

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

RESTRICTED

G/C/W/80

23 mai 1997

(97-2149)

**Conseil du commerce des marchandises
2 juin 1997**

FACILITATION DES ECHANGES

Note d'information du Secrétariat

- i) A Singapour, les Ministres ont chargé le Conseil du commerce des marchandises (CCM) "d'entreprendre des travaux exploratoires et analytiques, en s'inspirant des travaux des autres organisations internationales compétentes, au sujet de la simplification des procédures commerciales pour voir s'il y a lieu d'établir des règles de l'OMC dans ce domaine" (WT/MIN(96)/DEC).
- ii) A sa réunion du 27 janvier 1997, le CCM a demandé au Secrétariat de réunir pour mai 1997 des renseignements sur les travaux déjà effectués ou en cours au sujet de la facilitation des échanges dans d'autres organisations internationales, y compris les organisations non gouvernementales. Dans un premier temps, il lui a demandé de donner un aperçu des activités de facilitation des échanges menées par ces organisations (G/C/M/17). En réponse à cette demande, le Secrétariat a élaboré une note d'information succincte pour la réunion du CCM du 26 mars 1997 (G/C/W/70).
- iii) La présente note d'information s'articule de la manière suivante: la section A porte sur les travaux des organisations internationales intergouvernementales. La section B est consacrée aux travaux entrepris par des organisations internationales non gouvernementales. La section C donne un bref aperçu des travaux se rapportant à la facilitation des échanges effectués par des organisations régionales, des zones de libre-échange et des unions douanières. La section D rend brièvement compte d'autres initiatives et activités menées dans ce domaine et la section E contient une liste non exhaustive des dispositions de l'OMC concernant les procédures commerciales.
- iv) Cette note mentionne un grand nombre d'organisations et aborde un large éventail de questions qui sont liées à l'activité commerciale. Conformément au mandat que lui a confié le CCM, le Secrétariat a essayé de faire un tour d'horizon des activités menées par d'autres organisations. Il donne, dans le corps du texte, un bref aperçu de ce travail en ce qui concerne les principaux aspects qui touchent à la "simplification des procédures commerciales". Les annexes contiennent des renseignements plus détaillés sur les travaux de certaines organisations.
- v) Le Secrétariat présente ce document au CCM étant entendu que d'autres activités et d'autres initiatives concernant la facilitation des échanges peuvent exister; il ne faut en aucun cas attribuer une quelconque signification au fait que le Secrétariat ait pu omettre de mentionner telle ou telle activité ou initiative. Le Secrétariat a élaboré ce document, du mieux qu'il pouvait, compte tenu du temps et des renseignements dont il disposait.

TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
A. ORGANISATIONS INTERNATIONALES INTERGOUVERNEMENTALES . . .	4
I. Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE)	4
Historique	4
Echange de données informatisé (EDI)	6
Autres travaux de la CEE	6
Modélisation de la transaction commerciale internationale	6
II. Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)	7
Historique	7
Symposium des Nations Unies sur l'efficacité commerciale	8
Programme des pôles commerciaux	9
Autres travaux de la CNUCED	10
III. Organisation mondiale des douanes (OMD)	11
Historique	11
Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto)	12
Révision actuelle de la Convention de Kyoto	13
Convention relative à l'admission temporaire (Convention d'Istanbul)	14
Convention internationale sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises	15
Convention internationale d'assistance mutuelle administrative en vue de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières (Convention de Nairobi)	15
Autres conventions douanières gérées par l'OMD	15
Autres instruments et programmes	16
IV. Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI)	17
V. Organisation maritime internationale (OMI)	17
Convention visant à faciliter le trafic maritime international	18
VI. Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)	18
VII. Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) . .	19
VIII. Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) . .	20
IX. Centre du commerce international (CCI)	20
X. Banque mondiale	20
XI. Organisation internationale de normalisation (ISO)	20
B. ORGANISATIONS INTERNATIONALES NON GOUVERNEMENTALES . . .	21
I. Association du transport aérien international (IATA)	21
II. Chambre de commerce internationale (CCI)	21
III. Chambre internationale de la marine marchande (CIMM)	22
IV. Union internationale des transports routiers (IRU)	23
V. Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA)	23
C. ORGANISATIONS REGIONALES ET ZONES DE LIBRE-ECHANGE OU UNIONS DOUANIERES	23
I. Mécanisme de coopération Asie-Pacifique (APEC)	23
II. Union européenne (UE)	24
III. Accord de libre-échange nord-américain (ALENA)	25

	<u>Page</u>
D. AUTRES ACTIVITES ET INITIATIVES	25
E. LISTE DES DISPOSITIONS DES ACCORDS DU CYCLE D'URUGUAY ET DU GATT DE 1994 QUI SE RAPPORTENT A LA FACILITATION DES ECHANGES	26
Article V - Liberté de transit	26
Article VII - Valeur en douane	26
Article VIII - Redevances et formalités se rapportant à l'importation et à l'exportation	27
Article IX - Marques d'origine	27
Article X - Publication et application des règlements relatifs au commerce	27
Accord sur la mise en oeuvre de l'article VII du GATT de 1994 (Accord sur l'évaluation en douane)	27
Accord sur les règles d'origine	28
Accord sur les procédures de licences d'importation	28
Accord sur l'inspection avant expédition	28
Accord sur les obstacles techniques au commerce	28
Accord général sur le commerce des services	29
Accord sur les aspects des droits de propriété intellectuelle qui touchent au commerce	29
Accord sur l'application des mesures sanitaires et phytosanitaires	29

ANNEXES

Annexe I: RECOMMANDATIONS DE LA CEE/ONU	30
Annexe II: EXPLICATIONS CONCERNANT L'EDI ET L'EDIFACT/ONU	34
Annexe III: LES ANNEXES A LA CONVENTION DE KYOTO (OMD)	37
Annexe IV: LES ANNEXES A LA CONVENTION D'ISTANBUL (OMD)	45
Annexe V: LES ANNEXES A LA CONVENTION DE NAIROBI	49
Annexe VI: AUTRES CONVENTIONS DE L'OMD	50
Annexe VII: RECOMMANDATIONS DE L'OMD	53
Annexe VIII: NORMES DOUANIERES INTERNATIONALES DE L'OMD	56
Annexe IX: PRESENTATION DETAILLEE DES ACTIVITES DE LA CNUDCI	57
Annexe X: PRESENTATION DETAILLEE DE LA CONVENTION DE L'OMI VISANT A FACILITER LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL (FAL) ET DE SES AMENDEMENTS	61
Annexe XI: PRINCIPES DIRECTEURS INTERNATIONAUX POUR LES DOUANES DE LA CCI	63
Annexe XII: OUTILS COMMERCIAUX DE LA CCI	64
Annexe XIII: RENSEIGNEMENTS ADDITIONNELS CONCERNANT LES ACTIVITES DE L'IRU	65
Annexe XIV: DOCUMENTS DE LA FIATA POUR LA FACILITATION DU COMMERCE	66
Annexe XV: CONVENTIONS DES NATIONS UNIES EN RAPPORT AVEC LA FACILITATION DU COMMERCE	67

A. ORGANISATIONS INTERNATIONALES INTERGOUVERNEMENTALES

I. Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE)

Historique

1. La CEE a engagé des travaux sur les activités de facilitation des échanges en 1960 quand, à la suite d'une initiative présentée en 1959 par les pays nordiques, il a été décidé d'établir un groupe d'experts chargé d'étudier les moyens de simplifier et de normaliser les documents d'exportation. En 1971, les travaux concernant la facilitation des échanges ont été réorganisés et confiés à un nouvel organe, le Groupe de travail de la facilitation des procédures du commerce international, également appelé "Groupe de travail 4" ou "WP.4". Les activités du WP.4 ont été axées sur les deux objectifs décrits ci-après, et ont été menées, dans chaque cas, par un groupe d'experts (GE.1 et GE.2):

"analyser les "formalités" et procédures commerciales, qui reflètent les besoins des participants au commerce international en matière d'informations (juridiques, administratives, commerciales ou opérationnelles); et

mettre au point des méthodes améliorées de transmission des informations commerciales (traitement informatisé et télétransmission) susceptibles de remplacer les documents sur papier traditionnels".

