arrivée*

Le nouvel accord exige des États membres de mettre en place des procédures qui permettent à la documentation, y compris la documentation en format informatisé, et aux autres formalités, d'être traitées avant l'arrivée des marchandises, afin d'accélérer leur mainlevée lorsqu'elles arrivent.

- *Paiement informatisé*

L'accord oblige les États membres, dans la mesure du possible, de permettre aux négociants de procéder, s'ils le souhaitent, au paiement informatisé des droits, redevances et autres frais douaniers.

- *Séparation de la mainlevée de la détermination finale des droits douaniers, etc.*

Les États membres doivent mettre en place des procédures qui permettent la mainlevée des marchandises à l'import ou l'export avant la détermination finale des redevances et frais de douanes, à condition que toutes les autres exigences réglementaires soient remplies. Une garantie, sous la forme

---

<sup>1</sup> Convention internationale pour la simplification et la normalisation des procédures douanières (selon révision), [www.wcoomd.org/kyoto\\_New/Content/content.html](http://www.wcoomd.org/kyoto_New/Content/content.html)

d'une caution ou d'un autre moyen financier, peut être demandée, mais une telle garantie ne peut excéder le montant final exigible et doit être apurée dès qu'elle n'est plus applicable.

- *Gestion des risques*

Dans la mesure du possible, chaque État membre doit mettre en place un système de gestion des risques approprié, selon lequel les contrôles douaniers se concentrent sur les chargements à hauts risques, et permettent donc aux chargements à faibles risques d'obtenir leur mainlevée plus rapidement. Le contrôle douanier à l'aveugle peut toujours s'appliquer à tout chargement, mais toujours selon les meilleures pratiques douanières en matière de gestion des risques.

- *Audits après dédouanement*

Les États membres doivent aussi mettre en place un système d'audit après dédouanement, qui oblige les négociants à soumettre leurs registres aux autorités douanières pour prouver leur conformité aux contrôles douaniers et permettre de vérifier leur conformité avec les autres exigences réglementaires.

- *Temps moyen de mainlevée*

Les États membres sont encouragés à publier le temps moyen de mainlevée, afin de montrer aux négociants que les marchandises ne sont pas retenues sans raison.

L'accord recommande l'utilisation d'un outil particulier, l'étude du temps de mainlevée de l'OMD.<sup>2</sup> Dans le Journal mondial des douanes, M. Matsuda explique que, dans le cadre des efforts des administrations douanières pour accélérer les procédures inter agences aux frontières, et garantir que les mesures de facilitation des échanges soient appliquées efficacement, une étude du temps de mainlevée a été utilisée pour améliorer les performances des fonctions mesurées. Il la décrit comme un outil unique pour mesurer la performance des activités frontalières, et des procédures douanières en particulier, dans la mesure où elles sont en lien direct avec la facilitation des échanges aux frontières (Matsuda, 2011).

- *Opérateurs autorisés*

Les États membres ont l'obligation de fournir des mesures additionnelles de facilitation des échanges aux opérateurs qui remplissent certains critères, le cas échéant appelés « opérateurs autorisés ».

Il y a eu récemment une tendance croissante parmi les autorités douanières à développer des programmes qui permettent à certains négociants de bénéficier de mesures additionnelles de facilitation des échanges, comme des mainlevées rapides, des documentations et des exigences de données réduites, ainsi que des inspections physiques moins fréquentes. Ces négociants peuvent être considérés comme étant « de confiance », en ayant un historique de complète conformité aux exigences douanières, ce qui soutient l'hypothèse qu'ils le seront toujours et qu'ils présentent donc un risque faible. Des programmes « négociants de confiance » ont été mis en place à la fois dans les pays développés et dans les pays en développement. Au sein de l'UE, ces négociants sont appelés opérateurs économiques autorisés (AEO), et obtiennent cette reconnaissance lorsqu'ils respectent des critères spécifiques, comme l'historique de conformité, la gestion des registres, la solvabilité financière et la sécurité de la chaîne d'approvisionnement – critères qui sont spécifiquement référencés dans l'Accord de l'OMC.

En réponse à ces développements mondiaux, l'OMD a adopté en juin 2005 le Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial (« Cadre de normes SAFE »). Son but est de soutenir les changements du régime commercial mondial, et la croissance de la gestion de bout en bout des marchandises circulant à travers les frontières, tout en reconnaissant l'importance d'un partenariat plus étroit entre les douanes et la communauté des affaires, en lien avec la sécurité de la chaîne d'approvisionnement. Les guides sur les conditions et exigences AEO sont un élément clef de ces normes internationales. Elles ont fait l'objet de nombreuses révisions et mises à jour, la dernière version publiée étant celle de juin 2012 (OMD, 2012).

---

<sup>2</sup> L'Étude de l'OMD sur le temps de mainlevée, version 2, est disponible à l'adresse suivante : [www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Procedures%20and%20Facilitation\\_2/instruments/Final%20TRS%20Guide%20Version%20II%20EN.pdf](http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Procedures%20and%20Facilitation_2/instruments/Final%20TRS%20Guide%20Version%20II%20EN.pdf)

- *Envois accélérés*

Les États membres sont tenus d'adopter ou de maintenir des procédures permettant la mainlevée accélérée « au moins » pour les marchandises arrivées par services de cargo aérien.

Ceci est une inquiétude particulière des opérateurs de livraison express, dont la plupart opèrent des services de cargo aérien et dont les services reposent sur leur capacité à offrir des livraisons juste à l'heure. Dans les chaînes d'approvisionnement mondiales et modernes, et les chaînes de valeur, les livraisons juste à l'heure aident à garder au plus bas le coût des entreprises, tels que les coûts de maintien des stocks, et augmentent leur compétitivité.

- *Biens périssables*

L'accord oblige les États membres, dans des circonstances normales, à mettre en place la mainlevée des biens périssables dans les temps le plus court possible, en leur donnant la priorité appropriée lorsque les examens sont planifiés, et en permettant un stockage approprié avant leur mainlevée, y compris aux entrepôts de l'importateur lorsque c'est possible, et à la demande de celui-ci.

