



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRADE/CEFACT/2001/18
17 janvier 2001

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ POUR LE DÉVELOPPEMENT DU COMMERCE,
DE L'INDUSTRIE ET DE L'ENTREPRISE

Centre pour la facilitation du commerce et
les transactions électroniques (CEFACT-ONU)
Septième session, 26-29 mars 2001
Point 10 de l'ordre du jour provisoire

RECOMMANDATION No 18

**MESURES DESTINÉES À FACILITER LES PROCÉDURES
DU COMMERCE INTERNATIONAL**

Présentée par le Groupe de travail des procédures du commerce international (ITPWG)*

Ce document est soumis au Centre pour approbation.

* Ce document est reproduit tel qu'il a été reçu par le secrétariat.

INTRODUCTION

L'évolution du commerce international et des transports sera fortement influencée par le développement des technologies de l'information (TI) et, notamment, par les applications exploitant l'Internet et le web.

L'idée que la libéralisation du commerce mondial profitera à tous les pays, et en particulier aux pays en développement et aux pays en transition, n'a cessé de gagner du terrain au fil des années, mais elle n'est pas toujours perceptible dans les politiques commerciales des uns et des autres. Le nombre des obstacles au commerce international, déjà très important, va même croissant. Ces obstacles, qui sont à l'origine des surcoûts et de la complexité inutiles des transactions internationales, empêchent les pays et les entreprises de tirer pleinement parti du commerce international.

Le commerce électronique permet de comparer les offres, de passer commande des marchandises puis d'organiser les modalités de paiement en l'espace de quelques minutes seulement, mais la livraison effective des marchandises objets de la transaction au consommateur/destinataire final est souvent plus problématique en raison des entraves à la circulation matérielle de ces marchandises. Les retards peuvent être provoqués par des instructions/renseignements insuffisants donnés par le vendeur/acheteur, par les défaillances des fournisseurs de services intermédiaires et par les divers contrôles officiels imposés par les administrations publiques. Les partenaires commerciaux qui effectuent des transactions par voie électronique auront besoin que soient mises en œuvre de nouvelles mesures afin de réduire ou d'éviter des retards inutiles dans la livraison de leurs envois. Dans ce nouveau champ d'intervention, l'action du CEFACT-ONU en matière de facilitation du commerce ne pourra que gagner en utilité et en intérêt.

Afin d'appréhender la complexité du commerce international, de disposer d'un modèle précis des principales composantes d'une transaction commerciale et de disposer ainsi des moyens de concevoir les mesures de facilitation du commerce qui s'imposent, le CEFACT-ONU a entrepris de modéliser la *chaîne d'approvisionnement internationale*¹, en ayant recours à une méthode de modélisation mondialement reconnue². L'objectif final est de fournir un modèle de référence, qui représente la chaîne d'approvisionnement international dans son intégralité. Ce modèle devrait par ailleurs contribuer aux travaux détaillés de normalisation et de facilitation du commerce menés au sein des groupes de travail du CEFACT-ONU. Il devrait également faciliter l'établissement de chaînes d'approvisionnement international plus simples et plus sûres à l'avenir. Cette tâche est menée à bien par le Groupe de travail de l'analyse des processus

¹ Dans la notion de la chaîne d'approvisionnement international, l'opération commerciale internationale se comprend comme un tout et non comme une série d'activités fractionnées faisant intervenir différents "acteurs" tels que l'exportateur, l'importateur, le transitaire, la douane, le transporteur, la banque, etc. "L'approvisionnement" constitue un objectif commun aux acteurs du commerce international dans le monde entier et revêt une importance stratégique particulière car il permet de révéler les obstacles qui continuent à entraver le commerce international et leurs incidences sur les coûts globaux et les délais de commercialisation.

² Méthode de modélisation uniformisée.

professionnels qui a réalisé un modèle très simplifié de chaîne d'approvisionnement, en se fondant sur l'hypothèse qu'une opération commerciale internationale comprend toujours des procédures de vente, d'expédition et de paiement. Les mesures recommandées, regroupées en quatre catégories, se rapportent aux procédures énoncées dans le modèle.

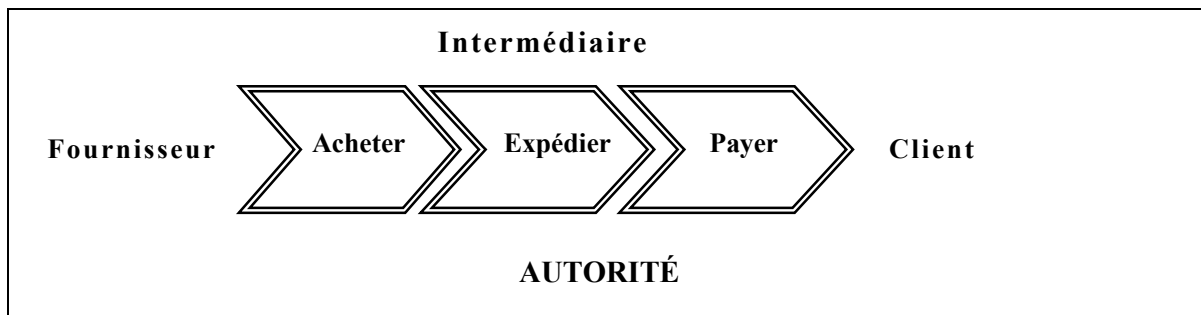


Figure 1 : Description très simplifiée de la chaîne d'approvisionnement

- ACHETER - comprend toutes les activités commerciales liées à la commande d'une marchandise;
- EXPÉDIER - comprend toutes les activités relatives au transfert matériel d'une marchandise, y compris les contrôles officiels;
- PAYER - couvre toutes les activités touchant le paiement d'une marchandise.

La Recommandation No 18, sous sa forme initiale, a été adoptée en septembre 1981 par le Groupe de travail sur la facilitation des procédures du commerce international. Ce document recommandait plusieurs mesures concrètes pour faciliter les opérations commerciales internationales. Une version révisée a été adoptée en septembre 1992. Compte tenu des avancées technologiques et de la mondialisation croissante qui ont modifié les schémas existants du commerce international et des transports depuis 1992, le Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) qui, sous l'égide de la CEE-ONU, a remplacé le Groupe de travail sur la facilitation des procédures du commerce international, a entrepris de réviser cette recommandation. Le projet a été envoyé, pour observations, aux organisations internationales suivantes : Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA); Association internationale des ports (AIP); Chambre de commerce internationale (CCI); Organisation de l'aviation civile internationale (OACI); International Federation of Inspection Agencies (IFIA); Organisation maritime internationale (OMI); Organisation internationale de normalisation (ISO); Union internationale des chemins de fer (UIC); Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI); Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement (CNUCED); Banque mondiale; Organisation mondiale des douanes (OMD) et Organisation mondiale du commerce (OMC). À sa ... session tenue en mars ..., le CEFACT-ONU a adopté la présente version.