Les groupes d'experts étaient composés de représentants des gouvernements membres de la CEE ainsi que de représentants des organismes nationaux de facilitation des échanges, de grandes organisations internationales et de pays ne faisant pas partie de la CEE. Les pays membres des Nations Unies qui n'étaient pas parties à la CEE/ONU étaient autorisés à participer aux travaux du WP.4 conformément aux dispositions de l'article 11 des Statuts de la CEE.

2. La plupart des organisations internationales et intergouvernementales qui jouent un rôle dans le domaine de la facilitation des échanges se servent des normes de la CEE comme base de travail et s'emploient à assurer leur mise en oeuvre. Les travaux des deux groupes d'experts avaient les objectifs de facilitation des échanges suivants:

- "chercher à améliorer les procédures commerciales afin d'aider les gouvernements et les partenaires commerciaux à agir de manière plus efficace et plus rationnelle tout en réduisant au minimum les retards et les coûts, ce qui implique notamment de ... réduire ainsi les obstacles "artificiels" à un accroissement de la participation au commerce mondial;
- réduire le coût de l'établissement des documents utilisés dans le commerce en cherchant, en coopération avec les parties intéressées et les autorités concernées, à réduire, à simplifier et à harmoniser au niveau international l'information et les documents exigés pour le commerce extérieur ...;
- normaliser les formats utilisés au niveau international pour acheminer (que ce soit par des moyens électroniques ou sur papier) les informations nécessaires aux transactions dans les domaines de l'administration, du commerce et du transport ...;
- faire en sorte que les flux d'information relatifs à la distribution de biens et des services facilitent le développement industriel national ou la croissance des échanges extérieurs au lieu de les entraver ...".

3. En février 1997, le WP.4 a été remplacé par le Centre pour la facilitation des procédures et des pratiques dans l'administration, le commerce et les transports (CEFACT) conformément à une décision prise par le Comité pour le développement du commerce à sa 45ème session. Le CEFACT a réorganisé les travaux du WP.4 de façon à rationaliser le processus de prise de décision, promouvoir les efforts de collaboration et déléguer la prise de décision technique aux experts travaillant sur le terrain. Les travaux du Centre sont effectués au sein de groupes techniques informels; le CEFACT autorise les pays non membres de la CEE, ainsi que les organisations internationales et les ONG reconnues qui le désirent, à participer pleinement à ses réunions ainsi qu'à sa structure de gestion; il utilise les services des centres de liaison des commissions régionales de l'ONU intéressées ainsi que ceux d'une équipe de travail intersecrétariats composée de membres du personnel de la CEE, de la CNUCED et du CCI. Il collabore également avec le secteur privé et d'autres organisations intergouvernementales qui peuvent participer directement à ses travaux.

4. L'une des premières réalisations du WP.4 a été l'élaboration, au cours des 37 dernières années, des recommandations CEE/ONU relatives à la facilitation des échanges.¹ L'Organisation internationale de normalisation (ISO) a adopté plusieurs de ces recommandations qui sont devenues des normes internationales ISO (voir ci-dessous la partie concernant l'ISO). La première recommandation a été la Formule-cadre des Nations Unies qui établit un ensemble des règles concernant la présentation des documents commerciaux nationaux. Avant l'application de cette recommandation, les renseignements fournis sur les nombreux documents nécessaires pour procéder aux transactions commerciales étaient éparpillés à différents endroits sur les diverses formules et il n'existait pas de système uniforme. Depuis la mise en oeuvre de cette recommandation, qui s'est généralisée dans les années 70, les formules sont imprimées sur du papier de même format et comportent des éléments d'information communs disposés de la même façon sur chacune d'entre elles. En ce qui concerne le domaine des procédures commerciales, il convient de noter la recommandation n° 18, intitulée "Mesures destinées à faciliter les procédures du commerce international", qui porte, entre autres choses, sur certains aspects des procédures douanières et de l'inspection avant expédition. La CEE est en train de réexaminer et de mettre à jour cette recommandation.

5. Les renseignements recueillis pendant la durée d'une transaction commerciale peuvent être rassemblés dans une série de documents ou dans un fichier électronique. Les documents sur papier forment la base de l'échange d'informations entre êtres humains, tandis que les fichiers électroniques servent à échanger des informations entre ordinateurs. Cette observation est à l'origine du système d'échange de données informatisé ou EDI. Quel que soit le support utilisé (papier ou informatique), la question centrale reste l'échange et la circulation dans le temps de l'information; la facilitation des échanges consiste à trouver des moyens d'accélérer les flux d'information en simplifiant les procédures pertinentes.

6. Les travaux effectués sur la Formule-cadre des Nations Unies ont fait prendre conscience de la nécessité de structurer les données commerciales et de gestion et ont abouti à l'élaboration de codes normalisés et d'éléments de données destinés à être utilisés dans les échanges d'information sur support papier et sur support électronique. Ces normes sont regroupées dans trois volumes qui forment le Répertoire d'éléments de données commerciales des Nations Unies (UNTDDED), et figurent également dans certaines recommandations de la CEE. Le volume I du Répertoire comprend les définitions d'un millier d'éléments de données, y compris ceux du système EDIFACT/ONU; le volume II répertorie les codes normalisés correspondant aux éléments de données; le volume III contient les 26 recommandations de la CEE. Le volume I, consacré aux éléments de données, constitue une norme ISO (ISO 7372) qui est tenue à jour conjointement par la CEE et le secrétariat central de l'ISO.

¹On trouvera à l'annexe I une liste complète de ces recommandations et de ces normes.

Echange de données informatisé (EDI)

7. L'utilisation d'ordinateurs dans les opérations d'achat ou de vente entre particuliers, entre particuliers et sociétés ou entre sociétés, également appelée "commerce électronique", a permis dans une large mesure de faciliter le commerce international en réduisant le volume de documents écrits utilisés lors d'une opération commerciale. Plusieurs moyens sont disponibles: Internet, le World Wide Web, le courrier électronique et l'échange de données informatisé (EDI). L'EDI peut être défini comme un échange structuré de données entre des applications installées dans différentes sociétés. Un message structuré est mis en forme conformément à un arrangement prédéfini concernant la façon d'introduire des informations sur un fichier. Pour les documents sur papier, on utilise une "formule". Le format généralement utilisé pour échanger des données informatisées est le système EDIFACT/ONU (Règles des Nations Unies concernant l'échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport).

8. Le système EDIFACT/ONU est une norme internationale applicable à la mise en forme et au classement des données dans l'EDI. Il a été conçu dans le cadre des travaux sur l'EDI effectués par le WP.4 en vue d'élaborer une norme internationale susceptible de remplacer les deux normes nationales qui étaient appliquées aux Etats-Unis et en Europe et créaient des entraves au commerce international. L'EDIFACT/ONU est un ensemble de normes, de répertoires et de directives pour l'échange électronique de données structurées, portant en particulier sur le commerce des biens ou des services, entre des systèmes informatiques autonomes installés dans différentes organisations, ne tenant pas compte du type d'ordinateurs ou de logiciels utilisés. En d'autres termes, l'EDI devrait remplacer l'échange de documents commerciaux sur support papier.