## **Article 8 : Coordination des agences frontalières**

Par cet article, les États membres doivent s'assurer que leurs autorités et agences responsables du contrôle aux frontières, et des procédures d'import, d'export et de transit des marchandises, coopèrent entre elles et coordonnent leurs activités afin de faciliter le commerce. Cet article suggère que de telles coopérations et coordinations peuvent inclure :

a. *L'alignement des heures et jours travaillés*

Les problèmes surviennent lorsque les autorités frontalières de chaque côté de la frontière ouvrent à des horaires différents. Le résultat est que la frontière est fermée plus longtemps que nécessaire, un problème qui peut facilement être résolu par l'alignement. Jusque récemment, le passage de frontière à Songwee River, entre le Malawi et la Tanzanie, se faisait de 6h00 à 18h00 de chaque côté, mais sans tenir compte du décalage horaire d'une heure entre ces deux pays. L'alignement a été rendu possible en modifiant les horaires de passage du côté de la Tanzanie de 7h00 à 19h00.

b. *L'alignement des procédures et des formalités*

Lorsque que les différentes agences frontalières opèrent de manière indépendante, des retards peuvent apparaître lorsque les négociants doivent se conformer aux exigences non coordonnées de chacune d'entre elles. La coordination permet de garantir que le dédouanement des biens sera plus rapide et plus efficace. L'harmonisation des données et l'alignement des documents sont aussi des exemples particulièrement importants sur la manière de coordonner les formalités et les procédures.

c. *Le développement et le partage des équipements communs*

L'efficience peut être atteinte si les agences frontalières partagent des équipements communs, comme leurs bureaux. Par exemple, la colocation de maisons de contrôle (comme à Malaba – voir encadré 4 ci-dessous) permet de s'assurer que les inspections physiques ont lieu ensemble. Un exemple de meilleure pratique vient de Pologne, où la mise en place d'un processus à arrêt unique, et la construction d'une structure permettant le processus commun aux points de frontières continentaux, a permis une réduction de 30% du temps de processus (CSD, 2011).

d. *Contrôles communs*

Si les agences frontalières ont besoin de vérifier le contenu d'un chargement, des retards vont apparaître si ces agences procèdent à des inspections physiques séparées. Le partage des données et autres coordinations de contrôles facilitent aussi le processus de contrôle.

e. *La mise en place de postes frontières à guichet unique*

De nombreux pays ont franchis le pas en créant des postes frontières à guichet unique, ce qui implique une coopération plus étroite entre les agences frontalières opérant sur une même frontière – des exemples édifiants sont ceux du passage de Chirundu (Zambie / Zimbabwe) et du passage de Malaba (Kenya / Ouganda), où le poste à guichet unique a été établi dans la gare ferroviaire du terminus, du côté Kényan – voir encadré 4.

**Encadré 3. Poste frontière à guichet unique : Chirundu entre la Zambie et le Zimbabwe**

Le poste frontière à guichet unique de Chirundu, entre la Zambie et le Zimbabwe, a été officiellement inauguré en décembre 2009. Il a été salué comme étant le premier poste frontière à guichet unique d'Afrique. Son but était de résoudre les défis de l'un des points de passage de frontière les plus empruntés dans la région, où les transporteurs accumulaient des retards considérables à cause du dédouanement de lots groupés, et des procédures des autorités fiscales à la frontière (Curtis, 2009).

La mise en place du poste frontalier à guichet unique a permis des améliorations significatives : par exemple, le trafic des passagers et des marchandises ne s'arrête qu'une seule fois pour accomplir les formalités douanières pour les deux pays, et le temps d'attente du trafic commercial a été réduit de quatre à cinq jours à un maximum de deux jours, le plus souvent à seulement quelques heures.

Toutefois, le processus de transformation du passage de frontière et d'intégration complète de toutes les procédures est un projet à long terme, qui montre que la facilitation des échanges ne consiste pas seulement à investir dans la pierre et le ciment, mais exige aussi engagement, négociations, et harmonisation des procédures et politiques. Les premiers résultats montrent également l'importance de démarrer les discussions sur la réforme des règles et des procédures très tôt dans le processus.

**Source** : TradeMark Southern Africa 2011, Rippel (2011).

#### **Encadré 4. Poste frontière à guichet unique : Malaba entre le Kenya et l'Ouganda**

Le poste frontière à Malaba, entre le Kenya et l'Ouganda, est l'un des plus fréquentés d'Afrique de l'Est. Plus de 1 000 camions passent par Malaba chaque jour, représentant environ 40% du cargo en transit entre Mombasa et le Rwanda, le Burundi, la République démocratique du Congo, le Sud Soudan et l'Ouganda. Cependant, le passage souffre de congestion et de retards. Dans un effort pour réduire cette congestion, les Autorités fiscales du Kenya et de l'Ouganda ont accepté d'édifier un poste frontière à guichet unique. Celui-ci a été ouvert au sein du terminal ferroviaire du côté kényan, avec l'hébergement commun dans la gare des fonctionnaires des deux autorités. Mais cela n'a eu que peu d'impact sur la réduction de la congestion pour les camions qui transportent les gros des marchandises à travers la frontière.

Différentes initiatives ont été entreprises pour rendre le poste frontière plus efficient. Depuis 2009, USAID encourage la gestion coordonnée des frontières par la mise en place et le soutien de Commissions frontalières mixtes (JBC), présentes sur 16 postes frontières en Afrique de l'Est, et dont la première a été établie à Malaba. Les JBC sont des groupes de travail composés d'agences gouvernementales et de parties prenantes du secteur privé impliquées dans le commerce transfrontalier, qui encouragent la coordination entre les agences gouvernementales et les entreprises pour améliorer l'efficacité aux frontières. Depuis la mise en place de la JBC à Malaba, la vérification commune des cargos et des opérations 24 heures sur 24, et 7 jours sur 7, a été établie. Le résultat est le passage des camions par la frontière de Malaba en trois heures à peine, alors qu'il fallait plusieurs jours quelques années auparavant.

Un autre projet nouveau consiste en la construction, depuis octobre 2013, d'un complexe de poste frontière à guichet unique de plusieurs millions aux points de frontière de Malaba et de Busia, situé un peu plus loin. Le projet est financé par un prêt de la Banque Mondiale, et une subvention de Trademark East Africa et du gouvernement ougandais. Le chantier consiste en la construction d'un complexe douanier, qui comprendra un bâtiment d'inspection des marchandises pour les inspections communes des cargaisons à destination de l'Ouganda, et regroupera les autres agences pertinentes. Il comprend aussi la construction d'un centre d'immigration moderne, d'un centre dédié aux plantes et la santé des animaux, et d'un centre de sécurité pour les opérations de passage de frontière.

Le programme régional d'opérateurs économiques autorisés de la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) est aussi à l'essai à Malaba, comme dans 13 autres points de passage de frontière dans la région de la CAE.

**Sources** : l'auteur. USAID East Africa Trade Hub. New Vision. TradeMark East Africa. 2013.

Il est également entendu que le Malawi va bientôt lancer un projet de poste frontalier à guichet unique avec la Tanzanie (BNL news report, 2013). Les douaniers des deux pays aux postes frontières de Songwe et Mwanza vont synchroniser leurs opérations, et les marchandises dédouanées d'un côté n'auront plus à l'être une deuxième fois de l'autre côté. Grâce à ce développement, le Malawi deviendra le troisième pays de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) à introduire les postes frontaliers à guichet unique.

La coordination est importante pour l'efficacité du passage aux frontières, où les inspections fragmentées peuvent causer des retards considérables et des files de véhicules. Même au petit passage de frontière de Kazungula, en Zambie, il y a 11 agences frontalières.