La version révisée de la Recommandation No 18 se présente de la façon suivante :

**Introduction
et recommandations**

Principes généraux

MESURES RECOMMANDÉES

Mesures
commerciales

Mesures relatives
au paiement
international

Mesures relatives
aux contrôles
officiels

Mesures relatives
au transport

Les principes généraux s'appliquent à au moins deux groupes de mesures recommandées. Ces mesures se veulent à caractère très pratique.

RECOMMANDATIONS

Le CEFACT-ONU,

Préoccupé par les obstacles et les surcoûts créés dans le commerce international par les multiples formalités, procédures et pratiques qui ont pour conséquence d'empêcher les pays et les entreprises de tirer pleinement parti du commerce international;

Considérant que la simplification, l'uniformisation et la normalisation des procédures, des pratiques, des formalités et des documents qu'elles engendrent, constituent des moyens utiles pour réduire ces obstacles et diminuer les coûts et les retards;

Eu égard à la rapidité sans cesse croissante avec laquelle sont adoptées les technologies de l'information et de la communication, aux évolutions récentes du commerce et de l'industrie des transports et à la nécessité urgente d'adapter les procédures et les pratiques commerciales à ces nouvelles techniques;

Recommande aux gouvernements, aux administrations et aux organisations compétentes pour ce qui concerne les règles et usances relatives à la circulation des marchandises dans le commerce international, d'appuyer les travaux internationaux de facilitation en adhérant aux principes généraux ci-après et en appliquant les mesures de facilitation suivantes;

Recommande aux organisations internationales compétentes pour les accords internationaux de prendre en considération ces mesures lorsqu'elles révisent les accords internationaux actuels ou qu'elles en préparent de nouveaux;

Recommande aux participants au commerce international d'accepter et de mettre en application les mesures de facilitation décrites ci-après qui relèvent de leur domaine d'activité;

Invite les gouvernements et les organisations internationales à notifier au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe (CEE-ONU) dans quelle mesure ils acceptent et appliqueront les mesures de facilitation décrites ci-après.

PRINCIPES GÉNÉRAUX

La présente Recommandation repose sur le principe que les délais exigés, les procédures mises en œuvre et les coûts engendrés par la mise en conformité avec les réglementations officielles sont prévisibles, transparents et non discriminatoires. Elle obéit par ailleurs aux principes suivants qui peuvent s'appliquer à l'un ou à plusieurs des groupes susmentionnés de mesures recommandées concernant les prescriptions en matière de procédures, de données, de documents et de technologies de l'information.

Prescriptions en matière de procédures et de données

- Les procédures devraient être réduites au minimum.
- Elles devraient avoir une orientation commerciale et un rapport plus étroit avec les exigences du commerce et des transports.
- Elles devraient être simplifiées, uniformisées et conformes aux normes internationales.
- Les prescriptions en matière de données devraient être réduites au minimum.
- Ces prescriptions devraient être assouplies, uniformisées et normalisées pour faciliter la circulation de l'information.
- La législation et la réglementation ainsi que toute autre information relative aux prescriptions en matière de procédures et de données, devraient être facilement accessibles à l'ensemble des parties concernées.

Documents

- Les prescriptions en matière documentaire devraient être réduites au minimum.
- Les documents devraient être conformes à la Recommandation CEE/FAL No 1 - Formule-cadre de la CEE pour les documents commerciaux³.
- L'utilisation de papier ordinaire, de documents réalisés ou paraissant avoir été réalisés par des moyens de reprographie automatisés ou informatisés devrait être admise.
- La production de pièces justificatives ne devrait pas être exigée.
- Les signatures manuscrites et autres parafes devraient être évités dans la mesure du possible (pour les factures par exemple) sur les documents en papier.

³ Les recommandations du CEFACT-ONU peuvent être consultées à l'adresse Internet suivante : www.unece.org/cefact.

Technologies de l'information

Les stratégies de transition du support papier aux échanges de données informatisés et aux documents électroniques sont monnaie courante.

- Le recours aux technologies de l'information et de la communication et aux applications informatiques qui en découlent devrait être encouragé.
- L'utilisation de documents électroniques et de formats normalisés devrait être soutenue (Recommandation CEFACT-ONU No 31)⁴.
- Les exigences en matière d'authentification peuvent être satisfaites au moyen de solutions techniques et il ne devrait pas être nécessaire de joindre un document en papier authentifié et/ou signé (Recommandation CEFACT-ONU No 14)⁵.

Le Recueil des recommandations relatives à la facilitation du commerce du CEFACT-ONU, qui doit paraître prochainement, comprend plusieurs autres instruments de facilitation⁶.

⁴ Voir www.unece.org/cefact/rec/rec31en.htm.

⁵ Voir www.unece.org/cefact/rec/rec14en.htm.

⁶ À paraître sur le site Internet du CEFACT-ONU à l'adresse www.unece.org/cefact/.

GROUPE 1 – MESURES COMMERCIALES

Introduction

La gestion de la chaîne d'approvisionnement est le processus stratégique qui consiste à intégrer, verticalement et/ou horizontalement, les opérations d'approvisionnement, de fabrication/assemblage, d'entreposage, de transport et de paiement des marchandises de manière à répondre aux demandes du marché.

L'objectif recherché est avant tout de réduire le nombre d'acteurs intervenant dans la chaîne, de limiter le nombre d'entreposages intermédiaires ou régulateurs et les délais d'exécution des opérations par le biais de l'automatisation et de la mise en place de systèmes informatiques. Pour y parvenir, il est possible de faire appel à des organisations spécialisées, dans le cadre d'accords globaux et de partenariats à long terme.

La circulation des produits est de plus en plus prise en charge par des intermédiaires qui proposent souvent toute la gamme des services nécessaires pour assurer leur livraison aux clients en temps voulu, à une destination donnée; il s'agit de prestataires de services logistiques internationaux.

Le commerce électronique international, en croissance rapide, se caractérise par l'échange de messages (documents) électroniques, au lieu de messages classiques sur support papier qui font ensuite l'objet d'un traitement informatique. De ce fait, la reproduction des documents est fidèle, l'exécution des tâches courantes et répétitives précise, et les délais de traitement et de transfert des données généralement réduits à quelques fractions de seconde. Par ailleurs, le commerce électronique accroît la transparence des marchés et permet de réagir plus vite. Les "livraisons juste-à-temps" sont monnaie courante.