9. L'EDI, et l'EDIFACT/ONU, peuvent être considérés comme les éléments fondamentaux du commerce électronique. Le CEFAC est chargé, entre autres activités, d'examiner, de surveiller et d'évaluer les faits nouveaux survenant dans le domaine des technologies de l'information; il peut ainsi incorporer dans ses travaux les nouvelles technologies qui présentent un intérêt, comme celles qui touchent au commerce électronique. La recommandation n° 25 qui encourage les pouvoirs publics à utiliser la norme EDIFACT/ONU au sein même des administrations et dans leurs communications EDI avec le secteur privé, sera examinée par le Conseil économique et social de l'ONU en vue d'être adoptée comme une recommandation de l'ONU en juillet 1997. On trouvera à l'annexe II une description des aspects techniques de l'EDI et de l'EDIFACT/ONU.

Autres travaux de la CEE

10. Les travaux du Groupe de travail n° 4 ont également porté sur les questions juridiques liées aux initiatives de facilitation des échanges. La levée des obstacles juridiques est une condition essentielle au développement et à la facilitation du commerce mondial. Pour s'acquitter du volet juridique de son programme de travail, le CEFAC collabore avec d'autres organisations, notamment la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) et la Chambre de commerce internationale (CCI).

Modélisation de la transaction commerciale internationale

11. Depuis 1994, la CEE travaille sur un projet de modélisation d'un système général de transaction commerciale dont pourraient s'inspirer les modèles nationaux. Le principal objectif de ces travaux, qui ont été entamés au sein du Groupe de travail n° 4 et sont maintenant effectués par le CEFAC, est de fournir un cadre et des disciplines à toutes les futures activités menées en la matière par le CEFAC en liaison avec des organismes extérieurs. Ces travaux sont effectués par un Organisme de mise à jour dont le mandat est d'entreprendre la modélisation de la transaction commerciale internationale, considérée dans son ensemble, en tenant compte de tous les aspects des techniques

modernes de modélisation des données, en vue de fournir, sur la base de ce modèle ou de ces composants, toutes les données de gestion nécessaires dans le domaine de la facilitation des échanges, et de faire des propositions lorsqu'il convient. Le Secrétariat de la CEE surveille les travaux de l'Organisme de mise à jour en organisant périodiquement des réunions et en entretenant d'étroites relations avec cet organisme.

12. La modélisation dynamique est articulée autour des éléments suivants:

- le comportement dynamique général considéré d'un point de vue global (processus commercial);
- le comportement dynamique dans une partie logique délimitée (stade) de la transaction commerciale;
- le comportement dynamique détaillé dans des étapes précises (procédés/tâches) de la transaction commerciale.

13. L'un des principaux objectifs de ces travaux est de faire en sorte qu'il soit possible à l'avenir d'utiliser le système EDIFACT pour accélérer et faciliter les transactions à tous les niveaux. C'est pourquoi la modélisation dynamique tient compte des règles et directives élaborées par le Groupe de la modélisation des fonctions de l'entreprise et de l'information (BIM) dans le cadre de l'Equipe commune des rapporteurs EDIFACT/ONU (JRT). Pour encourager l'utilisation de messages électroniques, il faut créer un modèle aussi détaillé que possible dans des domaines spécifiques (transports des marchandises, paiements, etc.) et définir pour chaque domaine d'activité les éléments suivants: fonctions des messages, séquence, règles commerciales et contraintes. Les caractéristiques des données commerciales et les relations entre ces données, qui sont définies dans des scénarios d'activités faisant appel à l'EDI, devraient correspondre aux structures EDIFACT qui sont spécifiées par la syntaxe EDIFACT.

II. Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)

Historique

14. La CNUCED a commencé à prendre part aux travaux de facilitation des échanges en 1970 lorsqu'il a été convenu, dans le cadre de la CEE, que ces travaux devaient être coordonnés au niveau international et que les capacités techniques dont disposaient les Nations Unies devaient être renforcées dans ce domaine. Les commissions économiques régionales ont alors décidé que le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) offrait un cadre approprié à l'élaboration d'un projet interrégional en liaison avec la CNUCED. Au fur et à mesure du développement du projet, il est apparu nécessaire de séparer les activités d'assistance technique financées par le PNUD et les travaux de secrétariat assurés par la CNUCED. En 1973, la CNUCED et la CEE sont convenues que la CNUCED fournirait des services de secrétariat technique à échelon global. En 1975, il a été établi un service de secrétariat distinct sous le nom de Programme spécial pour la facilitation du commerce (FALPRO).

15. Le FALPRO (qui a par la suite été englobé dans le Programme spécial pour l'efficacité commerciale - voir ci-dessous) ne relevait d'aucun des organismes formant la structure permanente de la CNUCED et n'entraînait pas dans le cadre des travaux d'orientation et de négociation de la CNUCED. Son lien avec la CNUCED lui permettait de travailler à l'échelon global avec les commissions économiques et régionales, et notamment la CEE/ONU, et avec le Centre du commerce international (CCI). Le mandat qui avait originellement été confié au FALPRO visait principalement à assurer la pleine participation des pays en développement aux travaux de facilitation du commerce international et à traiter des questions de facilitation intersectorielles de concert avec d'autres programmes de la CNUCED notamment ceux des accords de produit, du système généralisé de préférences, des travaux dans le domaine des transports, de l'harmonisation des procédures douanières, etc. Il était nécessaire

pour ce faire de créer, au niveau national, des organismes de facilitation représentatifs et de veiller à ce que les fonctionnaires des pays concernés reçoivent une formation qui leur permette de mener à bien des travaux de facilitation des échanges dans leur propre pays et de participer aux réunions internationales.

16. En 1992, les participants à la huitième session de la CNUCED à Carthagène² ont convenu de constituer un groupe d'experts sur l'efficacité commerciale dans le cadre de la CNUCED. Le Groupe devait tenir dûment compte des travaux effectués par d'autres organisations internationales pour "les soutenir, les stimuler et les favoriser ... Le groupe [était] chargé d'établir les directives nécessaires pour progresser concrètement dans la voie d'une plus grande efficacité commerciale aux niveaux national et international, en particulier dans les pays en développement ... Les activités du groupe d'experts [devaient] aboutir à l'organisation, en 1994, d'un colloque international sur l'efficacité commerciale".³ Cette réunion devait renforcer les discussions internationales sur la promotion d'infrastructures nationales et régionales harmonisées pour le commerce et l'efficacité commerciale. Les travaux de la CNUCED menés dans le cadre du programme intersecrétariat du FALPRO ont été incorporés dans le Programme spécial pour l'efficacité commerciale. Après la réorganisation de la CNUCED en 1996, ce programme spécial est devenu la Division de l'infrastructure des services pour le développement et l'efficacité commerciale (SITE) et les activités concernant la facilitation des échanges ont été confiées à l'intérieur de cette division, à la Section de la facilitation du commerce. L'objectif de cette division est de simplifier et d'harmoniser les procédures commerciales dans le monde entier et de faire en sorte que les gouvernements et les opérateurs commerciaux aient accès à des technologies de pointe et à des réseaux d'information. Le Programme spécial pour l'efficacité commerciale recouvre un grand nombre d'activités qui sont décrites plus bas.