L'OMD a lancé une initiative pour encourager la gestion coordonnée des frontières.

#### **Article 9 : Mouvement des marchandises sous contrôle douanier en vue d'importation**

Ce court article exige de la part des États membres, dans la mesure du possible, de permettre aux biens d'importation d'être déplacés sous contrôle douanier de leur point d'entrée vers un autre bureau des douanes.

Le but de cet article est d'accélérer le flux des marchandises aux frontières et de permettre que les biens soient dédouanés dans les dépôts intérieurs. Normalement ce n'est pas un problème et devrait en effet aider à améliorer les délais de dédouanement.

## Article 10 : Formalités en lien avec l'import, l'export et le transit

Ce long article vise à minimiser l'incidence et la complexité des formalités d'import, d'export et de transit, et à réduire et simplifier les prescriptions en matière de documentation. Il couvre les points suivants :

### 1. *Formalités et prescriptions en matière de documentation*

Une fois l'accord entré en vigueur, les États membres devront revoir leurs formalités et les prescriptions en matière de documentation pour l'import, l'export et le transit, et s'assurer qu'elles soient orientées vers une mainlevée et un dédouanement rapide, vers la réduction des coûts de mise en conformité et le gain de temps pour les négociants. Il doit également y avoir le moins de mesures restrictives au commerce possibles, et elles doivent être éliminées si elles n'ont plus de raison d'être.

### 2. *Acceptation des copies*

L'accord encourage les États membres, lorsque c'est approprié, d'accepter des copies imprimées ou informatisées des justificatifs, et d'obliger leurs agences gouvernementales à accepter les copies, y compris, quand c'est possible, de la part des agences gouvernementales qui détiennent les originaux, plutôt que de la part des négociants.

### 3. *Utilisation de normes internationales*

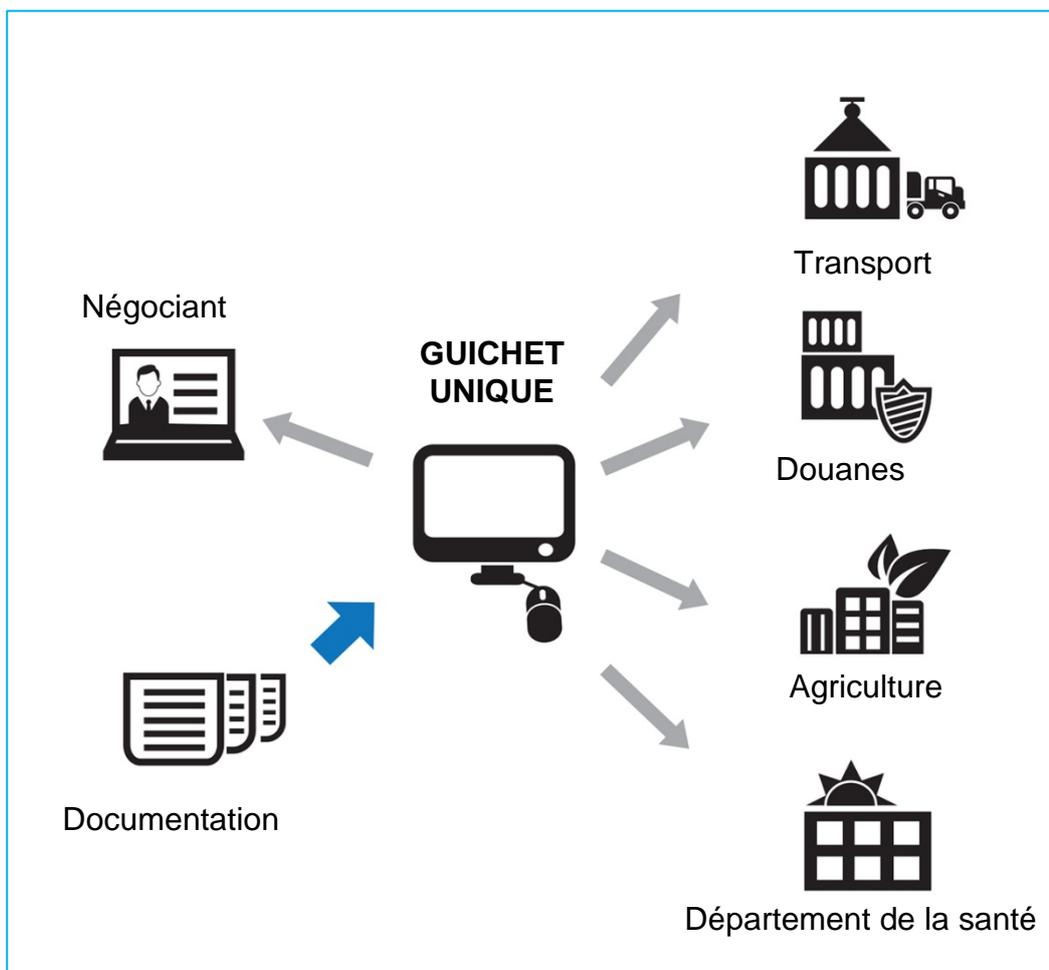
L'accord encourage les États membres à suivre les meilleures pratiques en matière de normes internationales (comme par exemple les recommandations du CEFAC-ONU même si cette source n'est pas spécifiquement citée dans l'accord), et à participer à la révision et au développement des normes internationales. Une liste des recommandations du CEFAC-ONU, pertinents pour la facilitation des échanges, est donnée à l'appendice II.

### 4. *Guichet unique*

Les États membres doivent faire de leur mieux pour établir ou maintenir un guichet unique pour la soumission de documentation et / ou des données prescrites pour l'import, l'export ou le transit, et pour simplifier les procédures afin que l'information qui a déjà été fournie par le biais du guichet unique ne soit pas une nouvelle fois exigée par une autre agence frontalière de ce guichet unique. Les États membres sont aussi attendus, dans la mesure du possible et quand c'est faisable, de donner au guichet unique une forme informatisée.

Le guichet unique, par lequel les négociants fourniront une unique fois les données requises pour l'import ou l'export, se révèle être un outil de facilitation des échanges idéal. Pourtant, de tels systèmes, pour fonctionner correctement, exigent un engagement de la part des toutes les agences frontalières pertinentes qui y participent.

#### Illustration 4 : Concept du guichet unique



Source : CNUE, CEFAC-ONU

#### Encadré 5. Le guichet unique du Mozambique

Le guichet unique du Mozambique a été lancé en 2011, fournissant une plate-forme centralisée pour accélérer et simplifier les opérations des douanes et des autres agences gouvernementales impliquées dans le contrôle des frontières. La mise en œuvre n'a pas été facile. Le Mozambique devait surmonter ses faiblesses d'infrastructures aux frontières terrestres dans les régions éloignées, et la résistance de certaines parties prenantes. Aujourd'hui, le système est capable de traiter jusqu'à 400 000 déclarations douanières par an, soit environ 1 500 par jour, et apporte de nombreux bénéfices, à la fois pour les clients et pour les agences participantes. Le système fait l'objet d'améliorations constantes. Les plans futurs incluent l'incorporation de services additionnels et de nouvelles fonctions en lien avec l'échange de données internationales. Le guichet unique du Mozambique a été conçu pour être conforme aux recommandations et normes internationales. La conception est basée sur le modèle Singapour, également déployé au Ghana et à Madagascar. Le système comprend deux composantes principales : le Système de gestion douanière, et l'échange de données informatisées TradeNet.