Mesures recommandées

Mesure 1.1 Contrat cadre

Un contrat cadre de partenariat de longue durée doit, le cas échéant, être établi entre le fournisseur de produits et le client, indiquant les conditions commerciales et les instructions techniques à suivre pour passer les commandes.

Mesure 1.2 Intermédiaire

L'intermédiaire prestataire de services commerciaux et/ou de transport dans une chaîne d'approvisionnement international doit être rattaché, le cas échéant, au contrat cadre liant le fournisseur et le client, par un contrat séparé.

Mesure 1.3 Arrangements relatifs au transport

Le transport doit être organisé depuis le lieu d'origine jusqu'au lieu de destination, comporter le moins d'intermédiaires possible et limiter la manutention des marchandises elles-mêmes lors des transbordements ou des changements de mode de transport.

Mesure 1.4 Protection de l'environnement

Les opérateurs commerciaux doivent respecter les prescriptions des réglementations nationales et des accords internationaux, notamment en matière de protection de l'environnement, y compris les mesures de recyclage sûr ou de retraitement des emballages et des matières solides de manière à éliminer les problèmes de résidus et de déchets.

Mesure 1.5 Utilisation interne d'éléments de données normalisés

Les entreprises qui adoptent l'échange de données informatisé pour effectuer des opérations commerciales internationales doivent utiliser les éléments de données du Répertoire d'éléments de données commerciales des Nations Unies (UNTDDED), de l'ISO 7372 et du Répertoire EDIFACT approprié.

Mesure 1.5.1 Formats normalisés

Les entreprises qui décident de recourir aux technologies de l'information et de la communication pour effectuer des opérations commerciales internationales doivent appliquer les normes et les recommandations établies par le CEFACT-ONU (comme, par exemple, la Recommandation No 16 - LOCODE/ONU - Code des ports et autres lieux⁷ et la Recommandation No 25 - Utilisation de la norme des Nations Unies concernant l'échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport⁸ (EDIFACT/ONU)), et par les autres organisations nationales et internationales (par exemple l'Organisation internationale de normalisation, l'Organisation mondiale des douanes, l'Organisation maritime internationale, l'Organisation de l'aviation civile internationale, la Chambre de commerce internationale, l'Union internationale des télécommunications et la Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement).

Mesure 1.5.2 Alignement des documents internes

Les vendeurs et les acheteurs de produits sur les marchés internationaux doivent aligner tous leurs documents internes pertinents sur la Formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux.

Mesure 1.5.3 Incorporation des instructions d'emballage dans la commande

Lorsque des instructions d'emballage sont données, elles doivent être portées sur le bon de commande afin d'éviter d'utiliser un formulaire spécial. Les instructions de marquage du produit, d'emballage définitif et/ou transitoire peuvent également être incorporées.

⁷ www.unece.org/cefact/rec/rec16en.htm.

⁸ www.unece.org/cefact/rec/rec25en.htm.

Mesure 1.5.4 Incorporation des instructions de livraison dans la commande

Lorsque des instructions de livraison sont données, elles doivent être incorporées à la commande afin d'éviter d'utiliser un formulaire séparé pour les instructions [de livraison] ou pour la demande d'instructions de livraison.

Mesure 1.5.5 Instructions de l'importateur concernant la distribution des documents

Concernant la distribution des documents, l'importateur doit préciser ses conditions dans la commande.

Mesure 1.5.6 Généralisation de l'utilisation des marques d'expédition normalisées

Les importateurs doivent encourager l'utilisation de la marque d'expédition normalisée présentée dans la Recommandation CEFACT-ONU No 15⁹ - Simplification des marques d'expédition. S'il y a lieu, le marquage doit être effectué selon des normes conformes aux normes internationales applicables (par exemple, les normes ISO). Les marques d'expédition doivent être indiquées dans les bons de commande et les crédits documentaires.

Mesure 1.5.7 Arrivée en temps utile de l'avis d'expédition et de l'avis d'expédition par voie maritime

L'avis d'expédition et l'avis d'expédition par voie maritime doivent parvenir à l'importateur et/ou à son transitaire longtemps avant les marchandises, de façon à ce que les dispositions nécessaires à leur dédouanement et leur transport puissent être prises en temps voulu.

Mesure 1.5.8 Avis de distribution des documents émanant de l'exportateur

L'exportateur doit combiner l'avis de distribution des documents à l'avis d'expédition ou l'avis d'expédition par voie maritime.

Mesure 1.5.9 Conditions de vente normalisées

Les partenaires commerciaux doivent appliquer des conditions de vente normalisées ou utiliser des contrats types normalisés acceptés à l'échelon international ou par les partenaires d'un secteur commercial déterminé quand ils représentent équitablement les intérêts de toutes les parties. Le modèle de contrat type normalisé fourni par la CCI doit être pris en considération lors de l'établissement du contrat de vente¹⁰.

⁹ www.unece.org/cefact/rec/rec15en.htm.

¹⁰ Voir http://www.iccwbo.org/homes/statement_rules/menu_rules.asp sur le site Internet de la CCI; voir également CNUDCI "Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises (Vienne, 1980)" <http://www.uncitral.org/en-index.htm>.

Mesure 1.5.10 Termes commerciaux normalisés

Les partenaires commerciaux doivent utiliser plus largement les termes commerciaux pertinents, tels que les INCOTERMS de la CCI. Pour éviter les différends éventuels, il faudrait mentionner expressément dans le contrat la norme applicable, FCA ou CAF par exemple (Recommandation CEFACT-ONU No 5)¹¹.