Symposium des Nations Unies sur l'efficacité commerciale

17. Le Symposium international des Nations Unies sur l'efficacité commerciale a été organisé, à l'échelon ministériel, à Columbus (Ohio) en octobre 1994. La Déclaration ministérielle de Columbus sur l'efficacité commerciale énonce les résultats concrets obtenus lors du Symposium. Les participants ont noté que la signature de l'Acte final du Cycle d'Uruguay, à Marrakech, marquait "l'heureux aboutissement de nombreuses années de négociations sur le cadre macro-économique nécessaire à la mise en place d'un système commercial ouvert, prévisible, sûr et non discriminatoire. Toutefois, les efforts déployés pour garantir un environnement commercial ouvert ne porter[ai]ent tous leurs fruits que si les entreprises de toutes les nations [pouvaient] importer et exporter avec efficacité ... [Les délégués s'étaient réunis] pour apporter des solutions à ces problèmes micro-économiques de commerce international".⁴

18. Les participants au Symposium ont constaté que l'"adoption de mesures d'efficacité commerciale [pouvait] sensiblement abaisser le coût des transactions commerciales. D'après les estimations, ce coût s'établi[ssait] dans une fourchette de 7 à 10 pour cent de la valeur totale du commerce mondial". La Déclaration ministérielle de Columbus prévoit un ensemble de mesures, de recommandations et de principes directeurs pratiques à l'intention des gouvernements, des organisations nationales et internationales et des entreprises. Ces mesures, recommandations et principes portent sur six domaines considérés comme susceptibles de donner des résultats concrets pour le commerce international, à savoir les douanes, les transports, les services bancaires et les assurances, l'information commerciale, les

²La huitième session de la CNUCED s'est tenue à Carthagène (Colombie) en février 1992.

³"Engagement de Carthagène", huitième session de la CNUCED, février 1992.

⁴"Déclaration ministérielle de Columbus sur l'efficacité commerciale", rapport du Symposium international des Nations Unies sur l'efficacité commerciale, TD/SYMP.TE/6, novembre 1994, paragraphe 2.

pratiques commerciales et les télécommunications. Les participants ont par ailleurs convenu que la CNUCED devait être l'élément moteur de la mise en oeuvre de la Déclaration, qui exigerait des efforts coordonnés de la part de nombreux organismes nationaux et internationaux, notamment les Nations Unies. Ils ont en particulier préconisé la "coordination avec le GATT/OMC et avec toutes les commissions économiques régionales de l'Organisation des Nations Unies ... [considérée comme étant] d'une importance particulière pour la facilitation du commerce".

19. La Déclaration comprend une recommandation relative au domaine des douanes qui revêt un intérêt particulier pour les Membres de l'OMC: "les gouvernements, à travers leurs autorités douanières, devraient ... simplifier les procédures d'évaluation en douane, qui peuvent occasionner d'importants retards dans le dédouanement des marchandises à l'importation, en utilisant la méthode d'évaluation en douane prévue dans l'accord pertinent du GATT, tel qu'il est administré par le Conseil de coopération douanière, qui est administrativement moins complexe que d'autres méthodes actuellement employées dans certains pays ...". En outre, la Déclaration invite les gouvernements à "éviter, autant que possible, ... de recourir aux services d'organismes d'inspection avant expédition pour l'exécution de certaines activités se rapportant aux douanes. Bien que le recours à de tels services puissent être nécessaire dans certains cas, il ne devrait s'agir que d'une mesure temporaire, exécutée en conformité avec les dispositions de l'Accord sur l'inspection avant expédition annexé à l'Accord de Marrakech ...".

Programme des pôles commerciaux

20. La Déclaration ministérielle a également marqué le lancement du réseau mondial de pôles commerciaux. La CNUCED a participé à la création de 40 pôles commerciaux, qui sont opérationnels, et elle apporte actuellement son concours à l'établissement de 140 autres pôles, par l'intermédiaire de son programme de coopération technique en faveur des pôles commerciaux. Les pôles commerciaux, qui existent dans 109 pays au total, sont des centres nationaux de facilitation des échanges qui rassemblent, physiquement ou électroniquement, les agents intervenant dans les opérations de commerce extérieur (par exemple, les services douaniers, les instituts de commerce extérieur, les chambres de commerce, les transitaires, les sociétés de transport, les banques, les compagnies d'assurance) de façon à offrir tous les services nécessaires pour effectuer des transactions commerciales. Ils sont une source d'informations pour tout ce qui touche au commerce et fournissent aux opérateurs existants ou potentiels des données sur les possibilités commerciales et les opportunités de marché, sur les clients et les fournisseurs éventuels, sur les règlements et les prescriptions commerciales, etc. Ils ont pour objectifs fondamentaux d'accroître la participation au commerce international des pays en développement et des économies en transition, en accordant une importance particulière aux petites et moyennes entreprises; d'abaisser le coût des transactions et de promouvoir l'application de pratiques commerciales plus judicieuses notamment par l'utilisation des technologies de l'information et de l'EDI; et de faciliter l'accès des opérateurs aux renseignements commerciaux et aux réseaux mondiaux qui concernent le commerce.

21. Le réseau mondial de pôles commerciaux, lancé lors du Symposium de Columbus, relie les points commerciaux par un réseau électronique mondial qui favorise les communications transfrontières, facilite l'accès aux bases de données internationales et ouvre la voie du commerce électronique. La Déclaration ministérielle comporte des recommandations spécifiques destinées aux pôles commerciaux, aux opérateurs commerciaux et aux fournisseurs de services travaillant dans les domaines du commerce international, des transports, des transports maritimes, des services financiers et des communications. La mise en oeuvre des recommandations formulées lors du Symposium est l'un des objectifs prioritaires des travaux actuels de la CNUCED sur la facilitation des échanges.

Autres travaux de la CNUCED

22. Le volet le plus important de l'assistance technique fournie dans le cadre de la Division de l'infrastructure des services pour le développement et l'efficacité commerciale (SITE) est le plan de croissance de la CNUCED dont le principal élément, le programme informatisé douanier SYDONIA, constitue le projet d'assistance technique le plus ambitieux de la Conférence. Il consiste en une série de mesures d'efficacité combinant la logistique porte-à-porte, la facilitation des échanges et la simplification et l'automatisation des procédures douanières. L'élément fondamental de ce programme est un logiciel qui a été installé à partir de 1985 dans plus de 70 pays en développement et économies en transition. Il a pour objectif de simplifier et de réduire les formalités et procédures douanières; il s'inspire des recommandations et normes de la CEE et de l'OMD, y compris celles qui se rapportent à la Formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux, aux codes et autres normes. L'idée de base est d'éliminer les procédures et pratiques archaïques qui subsistent dans les systèmes douaniers et de les remplacer par des pratiques et des normes internationales, pour accroître les recettes douanières des pays en réduisant les coûts et les délais de dédouanement. La première version du programme a été mise au point par la CNUCED en 1983 sur micro-ordinateur. Depuis lors, le programme a été mis à jour et révisé de nombreuses fois pour améliorer ses capacités et performances. Le logiciel peut être adapté aux méthodes d'évaluation en douane appliquées par chaque pays et traduites dans toutes les langues officielles.

23. De tous les secteurs de l'activité économique, c'est celui des transports qui a occupé la plus large place dans les travaux de facilitation des échanges de la CNUCED. L'organisation encourage, dans le cadre de son plan de croissance, le développement des comités nationaux de facilitation du commerce et des transports, qui regroupent des représentants de toutes les parties - des secteurs public et privé - concernées par le commerce international et la facilitation des transports dans un pays, à savoir les organismes publics, les fournisseurs de services et les usagers des services de transport. Ces comités, qui ont un rôle consultatif, servent de cadre, au niveau national, à l'établissement de formalités, de procédures et de documents utilisés dans les transports et les échanges internationaux; ils sont chargés de formuler des recommandations et de donner des avis sur des questions de politique intérieure et étrangère touchant au développement du commerce et des transports qu'ils présentent sous la forme de propositions aux institutions concernées et au pouvoir exécutif. La CNUCED et l'Association latino-américaine d'intégration (ALADI) ont signé un mémorandum d'accord en vue de promouvoir conjointement la création de comités nationaux de facilitation du commerce et des transports en Amérique latine. Ces comités peuvent, dans une sous-région donnée, jouer le rôle de centre de liaison surveillant et coordonnant les initiatives régionales relatives à la facilitation des échanges.