Source : Guide de mise en œuvre de la facilitation des échanges, CNUE, 2012.

### **Encadré 6. Le guichet unique de l'ANASE**

Le guichet unique de l'ANASE est une initiative régionale qui connecte et intègre le guichet unique national des États membres de l'Association des Nations d'Asie du Sud-Est (ANASE). L'objectif est d'accélérer le dédouanement des cargaisons dans le cadre de l'intégration économique avancée au sein de l'ANASE. La mise en œuvre du guichet unique de l'ANASE va permettre de garantir la compatibilité des guichets uniques nationaux des États membres avec les normes de communications ouvertes internationales, tout en garantissant aussi que chaque État membre peut échanger des données de manière sécurisée et fiable avec tout partenaire commercial qui utilise les normes ouvertes internationales.

Le guichet unique de l'ANASE permet actuellement d'échanger le certificat d'origine intra ANASE (ATIGA Form D) et le Document de déclaration douanière de l'ANASE (ACDD), grâce à un projet pilote parmi sept États membres, et doit être étendu à l'échange d'autres types de données. Parce qu'il utilise des normes d'opérabilité internationales, le guichet unique de l'ANASE pourra à l'avenir échanger des certificats d'origine et des informations préalables de cargaison avec les partenaires commerciaux qui ne font pas partie de l'ANASE. Les autres bénéficiaires incluront l'interopérabilité légale, le soutien des efforts d'harmonisation des politiques de l'ANASE (comme les mesures phytosanitaires), et un meilleur échange de données entre les États membres.

Le développement du guichet unique de l'ANASE est géré par un Comité pilote et soutenu par des groupes de travail techniques et juridiques. Des consultations avec le secteur privé ont été initiées pour l'échange de données, ainsi que d'autres initiatives complémentaires.

**Source** : le guichet unique de l'ANASE.

#### *5. Inspection avant expédition*

Le nouvel accord interdit l'utilisation des inspections avant expédition lorsque cette procédure est utilisée pour déterminer la classification tarifaire et l'évaluation douanière. Les autres types d'inspection avant expédition seront toutefois encore autorisés, même si les États membres sont encouragés à ne pas étendre cette pratique.

De nombreux pays fonctionnent avec des prescriptions d'inspection avant expédition, et les entreprises d'inspection plaident que ces inspections aident à réduire les coûts de conformité. Cependant, certains pays ont adopté l'opinion selon laquelle les inspections obligatoires sont des barrières non techniques coûteuses et non nécessaires au commerce, et que cette pratique ne doit pas continuer. La CNUCED avance que les inspections avant expédition affectent, en moyenne, environ 20% du commerce et des produits. Bien qu'elles soient souvent nécessaires pour fournir certaines garanties sur la qualité / quantité de la cargaison, et donc peuvent encourager le commerce international, elles augmentent le coût du commerce. Ces coûts additionnels peuvent réduire la compétitivité des pays, et donc fausser le commerce (CNUCED, 2013).

#### *6. Utilisation de courtiers en douanes*

L'accord interdit aux États membres d'introduire des mesures rendant l'usage de courtiers en douanes obligatoire. Les États membres doivent également publier les mesures nationales sur l'utilisation des courtiers en douanes et garantir que les prescriptions de licence de tels courtiers sont transparentes et objectives.

Le recours obligatoire est perçu comme un autre coût non nécessaire pour les négociants.

### **Encadré 7. Les courtiers en douanes du Malawi**

Au Malawi, il est obligatoire pour tous les importateurs d'avoir recours aux courtiers en douanes ou agent de dédouanement, bien que six entreprises aient la licence de préparer leurs propres déclarations et sont exemptes d'engager des courtiers en douanes / agents de dédouanement, dans la mesure où elles ont la capacité DTI au sein de l'entreprise, et accèdent au système de l'Autorité fiscale du Malawi (MRA). Les courtiers en douanes (il y en a environ 125 en exercice au Malawi) reçoivent une licence du MRA selon la Loi sur les douanes et accises, et sont tenus de verser MK 500 000 de caution au MRA. Les honoraires des courtiers varient et sont fixés par leurs soins propres, mais sont réglementés par l'association des courtiers. L'importateur doit fournir toute la documentation exigée au courtier en douanes / agent de dédouanement, ce qui comprend : la facture, le connaissement (ou la lettre de transport aérien), et si demandé le certificat SPS, le certificat de pays d'origine, et tout autre permis ou licence. Sur la base de ces documents, le courtier en douanes / agent de dédouanement prépare le formulaire de Déclaration douanières du Malawi numéro 12, qui est un document administratif unique.

**Source :** Révision de la politique commerciale du Malawi, OMC, 2010.

#### *7. Procédures frontalières communes et prescriptions uniformes en matière de documents*

Selon une vaste et nouvelle obligation, chaque État membre doit appliquer des procédures douanières communes, et des prescriptions uniformes en matière de documentation, pour la mainlevée et le dédouanement des marchandises sur l'ensemble de son territoire. Ceci permet de garantir des normes communes qui amélioreront la prévisibilité pour les négociants, sur la manière dont les procédures sont appliquées, et en même temps amélioreront la conformité pour les autorités frontalières.

#### *8. Marchandises refusées*

Les États membres doivent, selon l'accord, permettre aux importateurs de ré-expédier ou de retourner les biens qui ont été refusés à l'import pour leur non conformité aux réglementations sanitaires, phytosanitaires ou techniques.

#### *9. Admission temporaire des marchandises, y compris pour le perfectionnement actif et passif*

Une disposition exige des États membres qu'ils autorisent les biens à l'importation selon les procédures d'admission temporaire, ou à l'importation ou exportation selon le perfectionnement actif ou passif, qui les exempte de manière complète ou partielle de tout paiement de droit ou de taxe.

### **Article 11 : Liberté de transit**

Les dispositions étendues sur la liberté de transit, sujet de l'Article V du GATT, sont couvertes par un article unique dans le nouvel Accord, l'Article 11.