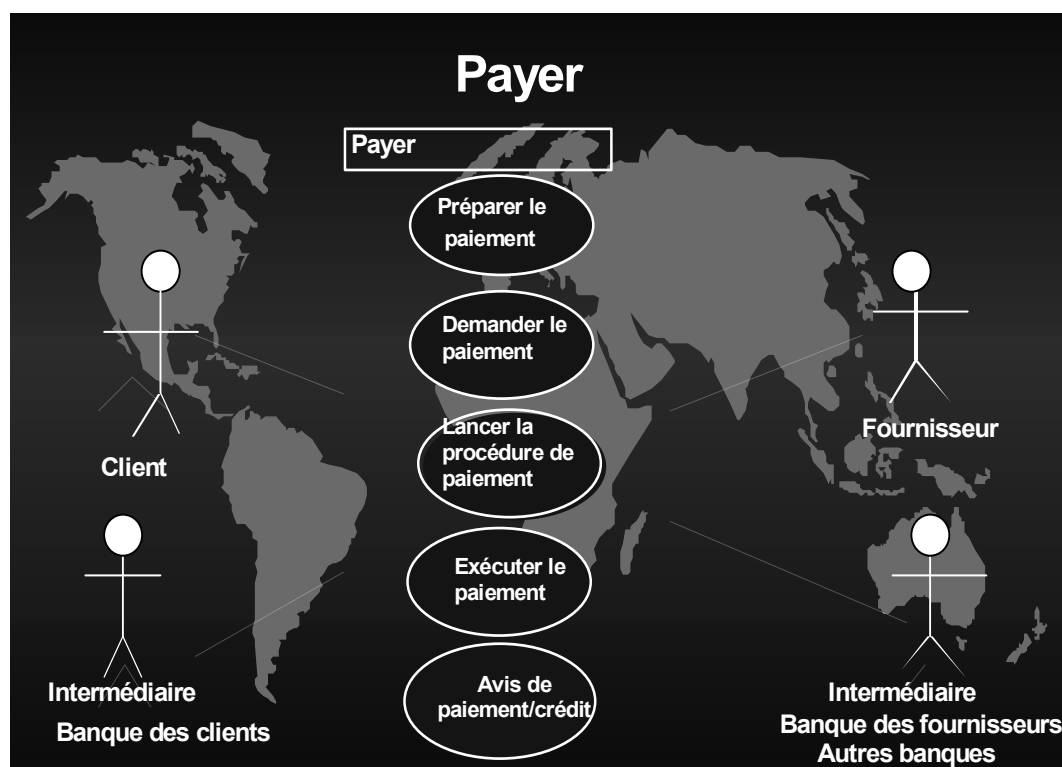
¹¹ www.unece.org/cefact/rec/rec5en.htm.

GRUPE 2 – MESURES RELATIVES AU PAIEMENT INTERNATIONAL

Introduction

Les mesures et les recommandations qui font l'objet de la présente section ont trait aux méthodes et procédures relatives au paiement des marchandises entrant dans le commerce international.

Figure 2 : Le paiement dans la chaîne d'approvisionnement international¹²



Tous les modes de paiement sont visés mais une attention particulière a été accordée à la procédure dite du compte d'achat dont l'utilisation tend à se répandre dans le commerce international. Les mesures recommandées s'adressent séparément aux opérateurs commerciaux, aux banques internationales, aux autorités nationales et aux organisations internationales, de manière à faciliter leur application. Cette approche montre qu'il est possible d'apporter

¹² Dans la notion de chaîne d'approvisionnement internationale l'opération commerciale internationale se comprend comme un tout et non comme une série d'activités fractionnées faisant intervenir différents "acteurs" comme l'exportateur, l'importateur, le transitaire, la douane, le chargeur et la banque. "L'approvisionnement" constitue l'objectif commun des acteurs du commerce international et revêt une importance stratégique particulière car il permet de révéler les obstacles qui continuent à entraver le commerce international et leurs incidences sur les coûts globaux et les délais de commercialisation.

des améliorations importantes en mettant simplement davantage l'accent sur les meilleures pratiques, au lieu d'introduire des changements radicaux par le biais de nouveaux accords et conventions internationaux. Ceci étant, deux recommandations nécessitent effectivement un accord international, l'une dans le cadre de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) et l'autre dans celui de l'Organisation mondiale du commerce (OMC).

Il ressort clairement des études préalables aux présentes recommandations que les éléments de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement commercial qui relèvent du "processus de paiement" étaient souvent négligés et sous-estimés par les entreprises qui participent au commerce international. Cette situation est préjudiciable au vendeur dans la mesure où elle est porteuse de risques de défauts de paiement, de paiements tardifs ou de fourniture des marchandises à perte.

Certaines mesures recommandées s'adressent aux banques prestataires de services internationaux. Ces dernières années, celles-ci ont axé leurs efforts sur l'amélioration des facilités de paiement au niveau national, en négligeant de faire évoluer les services de paiement internationaux, lesquels ont connu, de ce fait, peu d'avancées et de transformations réelles. Bien qu'ils ne fassent pas l'objet d'une recommandation dans le présent document, les nouveaux systèmes de paiement, qui sortent de la gamme des procédures classiques (crédits documentaires, lettres de change, etc.) devraient être étudiées plus avant et leur utilisation généralisée.

Pour ce qui est des autorités nationales et des accords internationaux, il faut espérer que les mesures proposées pourront être adoptées volontairement, de manière à encourager la libéralisation des marchés. S'il est mal géré, le processus de paiement peut coûter, d'après les estimations, jusqu'à 8 à 15 % de la valeur de la transaction. Ce coût est souvent répercuté sur l'acheteur dans le pays d'importation. Quant aux mesures de contrôle des changes, elles ont pour effet de détériorer la situation macroéconomique du pays importateur en grevant le coût des produits sur le marché intérieur et, pour finir, à l'exportation.

Il est également admis que la suppression ou la limitation des taux des droits peuvent amener certains pays à envisager d'autres moyens de limiter les échanges, par exemple, en retardant les paiements de manière à profiter le plus longtemps possible de la présence du montant en devises correspondant dans leur système bancaire national. Ces mesures sont non seulement néfastes mais elles vont aussi à l'encontre des objectifs de la mondialisation. Il est donc recommandé à l'OMC de mettre en place des mécanismes d'appel appropriés afin de prévenir ces pratiques.

Enfin, l'utilisation de l'Internet et du commerce électronique a également eu d'importantes répercussions sur le plan des pratiques de paiement et de l'accès à l'information relative, par exemple, à la solvabilité et à la fiabilité du payeur. Les présentes recommandations tiennent compte de ces évolutions mais ne sont pas incompatibles avec elles et s'appliquent aussi aux pays dans lesquels ces nouveaux services sont limités ou n'existent pas.

Mesures recommandées

Mesures 2.1 Mesures recommandées à l'intention des opérateurs du commerce international

Les huit recommandations ci-après s'adressent aux entreprises qui interviennent dans le commerce international. Elles se justifient comme étant la meilleure pratique en la matière et sont présentées sous la forme d'une liste d'actions à mettre en œuvre. Il y a lieu de noter que tous les arguments avancés revêtent une importance identique, en ce sens que l'absence de l'un d'entre eux peut empêcher ou ralentir la réception d'un paiement.