24. Les travaux menés dans le secteur des transports ont également porté sur le recours accru au transport multimodal dans les services de transport et sur la mise en place de nouvelles conditions d'expédition (par exemple c.a.f. ou f.o.b.), notamment dans les transports maritimes et les ports. Dans ce dernier secteur, les travaux sont souvent menés en collaboration avec l'Organisation maritime internationale, qui s'occupe des problèmes techniques et de sécurité dans les transports maritimes et dans les ports. L'assistance technique consiste principalement à apporter des conseils, une aide en matière de gestion et une formation concernant les aspects économiques et la gestion des transports maritimes, et des entreprises de ce secteur, y compris la planification des entreprises et l'exploitation de la flotte. Elle permet de donner des conseils sur les taux de fret et les pratiques des conférences, sur la mise en oeuvre de conventions négociées dans le cadre de la CNUCED, notamment la Convention relative à un Code de conduite des conférences maritimes, ainsi que sur l'administration maritime et le droit de la mer. S'agissant des ports, la CNUCED a principalement axé ses activités d'assistance sur les domaines économiques et commerciaux, notamment l'exploitation, l'administration et l'organisation des ports, la législation et les règles portuaires, la gestion financière, le contrôle des coûts et les systèmes d'information.

25. Enfin, la CNUCED a mis au point et installe actuellement un nouvel outil de gestion des transports, le Système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM). Ce système a pour objectif de réduire le coût élevé du transport résultant des temps de transit trop longs dans les expéditions porte-à-porte. Le SIAM est un ensemble d'applications informatiques conçues pour fournir des données de gestion en vue de régler les problèmes posés par le transit et le transport multimodal des marchandises. Le système a quatre éléments permettant de localiser les marchandises pour un mode ou une interface: port, route, chemin de fer et lac. Chacun de ces composants est organisé en modules qui ont des fonctions différentes mais liées, notamment en ce qui concerne les statistiques et les indicateurs de résultats. Le SIAM fournit une meilleure information permettant de mieux suivre les opérations de chacun des exploitants de services de transport et facilite une planification rationnelle des entreprises. Il constitue également une base de données accessible à toute partie enregistrée comme étant intéressée par un chargement et son expédition, qui l'informe du dernier point d'arrivée connu et de la dernière situation connue des marchandises et du matériel de transport utilisé. Comme il donne des relevés à long terme sur des mouvements de transport, il permet aux gouvernements et aux institutions d'analyser les problèmes nationaux, sous-régionaux et régionaux et d'examiner d'autres possibilités d'investissement dans le secteur du transport.

III. Organisation mondiale des douanes (OMD)

Historique

26. L'Organisation mondiale des douanes a été fondée en 1953 sous le nom de Conseil de coopération douanière (CCD). Réunissant à l'origine 13 pays européens, sa composition s'est élargie et elle compte aujourd'hui 142 membres. Tous les aspects des travaux de l'OMD ont un rapport étroit avec la facilitation des échanges. L'OMD a pour mission d'améliorer l'efficacité des administrations douanières en ce qui concerne le respect de la réglementation commerciale, la protection de la société et le recouvrement des recettes. Ses principales activités consistent:

- à examiner les aspects techniques des systèmes douaniers ainsi que les facteurs économiques connexes et à faciliter la communication et la coopération entre les membres et avec les autres organisations internationales;
- à encourager le développement des ressources humaines et à favoriser l'amélioration des méthodes de travail et de gestion des administrations douanières et la mise en commun des meilleures pratiques;
- à préparer des projets de conventions et d'autres instruments juridiques visant à l'harmonisation et à l'application uniforme de systèmes et procédures douanières simplifiés et efficaces régissant la circulation transfrontière des marchandises;
- à faire des recommandations visant à garantir l'interprétation et l'application uniformes des conventions;
- à faire des recommandations aux fins du règlement des différends concernant l'interprétation et l'application des conventions;
- à fournir aux gouvernements intéressés des renseignements ou des conseils sur les questions douanières; et
- à encourager la coopération entre les administrations douanières d'une part, et entre les administrations douanières et la communauté commerçante d'autre part, en vue d'améliorer la communication et la facilitation.

27. Bien qu'il ne soit pas possible de décrire dans le présent document tous les aspects du programme de travail de l'OMD, les divers instruments juridiques établis et administrés par elle sont présentés ci-après. Etant donné la vaste quantité de matériel, il n'est pas possible de traiter en détail de toutes les conventions. Toutefois, la Convention de Kyoto, principal instrument régissant les régimes douaniers, et la Convention d'Istanbul relative à l'admission temporaire sont décrites plus en détail.

*Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers
(Convention de Kyoto)*

28. La Convention de Kyoto, acceptée en mai 1973, se divise en deux parties. La première comprend 19 articles énonçant les dispositions générales qui sont essentielles pour la mise en oeuvre de l'instrument. La seconde est constituée de 31 annexes (dont 26 qui sont entrées en vigueur), chacune étant consacrée à un régime douanier spécifique.⁵ Une annexe entre en vigueur lorsque cinq parties contractantes l'ont acceptée. Chaque annexe comprend une série de définitions précisant les principaux termes douaniers qui y sont utilisés et les règles régissant la mise en oeuvre du régime en question. Ces dispositions prennent la forme soit de *Normes*, dont l'application générale et l'incorporation dans la législation nationale sont jugées essentielles aux fins de l'harmonisation et de la simplification, soit de *Pratiques recommandées*, qui sont des dispositions dont il est reconnu qu'elles constituent un progrès vers l'harmonisation et la simplification des régimes douaniers et dont l'application est jugée souhaitable. Ces deux sortes de dispositions peuvent être accompagnées de *Notes*, destinées à indiquer des moyens d'application possibles de la norme ou de la pratique recommandée.

29. La Convention de Kyoto est ouverte à l'adhésion des Etats et des unions douanières ou économiques. Elle compte actuellement 59 parties contractantes. Les 31 annexes constituent les véritables instruments d'harmonisation des régimes douaniers, puisqu'elles énoncent les principes destinés à être incorporés dans les législations nationales. Au moment d'adhérer à la Convention, un Etat doit accepter au moins une annexe. Ultérieurement, chacune des autres annexes peut être acceptée individuellement. S'agissant des droits et obligations d'une partie contractante, chacune des annexes qu'elle a acceptées constitue avec le corps de la Convention un seul et même instrument juridique. Les pays peuvent choisir des annexes s'ils veulent circonscrire leurs obligations aux parties de leur législation qu'ils souhaitent moderniser ou rendre conformes à la pratique internationale.

30. Les parties contractantes qui ne sont pas encore en mesure de mettre en oeuvre une disposition donnée dans une annexe peuvent formuler une réserve au sujet de cette disposition en indiquant les différences existant entre les dispositions de leur législation nationale et celles de la norme ou de la pratique recommandée en question. Les différends concernant l'interprétation ou l'application de la Convention sont réglés par voie de négociations. Toute partie peut porter un différend devant le Comité technique permanent de l'OMD qui fait des recommandations en vue de son règlement.

31. Les annexes A à J de la Convention de Kyoto sont énumérées ci-après. Pour de plus amples détails, se reporter à l'annexe III du présent document.