L'article reprend la disposition de l'article V du GATT selon lequel chaque État membre doit traiter les produits en transit de manière non moins favorables que si ces produits étaient transportés vers leur destination sans passer par le territoire de l'État membre. Ceux-ci ont aussi le devoir de retirer toute réglementation ou formalité du trafic en transit, si elle n'a plus lieu d'être, ou si ses obligations peuvent être respectées par des moyens moins limitatifs pour le commerce. Aucune charge nouvelle, venant s'ajouter aux dépenses administratives déjà prévues par l'Article V du GATT, ne doit être imposée au trafic en transit sur le territoire d'un État membre, et de telles dépenses doivent être limitées aux coûts du service de transit.

De nouvelles dispositions ont été acceptées :

- Les États membres sont encouragés à établir une séparation physique entre le trafic en transit et les autres importations (par exemple en utilisant des lignes spéciales, des postes d'accostage ou des infrastructures similaires).

- Les formalités, les prescriptions en matière de documentation et les contrôles douaniers du trafic en transit ne pèseront pas plus que nécessaire pour permettre l'identification des marchandises et garantir le respect des exigences de transit.
- Une fois les biens placés sous procédure de transit, ils ne seront pas soumis à de plus amples contrôles douaniers jusqu'à la fin de leur transit au sein du territoire d'un État membre, et ils ne feront pas l'objet de réglementations techniques et d'évaluation de conformité pendant leur transit.
- Les États membres doivent permettre le dépôt et le traitement préalable des documents de transit.
- Les États membres doivent finaliser les opérations de transit rapidement une fois que le trafic en transit a atteint la destination d'où il quitte le territoire de l'État membre.
- Les États membres doivent exécuter toute garantie sans délai.

Il y a aussi une nouvelle obligation générale pour que les États membres coopèrent entre eux afin d'améliorer la liberté de transit.

Les entreprises devraient constater que les règles du transit seront grandement simplifiées par ces obligations. Cependant, elles devraient aussi suivre les performances des couloirs de transport, et rapporter aux autorités nationales toute infraction constatée à ces obligations. Si de telles infractions sont constatées, elles peuvent être discutées au sein du Comité de facilitation des échanges de l'OMC nouvellement constitué (voir article 13 ci-dessous).

#### Autres dispositions

Plusieurs autres sujets, qui ne figurent pas dans le GATT existant, sont intégrés dans les Articles 12 et 13. Parmi eux, on trouve la coopération douanière, les dispositions institutionnelles et les comités nationaux de facilitation des échanges.

## Article 12 : Coopération douanière

Un article détaillé donne les termes et les exigences pour améliorer la coopération douanière. L'objectif général est d'établir un cadre de travail de la coopération, qui oblige les États membres à partager les informations, afin de garantir la bonne coordination des contrôles douaniers, tout en respectant la confidentialité des informations détenues.

L'article décrit les procédures que les États membres doivent suivre lorsqu'une autorité douanière requiert des informations d'une autre autorité dans un autre État membre, afin de vérifier une déclaration d'importation ou d'exportation, sur la base de la suspicion d'une déclaration frauduleuse ou incomplète. La demande de telles informations doit être formulée par écrit, et l'autorité à laquelle cette demande est adressée doit rapidement fournir les informations demandées, dans la mesure du possible. Les informations doivent demeurer confidentielles et ne pas être divulguées sans autorisation écrite spécifique. Il existe des dispositions pour le report ou le refus d'une requête, y compris pour des raisons de manque de réciprocité lorsque des requêtes similaires restent sans réponses de la part de l'autre partie. L'article spécifie aussi clairement que les États membres peuvent s'engager ou maintenir des accords bilatéraux, plurilatéraux ou régionaux, pour partager et échanger des données et des informations douanières.

Une disposition importante pour les entreprises dans cet article est que les États membres sont encouragés à développer des systèmes de mise en conformité volontaire, qui pourraient permettre aux importateurs de se corriger d'eux-mêmes sans pénalité, tout en initiant des mesures plus fortes pour les négociants non conformes. Les négociants ont depuis longtemps exprimé qu'un engagement fort pour être conforme, soutenu par un historique, devrait être reconnu par les autorités douanières, et bénéficier de moins de sanctions pour les petites infractions techniques, pendant que le processus de gestion des risques se concentrait sur les autres négociants. Une telle mise en conformité volontaire résulterait inévitablement en une relation plus étroite entre les négociants et les autorités douanières.

### **Article 13 : Dispositions institutionnelles**

Le Groupe de négociation sur la facilitation des échanges va être remplacé, dans les faits, par un forum permanent – le Comité de facilitation des échanges – afin de superviser la mise en œuvre de l'accord et suivre ses objectifs. Les États membres se sont mis d'accord pour qu'une révision initiale de l'application de l'accord intervienne quatre ans après son entrée en vigueur, ce qui se fera en toute probabilité au sein du nouveau comité.

Les entreprises devraient s'intéresser sur la manière dont l'accord est appliqué. Les communautés des affaires devront trouver le moyen de lancer des mécanismes de consultation nationale avec leur gouvernement respectif. Une simple disposition de cette article reconnaît ce fait, et oblige chaque État membre de l'OMC à former ou maintenir un comité national sur la facilitation des échanges, ou à désigner un mécanisme existant. Parmi les fonctions que de tels organes devraient remplir, l'accord stipule qu'ils devront faciliter la coordination locale et la mise en œuvre de l'accord. Cela fait référence à la recommandation du CEFAC-ONU selon laquelle les pays devraient former des comités de facilitation des échanges (Recommandation 4).

Chose importante pour les entreprises, de nombreux mécanismes de cette sorte impliquent le dialogue entre les représentants des entreprises et les agences gouvernementales en rapport avec la gestion des frontières. Les entreprises intéressées devront connaître les aspects techniques de la question si elles veulent s'engager avec leur gouvernement, pour définir comment de tels mécanismes vont opérer, et comment les entreprises peuvent aider à suivre la mise en œuvre de l'accord.

Pour que cet engagement se réalise, les entreprises devront être prêtes à rapporter les questions et les problèmes auxquels les négociants sont confrontés à l'attention des gouvernements nationaux, de manière à participer activement à faire remonter au Comité de facilitation des échanges de l'OMC les inquiétudes en rapport aux sujets couverts par le nouvel accord.

## Chapitre 4 Problèmes de mise en œuvre

### Traitement spécial et différencié pour les pays en développement

Il est largement reconnu qu'il existe un intérêt commun à réduire le coût des transactions du commerce pour tous les membres de l'OMC. Malgré le résultat « gagnant-gagnant » que la plupart des commentateurs considère comme acquis sur cet accord, des États membres en développement et des pays les moins avancés ont demandé une plus grande flexibilité pour sa mise en œuvre – ce qui est connu sous l'appellation de « traitement spécial et différencié ».

Pour aider les pays en développement et les PMA à mettre en œuvre les réformes de facilitation des échanges, l'accord prévoit donc une mise en œuvre par étapes, sur de longues périodes de temps lorsque nécessaire. Ceci sera basé sur l'évaluation des besoins nationaux afin de déterminer les besoins et les coûts de l'assistance, ainsi qu'une liste d'engagements pour chaque État membre. Les pays en développement et les PMA pourront conditionner leurs engagements à la réception de l'assistance technique et au support pour le renforcement des capacités, et le tout sera suivi par l'OMC.