Mesure 2.2.1 Dispenser une formation adéquate au personnel du secteur du commerce international

Les entreprises qui interviennent dans le commerce international doivent veiller à ce que leur personnel soit convenablement formé aux questions de paiement international.

Mesure 2.1.2 Comprendre le processus de paiement

Il convient de s'assurer que le personnel chargé des ventes à l'exportation, ainsi que celui chargé des opérations, comprennent parfaitement le processus de paiement décrit dans la présente Recommandation, et soient bien au fait des conditions de paiement stipulées dans le contrat de vente.

Mesure 2.1.3 Utiliser les dossiers d'information sur les paiements

Un certain nombre de dossiers d'information sur les paiements dans le commerce international sont disponibles. Il est recommandé de les diffuser à l'échelle nationale de manière à ce que les entreprises puissent s'en servir pour former et informer leurs employés.

Mesure 2.1.4 Encourager le paiement rapide

De façon à encourager les clients à payer rapidement, les entreprises doivent envisager d'offrir une remise aux bons payeurs. À titre d'exemple, une remise de 1 à 3 % pourrait être offerte lorsque le paiement est effectué à la livraison, ou une remise de 0,5 à 1,5 % lorsque le paiement est reçu dans les dix jours.

Mesure 2.1.5 Contrôler le crédit

Les entreprises doivent évaluer leurs besoins d'informations en matière de crédit (solvabilité et fiabilité). Elles doivent examiner les conditions d'accès à ces informations avec leur banque ou avec leur prestataire de services d'information en matière de crédit.

Mesure 2.1.6 Conditions de paiement

À partir des informations obtenues en matière de crédit, les entreprises devraient établir les profils de leurs clients et adapter leurs conditions de paiement au risque d'insolvabilité, aux coûts inhérents au mode de paiement considéré et à la valeur des marchandises expédiées.

Mesure 2.1.7 Gérer le paiement rapide

Une fois la marchandise expédiée et livrée, un avis de livraison et de qualité doit être envoyé à l'acheteur/importateur/client, par courrier électronique ou télécopie, indiquant que la marchandise est arrivée, qu'elle est conforme aux spécifications stipulées dans le contrat en matière de qualité et que le vendeur espère un paiement rapide et ponctuel.

Mesures 2.1.8 Réduire les frais de recouvrement

Les entreprises doivent solliciter auprès de leurs banques des moyens de recouvrement et des services de financement des opérations commerciales dans les pays des acheteurs/importateurs de manière à accélérer la perception des sommes à recevoir et réduire les coûts financiers des transactions.

Mesures 2.2 Mesures recommandées à l'intention des banques commerciales

Les mesures recommandées dans la présente section s'adressent aux banques qui fournissent des services de paiement international. Elles visent à accroître l'efficacité du processus de paiement et, de ce fait, à améliorer les services proposés par ces banques à leurs clients.

Mesure 2.2.1 Fournir des informations sur la solvabilité des clients

Les banques doivent conclure des accords de partenariat avec des prestataires commerciaux pour fournir à leurs clients professionnels qui effectuent des opérations de commerce international des informations en matière de solvabilité et de fiabilité permettant, à la fois aux vendeurs et aux banques qui financent l'opération d'avoir une évaluation bien plus fine des risques encourus.

Mesure 2.2.2 *Conseils concernant les modes de paiement*

Les banques doivent fournir à leurs clients des conseils clairs et objectifs concernant les modes de paiement appropriés, qui prennent en compte la solvabilité de l'acheteur, le risque de défaut de paiement par rapport à la taille du client et la valeur de la marchandise expédiée. Sur la base de ces critères, le mode de paiement recommandé doit être le moins coûteux et le plus efficace possible pour le client de la banque.

Mesure 2.2.3 Réduire les coûts de recouvrement

Les banques doivent fournir des moyens de recouvrement des sommes à recevoir et de financement des opérations commerciales dans le pays de l'acheteur aux clients qui utilisent des contrats de vente libellés dans la devise de ce pays. Ces moyens doivent être proposés à toutes les entreprises indépendamment de leur taille.

Mesures 2.3 Mesures recommandées à l'intention des autorités nationales

Les mesures recommandées suivantes s'adressent aux autorités nationales.

Mesure 2.3.1 Contrôle des changes

Le contrôle des changes par les autorités nationales ne doit pas imposer des modes de paiement spécifiques, tels que les lettres de crédit documentaire ou les encaissements documentaires. Ces exigences entraînent des retards, alourdissent les coûts, accroissent la complexité, constituent un obstacle non tarifaire au commerce et ne contribuent pas réellement à renforcer l'efficacité du contrôle des changes.

Mesure 2.3.2 Mesures visant à décourager le paiement tardif

Les autorités nationales doivent légiférer sur les retards de paiement afin d'encourager le paiement rapide aux conditions commerciales reconnues.

Mesures 2.4 Mesures recommandées dont la mise en œuvre suppose des accords et des normes internationaux

Les propositions à long terme, énoncées ci-après, nécessitent un accord entre les autorités et les organisations commerciales et financières nationales et leurs équivalents sur le plan international :

Mesure 2.4.1 Normalisation des bonnes pratiques en matière de paiement

Les pays devraient appliquer la norme révisée ISO 9001:2000 "Systèmes de management de la qualité – exigences" et la norme révisée connexe ISO 9004:2000 "Systèmes de management de la qualité – Lignes directrices pour l'amélioration des performances", qui supposent des engagements de la part de l'entreprise en matière de pratiques de paiement. Il convient de vérifier si le système de paiement correspond bien aux arrangements contractuels.

Mesure 2.4.2 Élimination des obstacles (non tarifaires) en matière de paiements internationaux

L'OMC devrait envisager, dans le cadre du prochain cycle de négociations commerciales, des mesures propres à empêcher le recours excessif aux procédures de paiement obligatoires. Il en va ainsi, par exemple, des procédures appliquées aux fins de contrôle des changes et de celles qui entraînent des retards inutiles en bloquant les fonds dans le circuit bancaire national, lorsqu'elles constituent un obstacle non tarifaire. Des voies de recours appropriées devraient être prévues dans le cadre du mécanisme de règlement des différends en vigueur à l'OMC.

GROUPE 3 – MESURES RELATIVES AUX CONTRÔLES OFFICIELS

Introduction

La libéralisation des échanges constitue un des éléments déterminant de la croissance économique mais, trop souvent, cette réalité ne se traduit pas par des mesures visant à faciliter et à accélérer la circulation internationale des marchandises. Les secteurs du commerce et du transport doivent encore se conformer à de nombreuses procédures et formalités qui entravent le développement des innovations dans ces domaines et alourdissent inutilement les coûts de la chaîne des opérations.