Annexe A:	Formalités douanières antérieures au dépôt de la déclaration de marchandises
Annexe B:	Mise à la consommation
Annexe C:	Exportation
Annexe D:	Règles d'origine
Annexe E:	Mainlevée conditionnelle et trafic de perfectionnement
Annexe F:	Régimes douaniers spéciaux
Annexe G:	Relations entre les personnes oeuvrant dans le commerce international et les administrations douanières
Annexe H:	Différends et infractions
Annexe J:	Applications douanières des ordinateurs

⁵Dans ce contexte, l'expression "régime douanier" n'est pas utilisée au sens étroit de traitement accordé aux marchandises importées; elle recouvre toutes les dispositions concernant un domaine particulier de l'activité douanière.

Révision actuelle de la Convention de Kyoto

32. Un groupe de travail de l'OMD a commencé à réviser la Convention de Kyoto en 1995 avec pour objectif de terminer ses travaux en 1999. Cette révision a été rendue nécessaire par l'évolution spectaculaire des échanges commerciaux, des transports et des techniques administratives ainsi que par le sentiment que la Convention n'a pas grandement contribué à l'harmonisation et à la simplification des régimes douaniers dans le monde. Une des raisons de cet échec est la faible participation des parties contractantes aux différentes annexes. En outre, les parties ont formulé un grand nombre de réserves concernant quelques annexes importantes et peu d'entre elles ont pris des engagements concernant les normes. La Convention révisée renfermera de nouvelles dispositions concernant le commerce électronique, la gestion des risques, l'automatisation et les contrôles par audit et elle comportera de nouvelles directives de mise en oeuvre qui devraient faciliter l'adoption de régimes actualisés. Le Groupe de travail essaiera aussi de trouver des moyens de rendre les dispositions plus contraignantes pour les administrations douanières qu'elles ne le sont actuellement.

33. La structure de la Convention sera également réaménagée de manière à ce que celle-ci renferme une annexe "générale" et plusieurs annexes spécifiques. L'annexe générale fera partie intégrante de la Convention et renfermera des normes contraignantes pour toutes les parties contractantes à la nouvelle convention. Ces normes ne pourront pas faire l'objet de réserve. L'annexe générale se divisera en plusieurs chapitres, chacun portant sur les grands principes communs à tous les régimes douaniers. Dix chapitres sont envisagés à l'heure actuelle: Considérations générales; Définitions; Formalités de dédouanement; Contrôle douanier; Applications de la technologie de l'information; Garantie; Remboursement et remise des droits et taxes; Recours en matière douanière; Relations entre la douane et les tiers; Renseignements et décisions communiqués par la douane.

34. Afin de réduire le nombre d'annexes spécifiques, le Groupe de travail propose de réunir dans différentes annexes de la nouvelle convention des éléments des anciennes annexes de la Convention de Kyoto. Le travail de rédaction des annexes verticales est effectué par des pays ou des groupes de pays ou encore par le Secrétariat de l'OMD. Il reste à décider du nombre minimal d'annexes spécifiques qui devront être acceptées par chacune des parties contractantes. Les propositions vont de toutes les annexes à une seule annexe. Il faut aussi qu'une autre décision importante soit prise concernant les réserves. Le système actuel fait qu'il existe un grand nombre de réserves et qu'il n'y a pas de progrès tangible en vue de l'application des normes énoncées dans la Convention. Le Groupe de travail envisage de n'autoriser aucune réserve en ce qui concerne l'ensemble des normes figurant dans la Convention. Le recours à des pratiques recommandées ne serait maintenu que dans les annexes spécifiques de la nouvelle convention.

35. Reconnaissant que de nombreux pays ne seront pas en mesure de prendre immédiatement des engagements en ce qui concerne un certain nombre de normes, le Groupe de travail propose une convention "dynamique" qui incorpore les meilleures pratiques douanières. Par conséquent, certaines normes seront qualifiées de "normes transitoires"; avec le temps, celles-ci seraient élevées au niveau de "normes" par le Comité de gestion de la Convention. Le nouvel article 12*bis* prévoit des délais de longueur variable pour la mise en application des "normes", des "normes transitoires" et des "pratiques recommandées". Le Comité de gestion pourra sur demande prolonger les délais de mise en application lorsqu'ils seront jugés insuffisants par une administration.

36. En outre, chacune des annexes sera accompagnée de directives détaillées concernant la mise en application; celles-ci offriront des exemples et des options de meilleures pratiques et pourront être mises à jour par le Comité de gestion de la Convention. Pour que la Convention devienne progressivement plus contraignante, il a été proposé que certaines directives deviennent des normes après un certain temps. Les arrangements transitoires entre la convention d'origine et la convention révisée doivent encore faire l'objet d'un examen détaillé.

Convention relative à l'admission temporaire (Convention d'Istanbul)

37. La Convention d'Istanbul, qui est entrée en vigueur le 27 novembre 1993, réunit dans un même instrument juridique tous les accords existants concernant l'admission temporaire dans un Etat ou une union douanière de marchandises en provenance d'un autre Etat ou union douanière, et elle crée un cadre permettant de répondre aux besoins à venir. Elle prévoit aussi le maintien du carnet ATA (carnet de passage en douane pour l'admission temporaire) et en élargit l'application. Elle compte aujourd'hui 12 parties contractantes et 21 autres signataires sous réserve de ratification. Elle est ouverte à l'adhésion des Etats et des unions douanières ou économiques. Comme on prévoit qu'il faudra encore quelque temps avant que tous ceux qui acceptent le carnet ATA et le carnet CPD (carnet de passage en douane) ne deviennent parties contractantes à la Convention d'Istanbul, le Conseil de l'OMD a adopté une recommandation invitant les parties contractantes à accepter les carnets ATA et CPD, qu'ils aient été délivrés ou non au titre de la Convention d'Istanbul ou d'un autre instrument juridique.

38. Le corps de la Convention comprend 34 articles qui renferment les grands principes et les principales dispositions qui sont essentiels à la mise en application uniforme de l'instrument: champ d'application, gestion, adhésion et procédure d'amendement. Les principales dispositions prévoient que chacune des parties contractantes peut exiger la présentation d'un document et la constitution d'une garantie aux fins de l'admission temporaire; le montant de la garantie ne doit pas excéder le montant des droits et taxes à l'importation dont la perception est suspendue. De manière générale, des délais de réexportation minimaux de six ou 12 mois sont fixés dans les annexes.

39. La Convention compte 13 annexes, dont l'annexe A (relative aux titres d'admission temporaire (carnets ATA, carnets CPD)) et au moins une autre annexe qui ont été acceptées par chacune des parties contractantes:

- Annexe A: relative aux titres d'admission temporaire (carnets ATA, carnets CPD)
- Annexe B.1: relative aux marchandises destinées à être présentées ou utilisées à une exposition, une foire, un congrès ou une manifestation similaire
- Annexe B.2: relative au matériel professionnel
- Annexe B.3: relative aux conteneurs, palettes, emballages, échantillons et autres marchandises importées dans le cadre d'une opération commerciale
- Annexe B.4: relative aux marchandises importées dans le cadre d'une opération de production
- Annexe B.5: relative aux marchandises importées dans un but éducatif, scientifique ou culturel
- Annexe B.6: relative aux effets personnels des voyageurs et aux marchandises importées dans un but sportif
- Annexe B.7: relative au matériel de propagande touristique
- Annexe B.8: relative aux marchandises importées en trafic frontalier
- Annexe B.9: relative aux marchandises importées dans un but humanitaire
- Annexe C: relative aux moyens de transport
- Annexe D: relative aux animaux
- Annexe E: relative aux marchandises importées en suspension partielle des droits et taxes à l'importation

Jusqu'ici, seules les annexes A, B.1, B.2, B.5 et B.6 sont entrées en vigueur. Les autres annexes ne comptent pas encore le nombre minimal de cinq signataires. Les dispositions du corps de la Convention et de ses annexes sont accompagnées de commentaires explicatifs qui sont destinés à faciliter la mise en oeuvre des dispositions. On trouvera à l'annexe IV du présent document de plus amples renseignements sur les annexes à la Convention d'Istanbul.