### Modalités de mise en œuvre de l'Accord

Bien que l'accord soit obligatoire dans tous ses éléments pour tous les pays développés, dès son entrée en vigueur, il admet aussi que certains États membres devront bénéficier d'une assistance technique avant d'être en mesure de mettre en œuvre toutes ou parties des obligations auxquelles ils sont tenus. En conséquence, il a été accepté que les engagements des pays en développement et des pays les moins avancés soient mis en œuvre selon une autre catégorie d'engagements.

C'est à chaque pays en développement ou pays parmi les moins avancés de déterminer le moment de l'entrée en vigueur de ses engagements, selon les catégories suivantes :

- Les engagements de la catégorie A sont ceux qu'un État membre s'est engagé à mettre en œuvre lors de l'entrée en vigueur de l'accord.
- Les engagements de la catégorie B sont ceux qu'un État membre s'est engagé à mettre en œuvre après une période de transition.
- Les engagements de la catégorie C sont ceux qu'un État membre s'est engagé à mettre en œuvre à une date ultérieure, après la période de transition et d'acquisition des capacités de mise en œuvre, par le biais d'une assistance technique et d'un support pour le renforcement de ses capacités.

Pour les engagements de la catégorie C, chaque pays concerné devra chercher auprès des agences donatrices l'assistance technique et / ou le renforcement des capacités dont il a besoin, avec l'intention de nouer un accord pour cette aide. Une fois de tels accords obtenus, chaque pays concerné doit informer l'OMC de sa date de mise en œuvre attendue. Une procédure complexe d'alerte rapide a été établie pour couvrir les situations dans lesquelles un pays rencontrerait des difficultés pour obtenir l'appui demandé, ou bien lorsqu'il rencontrerait des difficultés dans une mise œuvre sans assistance technique, et devrait transférer certains engagements de la catégorie B vers la catégorie C. Dans de telles situations, des notifications au Comité de facilitation des échanges sont envisagées.

Les engagements sont parties constituantes de l'accord. En conséquence, des listes individuelles d'engagements seront publiées. Il y a de nombreux domaines que les entreprises ont tout intérêt à suivre :

- Savoir quand un pays envisage de mettre en œuvre un engagement donne aux entreprises une indication sur le moment où elles peuvent s'attendre à voir la facilitation des échanges s'améliorer, et ainsi éviter de créer des attentes irréalistes.

- La publication des listes expose les plans d'un pays à l'examen des parties prenantes – par exemple, une entreprise peut identifier des réformes nécessaires dans le pays qui n'apparaissent pas dans le calendrier des mises en œuvre prévues.
- Il est possible de mettre en œuvre les engagements de consultation et de dialogue plus tôt que les autres engagements plus techniques qui demandent des changements de lois ou de réglementations nationales. Ceci permettrait aux entreprises de discuter de la mise en œuvre au sein des comités nationaux, et montre la possibilité pour les entreprises de contribuer à l'assistance technique ou à l'appui pour le renforcement des capacités.

## Appendice I Modalités des négociations sur la facilitation des échanges (Annexe D du « paquet de juillet 2004 »)

1. Les négociations doivent viser à clarifier et améliorer les aspects pertinents des Articles V, VIII et X des accords du GATT de 1994, avec l'intention d'accélérer davantage le mouvement, la mainlevée et le dédouanement des marchandises, y compris des biens en transit. Les négociations doivent également viser à améliorer l'assistance technique et le soutien au renforcement des capacités dans ce domaine. Les négociations doivent définir les dispositions d'une coopération efficace entre les douanes, ou toute autre autorité appropriée, sur la facilitation des échanges et les questions de mise en conformité douanière.
2. Les résultats des négociations devront absolument tenir compte du principe de traitement spécial et différencié des pays en développement et des pays les moins avancés. Les membres reconnaissent que ce principe doit s'étendre au-delà de l'octroi de périodes de transition traditionnelles pour la mise en œuvre des engagements. En particulier, la portée et l'opportunité des engagements à conclure doit être en rapport avec les capacités de mise en œuvre des pays membres en développement et des pays membres les moins avancés. De plus, il est entendu que ces membres n'auront pas l'obligation d'engager des investissements dans des projets d'infrastructures au-delà de leurs moyens.
3. Les pays membres les moins avancés seront obligés de s'engager uniquement dans la mesure de leur développement individuel, de leurs besoins financiers et commerciaux, ou de leur capacités administratives et institutionnelles.
4. En tant que partie intégrale des négociations, les membres devront chercher à identifier leurs besoins et priorités en lien avec la facilitation des échanges, en particulier pour les pays en développement et les pays les moins avancés, et devront aussi répondre aux inquiétudes des pays en développement et des pays les moins avancés quant aux implications de coûts des mesures proposées.
5. Il est entendu que la fourniture d'une assistance technique et du soutien en renforcement des capacités est vitale pour les pays en développement et les pays les moins avancés, afin de leur permettre de participer pleinement aux négociations et d'en tirer profit. En conséquence, les membres, et en particulier les pays développés, s'engagent à garantir adéquatement un tel soutien et une telle assistance durant les négociations.
6. Le soutien et l'assistance doivent aussi être fournis pour aider les pays en développement et les pays les moins avancés à mettre en œuvre les engagements résultant de ces négociations, en accord avec leur nature et leur portée. Dans ce cadre, il est entendu que les négociations peuvent mener à certains engagements dont la mise en œuvre peut exiger un soutien au développement des infrastructures de certains membres. Pour ces cas limités, les pays membres développés feront tout ce qui est en leur pouvoir pour garantir un soutien et une assistance directement liés à la nature et la portée des engagements, afin de permettre leur mise en œuvre. Cependant, il est entendu que, dans le cas où le soutien et l'assistance requis pour les infrastructures ne sont pas fournis, et lorsque la capacité nécessaire manque toujours au pays en développement ou au pays le moins avancé, la mise en œuvre ne sera pas exigée. Même si tous les efforts sont entrepris pour garantir que le soutien et l'assistance nécessaires soient fournis, il est entendu que l'engagement des pays développés pour fournir ce soutien ne sera pas sans fin.
7. Les membres acceptent de réviser l'efficacité du soutien et de l'assistance fournis et leur capacité à soutenir la mise en œuvre des résultats des négociations.
8. Afin de rendre l'assistance technique et le renforcement des capacités plus efficaces et opérationnels, et d'assurer une meilleure cohérence, les membres invitent les organisations internationales pertinentes, comme le FMI, l'OCDE, la CNUCED, l'OMD et la Banque Mondiale, à s'engager dans un effort collaboratif dans ce sens.
9. Il est dûment tenu compte du travail pertinent de l'OMD et des autres organisations internationales pertinentes dans ce domaine.