De nombreux contrôles touchant les marchandises qui circulent entre les États demeurent cependant légitimes et conformes à l'intérêt général aux plans national et international. Des ressources doivent être mobilisées, les marchandises dangereuses, les déchets à risques et les matières radioactives surveillés et les drogues illégales interdites. De nombreuses obligations ne découlent pas des procédures douanières, mais de procédures appliquées par d'autres autorités intervenant dans le commerce transfrontières.

Le nécessaire équilibre entre l'intérêt général et les intérêts privés devrait être établi sur la base d'une coopération suivie. Le fait que différentes autorités interviennent rend nécessaire la coordination et la transparence des actions qu'elles mènent de manière à faciliter le commerce.

En ce qui concerne les administrations des douanes, la révision de la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto) permettra une harmonisation plus poussée des procédures et des pratiques douanières dans le monde entier. Dans ladite Convention révisée, telle qu'elle a été modifiée par le Protocole d'amendement de Bruxelles du 26 juin 1999, les administrations des douanes s'engagent à :

- assurer transparence et prévisibilité à toutes les parties intervenant dans le commerce international;
- faire appel aux techniques de gestion des risques;
- coopérer avec les autres autorités compétentes et les milieux d'affaires;
- appliquer les normes internationales appropriées.

Les pays devraient donc faire tout ce qui est en leur pouvoir pour adhérer à cette Convention¹³. Si une adhésion officielle n'est pas encore possible, ils devraient dès qu'ils le peuvent appliquer les normes et les mesures recommandées dans la Convention de Kyoto révisée.

La Déclaration ministérielle de Columbus sur l'efficacité commerciale (publiée par la CNUCED) et les Directives internationales de douane (publiées par la CCI) contiennent aussi des recommandations axées sur l'assouplissement et la normalisation plus poussés des pratiques douanières.

¹³ Pour plus d'information, voir le site Internet www.wcoomd.org/frmpublic.htm.

En ce qui concerne l'intervention des services d'inspection avant expédition dans les activités liées à la douane, la Recommandation CEE/FAL N° 27: Inspection avant expédition¹⁴ dispose que cette intervention ne devrait avoir lieu que pendant un laps de temps limité, au cours duquel, le gouvernement concerné doit faire tout son possible pour que les services de douane reprennent leurs fonctions habituelles.

Mesures recommandées

Mesure 3.1 Prévisibilité

Les délais impartis, les procédures appliquées et les frais liés à la réglementation officielle, doivent être prévisibles.

Mesure 3.2 Transparence

Toute l'information pertinente de caractère général touchant aux lois et règlements, y compris les renseignements relatifs aux exigences en matière de procédures et de contrôles, doit être mise à la disposition de la profession ainsi que des organismes gouvernementaux. Dans une perspective globale de coopération, les nouvelles lois et réglementations ainsi que tout amendement les concernant, doivent être communiquées à la profession pour observations, avant leur entrée en vigueur. Elles doivent être mises à leur disposition sur papier ou sous forme électronique, bien avant qu'elles n'entrent en vigueur.

Des pôles d'information doivent être mis en place au sein de l'administration compétente pour assurer l'information et l'orientation des professionnels.

Des actions de vulgarisation doivent être organisées périodiquement à l'intention de la profession.

Mesure 3.3 Analyse des coûts et des avantages

Avant d'adopter de nouvelles prescriptions ou de maintenir les règles en vigueur en matière d'inspection, de contrôle et d'essai des marchandises entrant dans le commerce international, les autorités compétentes doivent soumettre ces projets à une analyse coûts-avantages, en consultation avec la profession.

Mesure 3.4 Exigences en matière de données

Les autorités publiques doivent limiter autant que faire se peut les données et documents exigés aux fins de contrôle et, lorsque c'est possible, utiliser les renseignements commerciaux.

Mesure 3.5 Présentation des données

Les autorités publiques doivent demander les données d'exportation et d'importation une seule fois et autoriser leur présentation à une entité unique (concept du guichet unique).

¹⁴ www.unece.org/cefact/rec/rec27en.htm.

Mesure 3.6 Dépôt anticipé

Les autorités publiques doivent autoriser la mainlevée immédiate des marchandises à leur arrivée au lieu indiqué. De manière à faciliter leur dédouanement, le dépôt anticipé des documents doit être autorisé¹⁵.

Mesure 3.7 Paiement différé

Les autorités publiques doivent accorder des facilités de report de paiement à toutes les personnes qui fournissent une garantie adéquate, ou qui peuvent être agréées d'une autre manière par les autorités compétentes.

Mesure 3.8 Coordination des inspections matérielles par les autorités publiques

Si plusieurs autorités publiques doivent inspecter les marchandises, lesdites inspections doivent être coordonnées et, si possible, effectuées en même temps.

Mesure 3.9 Contrôles sélectifs limités, fondés sur la gestion des risques

Les contrôles exercés par les autorités publiques doivent être limités au minimum nécessaire pour répondre à leurs principaux objectifs et effectués sur une base sélective en recourant dans la mesure du possible aux techniques de gestion des risques.

Mesure 3.10 Contrôles par audit

Pour pouvoir faire face au développement du commerce à l'échelon mondial et offrir au secteur privé des mesures de facilitation plus étendues, les autorités devraient avoir de plus en plus souvent recours à des contrôles par audit faisant appel aux systèmes comptables des entreprises.

Ces contrôles devraient être coordonnés, dans la mesure du possible, et effectués au même moment par l'ensemble des différentes autorités concernées.

Les contrôles par audit n'empêchent pas de procéder à une vérification matérielle des marchandises. (Convention de Kyoto révisée, chapitre 6, paragraphe 7.2)¹⁶.

Mesure 3.11 Certificats d'origine

La certification ou la déclaration de l'origine sur la facture commerciale ou sur des formulaires spécifiques ne doit être exigée que dans les cas où une telle déclaration ou certification est

¹⁵ "La législation nationale prévoit les conditions du dépôt et de l'enregistrement ou de l'examen de la déclaration de marchandises et des documents justificatifs avant l'arrivée des marchandises." (Norme 3.25 de la Convention de Kyoto révisée), voir aussi les directives 4.6 au chapitre 3 de la Convention de Kyoto révisée (www.wcoomd.org/Kyoto/ch6e-ver.pdf).