40. Les autres instruments portant exclusivement ou essentiellement sur l'admission temporaire que renferment les annexes pertinentes de la Convention d'Istanbul seront abrogés et remplacés en ce qui concerne les parties contractantes qui auront accepté ces annexes.

Convention internationale sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises

41. Le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (le Système harmonisé) est une nomenclature internationale de produits qui est en vigueur depuis le 1er janvier 1988. Elle sert avant tout à des fins douanières comme la classification et l'évaluation des marchandises, mais elle est aussi utilisée pour la collecte de statistiques commerciales, les règles d'origine et toutes sortes d'opérations commerciales internationales (transport, assurance, etc.). Les listes de pratiquement tous les Membres de l'OMC s'appuient sur le Système harmonisé, ce qui signifie que ce système s'étend à plus de 95 pour cent du commerce mondial. Les produits sont répartis en 96 chapitres et classés sous 1 241 positions et plus de 5 000 sous-positions. Le Système harmonisé offre une structure juridique et logique pour la classification tarifaire. La Convention prévoit que des amendements seront apportés périodiquement pour que le Système harmonisé reste à jour et qu'il tienne compte de l'évolution technologique et de la mise au point de nouveaux produits. Deux révisions ont déjà eu lieu (en 1992 et 1996) et une troisième série d'amendements sera apportée en 2002.

Convention internationale d'assistance mutuelle administrative en vue de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières (Convention de Nairobi)

42. Face à l'augmentation de plus en plus grande des infractions douanières dans tous les pays, le Conseil de l'OMD a jugé nécessaire en 1974 d'aller au-delà de l'élaboration et de la promotion d'accords bilatéraux ou multilatéraux qui avaient constitué, jusque-là, les instruments types de la coopération douanière. La Convention de Nairobi a été élaborée entre 1974 et 1977 pour lutter contre la fraude douanière. Elle comprend un corps et onze annexes, dont une au moins doit être acceptée par chacune des parties contractantes. L'acceptation ne peut être subordonnée à des réserves (article 18). Un des principes fondamentaux de la Convention est que les "administrations douanières se prêtent mutuellement assistance en vue de prévenir, rechercher et réprimer les infractions douanières". La Convention repose sur la notion de réciprocité: une partie contractante a l'obligation de prêter assistance à une autre partie contractante uniquement dans la mesure où l'une et l'autre ont accepté la même annexe. La Convention de Nairobi compte actuellement 34 parties contractantes. Les onze annexes sont en vigueur (chacune des annexes est entrée en vigueur après avoir été acceptée par au moins deux parties contractantes) et elles sont énumérées à l'annexe V du présent document. La Convention est gérée par le Conseil de l'OMD avec l'aide du Comité de lutte contre la fraude.

43. En 1996, l'OMD a actualisé son "Modèle d'accord bilatéral d'assistance mutuelle administrative en vue d'appliquer correctement la législation douanière, de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières", qui datait de 1967. Le modèle d'accord énonce et explique un certain nombre de dispositions qui devraient être prises en considération au moment de l'élaboration d'un accord bilatéral.

Autres conventions douanières gérées par l'OMD

44. Les conventions douanières énumérées ci-après, au sujet desquelles on trouvera plus de détails à l'annexe VI⁶, sont destinées à régler certains problèmes douaniers spécifiques:

- Convention douanière relative à l'importation temporaire des emballages

⁶D'autres conventions des Nations Unies liées aux questions douanières sont énumérées à l'annexe XV du présent document.

- Convention douanière relative à l'importation temporaire de matériel professionnel
- Convention douanière relative aux facilités accordées pour l'importation des marchandises destinées à être présentées ou utilisées à une exposition, une foire, un congrès ou une manifestation similaire
- Convention douanière relative au matériel de bien-être destiné aux gens de mer
- Convention douanière relative à l'importation temporaire de matériel scientifique
- Convention douanière relative à l'importation temporaire de matériel pédagogique
- Convention douanière sur le carnet ATA pour l'admission temporaire de marchandises (Convention ATA)
- Convention douanière relative au transit international des marchandises (Convention ITI)
- Convention douanière relative aux conteneurs (1972)⁷

Autres instruments et programmes

45. L'OMD a élaboré des *Recommandations* qui n'ont pas de caractère contraignant. Elles doivent servir d'outils permettant aux administrations douanières nationales d'améliorer leurs techniques et sont conçues pour être acceptées par le plus grand nombre d'Etats possible et pour s'appliquer à des facilités au sujet desquelles il existe déjà un large consensus en définissant précisément la nature des facilités qui sont accordées. Les membres de l'OMD doivent indiquer s'ils acceptent la recommandation et ils l'assortissent parfois de réserves. Les recommandations touchent à cinq domaines, comme il est indiqué à l'annexe VII.

46. Les *Normes douanières internationales*, élaborées par l'OMD, sont destinées à orienter les administrations douanières qui se penchent sur certaines questions douanières spécifiques. Chaque norme porte sur un sujet de technique douanière et pose les principes fondamentaux devant être incorporés dans la législation ou la réglementation douanière. Ces normes seront revues et incorporées au besoin dans les directives de la nouvelle Convention de Kyoto. On trouvera à l'annexe VIII la liste des normes existantes.

47. L'OMD a élaboré des *Directives sur le dédouanement des envois express* qui donnent aux administrations douanières la possibilité de dédouaner rapidement les envois express tout en maintenant des mesures de contrôle. Des directives sont données concernant les documents nécessaires au dédouanement, l'évaluation, la mainlevée conditionnelle ou inconditionnelle et la différenciation entre les envois de grande valeur et ceux de faible valeur. Les directives n'ont pas de caractère juridique ni de force contraignante. Cependant, il est prévu d'inclure dans la Convention révisée de Kyoto les principes posés dans les Directives sur le dédouanement des envois express.

48. L'OMD a pris trois *Résolutions*. Elles concernent l'abolition du manifeste de passagers pour l'arrivée et le départ des voyageurs empruntant la voie aérienne; les facilités douanières en faveur des touristes; et la suppression du contrôle aux frontières de l'assurance des véhicules automobiles.

49. La *Déclaration d'Arusha* (Déclaration du Conseil de coopération douanière concernant l'éthique douanière, 1993) attribue la priorité absolue à la lutte contre la corruption à l'intérieur des administrations douanières. Les grands éléments de chaque programme national d'éthique douanière seraient les suivants: législation douanière claire et précise; régimes simples et homogènes s'appuyant sur la Convention de Kyoto; automatisation; mise en place de mécanismes de contrôle interne et diversification des tâches; relations ouvertes entre la douane et les courtiers en douane; et rémunération suffisante des douaniers.

⁷La Convention douanière de 1972 relative aux conteneurs est une convention de la CEE/ONU qui est gérée avec l'apport technique de l'OMD.