10. Les paragraphes 45-51 de la Déclaration ministérielle de Doha s'appliqueront à ces négociations. Lors de sa première réunion, après la session de juillet du Conseil Général, le Comité de négociations sur le commerce établira un Groupe de négociation sur la facilitation des échanges et en nommera la présidence. La première réunion du Groupe de négociation devra décider d'un plan de travail et d'un calendrier de réunions.

Source : OMC, 2004.

## Appendice II Convention de Kyoto révisée

Aperçu des dispositions de l'Annexe Générale

<b>Chapitre 1</b>	Principes généraux
<b>Chapitre 2</b>	Définitions
<b>Chapitre 3</b>	Dédouanement et autres formalités douanières
<b>Chapitre 4</b>	Droits et taxes <ul style="list-style-type: none"> <li>A. Évaluation, collecte et paiement des droits et des taxes</li> <li>B. Paiement différé des droits et des taxes</li> <li>C. Remboursement des droits et des taxes</li> </ul>
<b>Chapitre 5</b>	Sécurité
<b>Chapitre 6</b>	Contrôle douanier
<b>Chapitre 7</b>	Application des technologies d'information
<b>Chapitre 8</b>	Relations entre les douanes et les tierces parties
<b>Chapitre 9</b>	Informations, décisions et arrêts des douanes <ul style="list-style-type: none"> <li>A. Informations d'applications générales</li> <li>B. Informations de nature spécifique</li> <li>C. Décisions et arrêts</li> </ul>
<b>Chapitre 10</b>	Recours en matières de douanes <ul style="list-style-type: none"> <li>A. Droits de recours</li> <li>B. Forme et motif du recours</li> <li>C. Examen du recours</li> </ul>
<b>Annexes spécifiques</b>	Arrivée des marchandises sur le territoire douanier
	Importation
	Exportation
	Entrepôts douaniers et zones libres
	Transit
	Traitement
	Admission temporaire
	Délits
	Procédures spéciales
	Origine

Source : OMC.

## Appendice III Recommandations du CEFAC-ONU

No.	ISO	Nom	Description
1	6422	Formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux	Fournit le cadre de mise en page des documents de commerce international, y compris la représentation visuelle de tels documents.
3	3166	Code pays ISO : Code pour la représentation des noms de pays	Aussi connu sous l'appellation « Code pays ISO ALPHA-2 », il contient les codes pays, noms, dépendances, et autres domaines d'intérêt géopolitique spécial, à fins de commerce international.
4		Organes nationaux de facilitation des échanges : Dispositions au niveau national pour coordonner le travail sur les procédures de facilitation des échanges	Il recommande que les gouvernements établissent et soutiennent les organes de facilitation des échanges.
5		Abréviations des INCOTERMS ; Code alphabétique pour l'INCOTERMS 2000	Termes commerciaux de la Chambre de commerce internationale, appelés « INCOTERMS », ils sont utilisés dans le commerce transfrontalier pour aider à définir les contrats de transport.
6		Formule-cadre de facture alignée pour le commerce international	Elle s'applique à la conception de factures commerciales pour le commerce international des biens.
7	8601 2000	Représentation numérique des dates, heures et périodes de temps	Elle établit un cadre clair et précis tout numérique de la date, de l'heure du jour, et de la période de temps.
9	4217	Code alphabétique pour la représentation des devises	Ce sont des codes pour la représentation des devises et des fonds, pour leur application au commerce international et leur utilisation dans les transactions commerciales lorsque les devises sont exprimées sous formes codées et abrégées.
12		Mesures de facilitation des procédures de documentation du transport maritime	Elles visent à simplifier, rationaliser et harmoniser les procédures et les documents utilisés pour établir le contrat de transport maritime.
15		Marques plus simples de transport maritime	Le CEFAC-ONU recommande l'utilisation de marques simplifiées et standardisées de transport maritime pour marquer les colis et la reproduction sur les documents.
16		UN/LOCODE Code de désignation de lieux dans le commerce et le transport	Le CEFAC-ONU recommande un code alphabétique à cinq lettres pour l'abréviation des noms de lieux qui intéressent le commerce international, comme les ports, les aéroports, les terminaux de frets terrestres, et les autres lieux où le dédouanement des marchandises peut avoir lieu.
17		Abréviation pour les termes de paiement	Ils fournissent des abréviations pour certains termes de paiement, aussi appelés « PAYTERMS », pour l'utilisation dans les transactions du commerce international lorsque approprié. Les PAYTERMS s'appliquent aux transactions commerciales en lien avec la fourniture de biens et / ou de services.
18		Mesures de facilitation en rapport avec les procédures de commerce international	Une série de mesures en rapport avec le mouvement des biens dans une transaction commerciale internationale, dont les gouvernements devraient considérer la mise en œuvre.
19		Codes pour les modes de transport	Des codes sont prescrits pour représenter les modes de transport du commerce international.
20		Codes pour les unités de mesure utilisées dans le commerce international	Ce sont des codes pour les mesures de longueur, de surface, de volume / capacité, de masse (poids), de temps, et d'autres quantités utilisées dans le commerce international.

No.	ISO	Nom	Description
22		Formule-cadre pour les instructions d'expédition normalisées	Ce cadre peut être utilisé comme base dans la conception d'instructions d'expéditions normalisées avec le but de passer des instructions de la part d'un vendeur ou d'un acheteur au transitaire, transporteur, ou autre fournisseur de service, afin de permettre le mouvement des biens et des activités contingentes.
23		Code du prix du fret – FCC ; Harmonisation des descriptions des coûts de fret et autres frais	Système de dénomination utilisé pour établir des descriptions harmonisées des coûts de fret et autres frais en rapport avec le mouvement international des biens.
24		Codes des statuts des transport et du commerce	Ces codes des statuts du transport répondent aux exigences d'échanges d'informations codées sur le statut des cargaisons, des biens ou des moyens de transport, à un lieu ou une heure donnés, dans la chaîne de transport.
25		Utilisation de l'Échange de données informatisées pour l'administration, le commerce et le transport des Nations Unies (UN/EDIFACT)	L'UN/EDIFACT est la seule norme internationale pour l'échange de données informatisées entre les administrations publiques et les entreprises privées de tous les secteurs économiques du monde.
26		Utilisation commerciale des accords d'échanges pour l'échange de données informatisées	Promotion de l'utilisation des accords d'échanges entre les parties commerciales qui utilisent l'échange de données informatisées, en rapport avec les transactions commerciales internationales.
28		Codes pour les types de moyen de transport	Une liste de codes communs est établie pour identifier les types de moyen de transport dans le commerce international.
31		Accord de commerce électronique	Un modèle pour une approche contractuelle des opérations de commerce électronique est proposé. Cette approche tient compte du besoin d'un cadre de dispositions primaires sur lequel doivent s'entendre les entités commerciales, combiné avec la flexibilité exigée pour mener des transactions commerciales quotidiennes.
32		Instruments d'autorégulation du commerce électronique (Code de conduite)	L'accent est mis sur le besoin de développer, de soutenir et de promulguer des codes de conduite volontaires pour le commerce électronique, de manière à soutenir le développement du commerce international, et appelle les gouvernements à promouvoir et faciliter le développement d'instruments autorégulateurs pertinents, de systèmes d'accréditation nationaux et internationaux, de codes de conduite et de systèmes de marques de confiance.
33		Recommandation et guide établissant un guichet unique	Un guichet unique permet aux parties impliquées dans le commerce et le transport international de déposer des documents normalisés à un point d'entrée unique pour remplir toutes les exigences réglementaires d'un import, export ou transit.
34		Simplification et normalisation des données pour le commerce international	Les gouvernements devraient développer un fichier national de données, de forme simplifiée et normalisée, pouvant être utilisé pour fournir les informations exigées dans des formats syntaxiques distincts, en utilisant des technologies variées.
35		Établissement d'un cadre juridique pour les guichets uniques du commerce international	Les gouvernements devraient mener une étude et utiliser les listes et guides du CEFACT-ONU pour garantir un cadre juridique solide pouvant soutenir les opérations d'un guichet unique du commerce international.