¹⁶ www.wcoomd.org/Kyoto/ch6e-ver.pdf.

essentielle pour la bonne application des mesures de politique commerciale, la prévention des fraudes ou l'application des régimes préférentiels.

La déclaration d'origine faite par l'exportateur sur la facture commerciale doit être acceptée.

Si un certificat d'origine séparé est exigé, celui-ci doit être fondé sur des critères établis et conçu sur la base du modèle agréé sur le plan international pour ce type de certificat.

L'importateur doit être autorisé à conserver le certificat d'origine et à ne le produire que si la demande lui en est faite.

Les certificats sur papier ordinaire doivent être admis, dans la mesure où les exigences en matière de sécurité sont satisfaites.

La communication par voie électronique des renseignements relatifs à l'origine doit être autorisée dans la mesure où les exigences en matière de sécurité sont satisfaites.

Mesure 3.12 Légalisation des documents

La légalisation des documents (par exemple les factures consulaires) ne doit pas être exigée.

Mesure 3.13 Marchandises dangereuses, déchets à risques et matières radioactives

Les réglementations nationales doivent se conformer aux normes internationales (Recommandation CEE-ONU No 11 – Aspects documentaires du transport international de marchandises dangereuses)¹⁷.

Mesure 3.14 Redevances perçues au titre des services

Les autorités publiques ne doivent pas exiger des redevances spéciales pour les services fournis hors des heures ouvrées légales.

¹⁷ www.unece.org/cefact/rec/rec11en.htm.

GROUPE 4 – MESURES RELATIVES AU TRANSPORT

Introduction

Le transfert matériel, dans des conditions sûres, fiables et précises, des marchandises entre le fournisseur commercial et son client est essentiel pour la conclusion satisfaisante d'une opération commerciale.

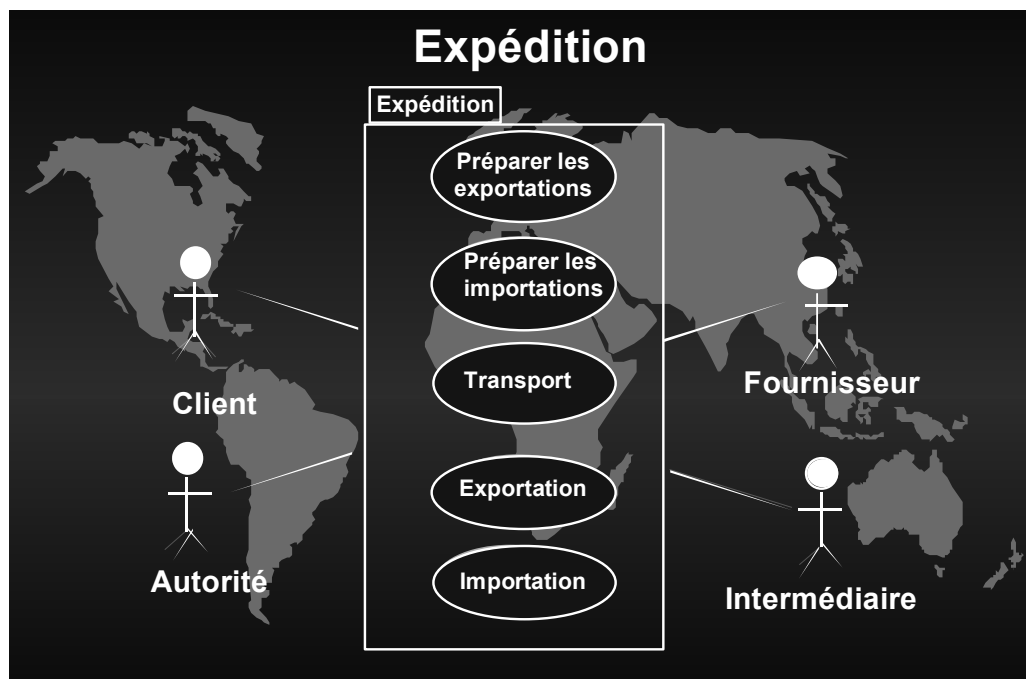


Figure 3 : Diagramme de l'expédition

Le transport est l'une des principales composantes du commerce international et les procédures appliquées dans ce domaine sont donc capitales pour que le transport soit effectué de manière efficace. Il s'agit essentiellement de choisir des services de transport et de passer un contrat pour les obtenir, de déterminer qui est responsable des marchandises transportées et dans quelle mesure celles-ci sont assurées, d'enregistrer les marchandises, de notifier les mesures prises et de demander le paiement des services fournis.

Outre les entreprises de transport et les transporteurs, les transitaires, les agents en douane, les sociétés de manutention des marchandises et les sociétés d'exploitation d'installations portuaires, d'entrepôts et de terminaux, jouent un rôle important en fournissant des services intermédiaires entre le moment où les marchandises sont expédiées par l'exportateur et celui où elles parviennent à l'importateur. Il arrive parfois que ces services ne soient utilisés qu'en certains points de passage des marchandises entrant dans le commerce international, mais le plus souvent on y a également recours au départ et au lieu de destination finale.

Les documents utilisés pour le transport correspondent à ces principaux domaines d'activité et peuvent être classés comme suit : 1) documents contractuels; et 2) documents constituant des accusés de réception. Ils devraient être alignés sur la Formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux, présentée dans la Recommandation No 1¹⁸, en particulier :

- Les polices et attestation d'assurance quand elles sont émises pour des envois individuels et les déclarations d'assurance établies au titre d'un "contrat d'abonnement";
- Les instructions d'expédition;
- Les instructions d'expédition par voie maritime;
- Les lettres de transport maritime et les connaissements;
- Les documents de transport multimodal;
- Les documents de transport universels;
- La déclaration de cargaison (OMI FAL 2);
- La déclaration de marchandises dangereuses (OMI FAL 7); et
- L'avis d'arrivée.

Mesures recommandées

Mesure 4.1 Assouplissement des conditions quand l'assurance est à la charge de l'exportateur

Quand l'assurance est à la charge de l'exportateur [cas des envois INCOTERMS (établis par la CCI) CAF et CIP et autres opérations semblables], la certification de l'existence de cette assurance doit être acceptée telle qu'elle est donnée par l'assureur si elle revêt la forme habituelle dans le pays considéré (par exemple, police, attestation, déclaration, reconnaissance etc.).

Hors ces formes, il est permis d'utiliser une fiche de souscription ou un cachet apposé sur un autre document commercial (facture par exemple), avec indication de la procédure pour les demandes en garantie et les conditions d'assurance, s'il s'agit de conditions types. Si tel n'est pas le cas, un exemplaire des conditions d'assurance doit être envoyé à l'importateur. Pour les envois

¹⁸ La Recommandation No 1 du CEFACT-ONU (Formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux 1972, nouvelle édition en 2001) vise à fournir une base internationale pour la normalisation des documents utilisés pour le commerce et le transport internationaux, ainsi que pour leur représentation visuelle. Elle est destinée à servir de modèle pour la conception des documents relatifs aux diverses activités administratives, commerciales, productives et de distribution qui composent le commerce extérieur, que lesdits documents soient remplis de façon manuscrite, par des moyens mécaniques comme les machines à écrire et les imprimantes automatiques, ou par des méthodes de reprographie. En 1985, l'ISO a adopté la norme internationale ISO 6422 (Formule-cadre pour les documents commerciaux).

qui se renouvellent régulièrement, une confirmation générale directe de couverture adressée par l'assureur à l'importateur peut remplacer les documents d'assurance individuels.

Mesure 4.2 Assouplissement des conditions quand l'assurance est à la charge de l'importateur

Quand l'assurance est à la charge de l'importateur [cas des envois INCOTERMS (établis par la CCI), à l'exception des envois CAF et CIP et autres opérations semblables], il n'est pas nécessaire de produire des documents d'assurance individuels (police et attestation), sauf pour certaines opérations portant sur de grandes quantités.

Cependant, dans leur propre intérêt, les importateurs doivent prévoir avec leurs assureurs l'émission d'une police flottante, d'un contrat d'abonnement ou d'un contrat type similaire qui leur garantira une protection pour toutes les déclarations faites en application du contrat; il faut convenir avec l'assureur d'un système simple permettant d'indiquer tous les envois à assurer.

Mesure 4.3 Emploi volontaire des Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal

Pour les opérations de transport multimodal, les entreprises de transport doivent utiliser les documents de transport existants, basés sur les Règles CNUCED/CCI applicables en la matière. Selon la disposition 2.6 de ces Règles, l'expression "documents de transport multimodal" désigne un document qui constitue la preuve d'un contrat de transport multimodal et qui peut, le cas échéant, être remplacé par des messages conçus pour être utilisés dans le cas d'échanges de données informatisés (Recommandation CEFACT-ONU No 12)¹⁹.

Si l'entreprise tient à concevoir son propre document de transport multimodal, la présentation de ce document doit être alignée sur la formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux et reprendre les Règles CNUCED/CCI ou y faire référence.

Mesure 4.4 Promotion des lettres de transport maritime et de documents de transport multimodal non négociables

Des lettres de transport maritime et des documents de transport multimodal non négociables doivent être prévus par les vendeurs et les acheteurs chaque fois que ce moyen est disponible et approprié. Les entreprises de transport et les transporteurs doivent toujours proposer un document de transport non négociable, en gardant à l'esprit qu'il peut être utilisé dans le cadre de crédits documentaires si le donneur d'ordre le stipule (CCI UCP 500)²⁰.

¹⁹ www.unece.org/cefact/rec/rec12en.htm.

²⁰ Voir UCP/RUU. Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires. (UCP 500, Publication CCI 500, Paris); site Internet : www.iccwbo.org.

Mesure 4.5 Préparation des documents de transport sur le lieu de destination, au moyen de techniques d'échange de données informatisé (EDI)

Il faudrait mettre au point des logiciels, des installations et des procédures informatiques, faisant appel aux techniques EDI et aux outils électroniques professionnels pour préparer les documents de transport dans le pays de destination.

Mesure 4.6 Ratification de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international de l'OMI

La Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965 (édition de 1998) a pour objet de faciliter le transport maritime en assouplissant et en réduisant les formalités et les exigences en matière de documents. Les pays qui n'ont pas encore ratifié la Convention ou qui n'y ont pas encore adhéré sont instamment invités à en devenir partie contractante puis à la mettre en application, reconnaissant ainsi son importance.

Mesure 4.7 Ratification du Protocole additionnel de Montréal (Protocole No 4) à la Convention de Varsovie

Le Protocole de Montréal (Protocole No 4) à la Convention de Varsovie est entré en vigueur le 14 juin 1998; il s'applique uniquement au transport aérien entre les territoires des 43 parties contractantes (au 30 juin 1999). Les pays qui ne l'ont pas encore ratifié sont instamment invités à le faire, reconnaissant ainsi son importance pour le développement de leur secteur du transport aérien, et à prendre les dispositions nécessaires pour le mettre en application²¹.

Mesure 4.8 Tirer parti de l'entrée en vigueur du Protocole additionnel de Montréal (Protocole No 4) à la Convention de Varsovie

Avec l'entrée en vigueur du Protocole additionnel de Montréal (Protocole No 4), vendeurs et acheteurs doivent profiter de la suppression des dispositions imposant que la lettre de transport aérien soit un document sur papier. Le cas échéant, celle-ci peut être remplacée par des données traitées et transmises par des moyens électroniques pour les opérations de transport aérien entre les territoires de deux parties contractantes.

Mesure 4.9 Communication en temps voulu de l'avis d'arrivée

Les entreprises de transport et les transporteurs doivent faire en sorte que l'avis d'arrivée soit communiqué à toutes les parties intéressées bien avant l'arrivée des marchandises et, en fonction du temps dont ils disposent, ils doivent envoyer cet avis par télécopie, courrier

²¹ Le 28 mai 1999, la "Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international" (Convention de Montréal, 1999), a été ouverte à la signature et, en fonction du nombre des ratifications, devrait entrer en vigueur prochainement. Elle remplacera, pour les États qui en sont parties ainsi qu'au Protocole de Montréal No 4, les dispositions de ce dernier instrument.

électronique ou par un moyen semblable, ou utiliser un document aligné sur la formule-cadre des Nations Unies²², éventuellement une copie du document de transport.

Mesure 4.10 Pratiques normalisées en matière d'avis préalable d'arrivée

Les entreprises de transport, transporteurs, transitaires, importateurs, et agents de douane et autres autorités doivent étudier les besoins de chaque partie en matière d'avis préalable d'arrivée en vue d'élaborer des pratiques normalisées, particulièrement pour les très courts trajets.

Mesure 4.11 Systèmes de localisation et de suivi des marchandises

Les transporteurs devraient être encouragés à adopter des systèmes de localisation et de suivi électroniques des marchandises permettant de fournir par anticipation aux clients des informations sur le lieu où se trouvent leurs envois.

²² Voir l'introduction de la partie concernant les mesures du groupe 4 ci-dessus et la note de bas de page y afférente.