## Références

- BAFICAA (2007). Report of the BAFICAA East Africa Arusha Workshop of 21 May 2007, Business Action for Improving Customs Administration in Africa, June 2007.
- CSD (2011). Better Management of EU Borders through Cooperation. Study to Identify Best Practices on the Cooperation between Border Guards and Customs Administrations working at the External Borders of the EU. Centre for the Study of Democracy, Sofia, Bulgaria, 2011.
- Hufbauer, G. and Schott, J. (2013). The Payoff from the World Trade Agenda. The Peterson Institute for International Economics, report to the International Chamber of Commerce Research Foundation, April 2013.
- IBRD/World Bank (2012). Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and its Indicators. International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, Washington, DC, 2012.
- ICTSD and IISD (2003). Doha Round Development Brief: The Singapore Issues: Investment, Competition Policy, Transparency in Government Procurement and Trade Facilitation, Vol. 1 No. 6 of 13, published by the International Centre for Trade and Sustainable Development (ICTSD) and the International Institute for Sustainable Development (IISD), February 2003. <http://ictsd.org/downloads/2008/06/doha6-singaporeissues.pdf>
- Matsuda, S. (2011). 'The Time Release Study as a performance measurement tool for a supply chain and an international corridor', World Customs Journal, Volume 6, Number 1, Brussels, 2011. <http://www.worldcustomsjournal.org/media/wcj/-2012/1/Matsuda.pdf>
- Moïsé, E., T. Orliac and P. Minor (2011). 'Trade Facilitation Indicators: The Impact on Trade Costs', OECD Trade Policy Working Papers, No. 118, OECD Publishing. <http://dx.doi.org/10.1787/5kg6nk654hmr-en>
- Moïsé, E. (2013). 'The Costs and Challenges of Implementing Trade Facilitation Measures', OECD Trade Policy Papers, No. 157, OECD Publishing. <http://dx.doi.org/10.1787/5k46hzqxt8jh-en>
- Rippel, B. (2011). 'Why Trade Facilitation is Important for Africa', Africa Trade Policy Notes No. 27, published by the World Bank, Washington D.C., November 2011.
- SITPRO (2007). 'A Guide to the WTO Trade Facilitation Negotiations', SITPRO Ltd., London, Revised Edition, April 2007.
- Tralac (2011). A Down Payment on Development: Conclude a WTO Trade Facilitation Deal. <http://www.gbdinc.org/PDFs/Trade%20Facilitation%20Op%20Ed%20-%20A%20Down%20Payment%20on%20Development.pdf>, accessed November 2013.
- UNCTAD (2013). Non-Tariff Measures to Trade: Economic and Policy Issues for Developing Countries, Document No UNCTAD/DITC/TAB/2012/1, United Nations, 2013, Publication ISSN 1817-1214.
- UNECE (2001). National Trade Facilitation Bodies, Recommendation No. 4, second edition, adopted by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT), Geneva, October 2001. [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec04/rec04\\_ecetrd242e.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec04/rec04_ecetrd242e.pdf)
- UN/CEFACT (2012). Trade Facilitation Implementation Guide, Geneva, October 2012. <http://tfig.unece.org>
- Wilson, J.S., Mann, C.L. and Otsuki, T. (2004). Assessing the Potential Benefit of Trade Facilitation: A Global Perspective, World Bank Policy Research Working Paper 3224, February 2004, Washington, D.C.
- Banque Mondiale/SFI (2013). Doing Business 2014 : Understanding Regulations for Small and Medium-Size Enterprises, Groupe Banque Mondiale, Washington, DC, October 2013.
- OMD (2002). Convention internationale pour la simplification et la normalisation des procédures douanières (selon révision) (Convention de Kyoto révisée), Bruxelles, 2002.
- OMD (2012). Le Cadre de normes SAFE visant à sécuriser et à faciliter les échanges commerciaux internationaux. Organisation mondiale des douanes, Bruxelles, juin 2012.
- OMC (1996). Déclaration ministérielle de Singapour, document référence WT/MIN(96)/DEC, adopté le 13 décembre 1996.

OMC (2005). Notes sur la portée et l'application des Articles V, VIII et X, document références TN/TF/W/2, 3 et 4, Genève, 12 janvier 2005.

OMC (2010). Examen des politiques commerciales du Malawi, document référence WT/TPR/S/231, Genève, 5 mai 2010.

OMC (2013a). Discours de Pascal Lamy devant la Chambre de commerce de Chittagong au Bangladesh, février 2013. [http://www.wto.org/french/news\\_f/sppl\\_f/sppl265\\_f.htm](http://www.wto.org/french/news_f/sppl_f/sppl265_f.htm)

OMC (2013b). Accord sur la facilitation des échanges, document référence WT/MIN(13)/W/8, Genève, 6 décembre 2013.



FSC est une organisation non gouvernementale indépendante, à but non lucratif établie pour encourager à la gestion responsable des forêts du monde.

Imprimé par le Service de reprographie de l'ITC sur papier respectueux de l'environnement (sans chlore) avec des encres végétales. L'imprimé est recyclable.

Un pdf gratuit est disponible sur le site web de l'ITC à l'adresse : [www.intracen.org/publications](http://www.intracen.org/publications).



Centre du  
Commerce  
International



**Siège**

Centre du commerce international  
54-56 Rue de Montbrillant  
1202 Genève, Suisse

P: +41 22 730 0111  
F: +41 22 733 4439  
E: [itcreg@intracen.org](mailto:itcreg@intracen.org)  
[www.intracen.org](http://www.intracen.org)

**Adresse postale**

Centre du commerce international  
Palais des Nations  
1211 Genève 10, Suisse