50. Le *Programme de réforme et de modernisation douanières* est un programme d'assistance technique qui s'intéresse à l'administration douanière de manière générale sans être ciblé sur le développement d'une capacité particulière. Des programmes ont été réalisés ou sont en cours dans neuf pays. Le programme comprend quatre étapes:

- 1) *Démarrage* - Etape initiale d'orientation à l'intention des décideurs, au cours de laquelle on explique le rôle d'une administration douanière moderne, qui oscille entre le recouvrement des recettes et le contrôle d'une part, et la facilitation des échanges commerciaux d'autre part.
- 2) *Diagnostic et planification* - Etape qui sert à donner aux gestionnaires des douanes les moyens de poser un diagnostic sur leur administration et son environnement.
- 3) *Mise en oeuvre* - Au cours de cette étape, le Secrétariat de l'OMD s'intéresse plus particulièrement à une administration douanière en lui proposant toute une série de programmes d'aide concernant la législation, les systèmes douaniers, les procédures, le respect des dispositions, les techniques de gestion, le développement des ressources humaines, l'éthique ou l'automatisation.
- 4) *Evaluation* - les changements mesurables intervenus dans les systèmes, les politiques, les structures et les régimes de l'administration des douanes sont consignés et évalués.

IV. Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI)

51. La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) a été créée par l'Assemblée générale des Nations Unies en 1966. Elle a pour objectif de contribuer à réduire ou à aplanir les obstacles aux courants d'échanges qui sont causés par les disparités entre les diverses lois nationales régissant le commerce international en encourageant l'harmonisation et l'unification progressives du droit commercial international. La Commission est devenue depuis un organe important du système des Nations Unies dans le domaine du droit commercial international. Elle travaille surtout à la rédaction de conventions et d'autres instruments juridiques des Nations Unies.

52. Le secrétariat de la CNUDCI est assuré par le Service du droit commercial international du Bureau des affaires juridiques de l'ONU, situé à Vienne. S'agissant des travaux liés à la facilitation des échanges, la Commission s'intéresse aux questions suivantes: vente internationale de marchandises et opérations connexes; transport international de marchandises; arbitrage commercial international et conciliation; paiements internationaux; et commerce électronique. Les principaux résultats de ces travaux sont exposés à l'annexe IX.

V. Organisation maritime internationale (OMI)

53. L'Organisation maritime internationale, qui a été créée en vertu d'une convention adoptée sous les auspices des Nations Unies à Genève le 17 mars 1948, s'est réunie pour la première fois en janvier 1959. Elle compte actuellement 155 Etats membres. L'OMI est une institution spécialisée des Nations Unies chargée d'améliorer la sécurité de la navigation internationale, de faciliter le trafic maritime international, de prévenir la pollution des mers par les navires et de s'occuper de questions juridiques, notamment des questions de responsabilité et de compensation. L'adoption d'instruments juridiques demeure néanmoins sa préoccupation la plus importante. Une quarantaine de conventions et de protocoles ont été adoptés par l'Organisation et la plupart ont été amendés à plusieurs reprises pour faire en sorte qu'ils suivent l'évolution du transport maritime international. Depuis 1960, l'OMI s'intéresse à la facilitation du trafic maritime international, aux lignes de charge et au transport des marchandises dangereuses.

Convention visant à faciliter le trafic maritime international

54. La Convention visant à faciliter le trafic maritime international a été adoptée par l'OMI en 1965. Elle compte actuellement 79 parties contractantes. Ses principaux objectifs sont de prévenir les retards inutiles en ce qui concerne le trafic maritime des navires, des passagers et des marchandises, de favoriser la coopération entre les gouvernements et d'uniformiser dans toute la mesure du possible les procédures, les formalités et les autres documents. La Convention a été amendée plusieurs fois. On trouvera à l'annexe X de plus amples détails sur cette convention et les amendements qui y ont été apportés.

55. Autres conventions de l'OMI liées à la facilitation des échanges:

- Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge
- Accord de 1971 sur les navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux
- Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer
- Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs (CSC)
- Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (PAL)
- Conférence internationale de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes
- Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (TONNAGE)

VI. Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

56. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) s'intéresse à la sécurité aérienne dans le monde. Elle élabore des normes et des pratiques recommandées qui visent à faire en sorte que tous les Etats participants s'occupent de tous les aspects de l'aviation de manière ordonnée et uniforme. L'un des principaux objectifs de l'OACI consiste à développer des transports aériens ordonnés, réguliers, efficaces et économiques. Dans ce contexte, le terme "facilitation" désigne généralement les procédures destinées à améliorer les flux de passagers et de marchandises dans les aéroports. Le principal instrument géré par l'OACI est la *Convention de 1944 relative à l'aviation civile internationale* (telle qu'elle a été amendée), qui vise à assurer le développement ordonné et sain de l'aviation civile internationale grâce à des transports internationaux efficaces et économiques.

57. L'annexe 9 de la Convention (10^{ème} édition de mai 1997) porte sur la facilitation du trafic aérien. Le chapitre 4 de l'annexe, intitulé "Entrée et sortie des marchandises et autres articles", comprend des normes et des pratiques recommandées destinées à faciliter la circulation internationale des marchandises par voie aérienne. L'OACI élabore et actualise les normes et les pratiques recommandées pour tenir compte des progrès technologiques et de l'évolution des pratiques commerciales et politiques; la dernière révision, opérée en 1996, entrera en vigueur le 31 août 1997. Les objectifs des normes et pratiques recommandées sous leur forme amendée sont les suivants:

- les marchandises transportées par la voie aérienne ne doivent pas être traitées moins favorablement que les marchandises transportées par d'autres moyens;
- encourager les entreprises, les services des douanes et les administrations aéroportuaires à offrir des facilités conformes aux Règles des Nations Unies concernant l'échange de données informatisées pour l'administration, le commerce et le transport (EDIFACT/ONU), qui permettent de présenter des manifestes de marchandises électroniques; et
- l'octroi de facilités permettant le dédouanement hors aéroport, le dédouanement immédiat des expéditions sous douane, le traitement des déclarations avant l'arrivée, le dédouanement des envois express, la libération des expéditions partielles et l'attribution de la responsabilité des mesures de contrôle à un seul bureau de dédouanement.

L'OACI collabore activement avec l'Organisation mondiale des douanes afin d'harmoniser les dispositions concernant la facilitation du transport de marchandises par la voie aérienne avec les objectifs poursuivis dans le cadre de la révision de la Convention de Kyoto.

VII. Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP)

58. La CESAP oeuvre dans divers domaines afin de promouvoir les mesures de facilitation des échanges dans la région Asie-Pacifique. Consciente que les efficacités au niveau micro-économique sont importantes pour promouvoir le commerce international et intrarégional, la CESAP encourage activement le commerce électronique et l'échange de données informatisées pour le commerce international dans cette région. A cette fin, des contacts étroits sont maintenus avec d'autres organismes régionaux et internationaux, à savoir la Commission économique pour l'Europe (ONU), le Comité EDIFACT pour l'Asie et l'Association internationale de numérotation des articles.⁸ Le Réseau CESAP pour la facilitation du commerce a été mis en place dans le but de réunir les organes nationaux de facilitation du commerce et les *trade points* établis dans la région Asie-Pacifique et de contribuer ainsi à faire avancer les questions de facilitation du commerce. C'est un mécanisme qui permet de prendre en compte les intérêts des pays membres de la CESAP et des pays membres associés pour décider de la forme que prendra le nouveau système de traitement des données pour le commerce international ainsi que de l'évolution des techniques de facilitation du commerce. Il se réunit une fois par année pour surveiller les activités qui découlent des recommandations issues des réunions.

59. De concert avec la CEE, la CESAP a élaboré deux modules de formation ("*EDI - A Management Overview*" et "*EDI and UN/EDIFACT - A Technical Overview*") qui font désormais partie des activités de formation de la CEE et de la CNUCED. En outre, la CESAP a accès sur le Web au site TraFIX (*Trade Facilitation Information Exchange*) de la CEE/ONU. TraFIX facilite l'intégration des travaux concernant les procédures et documents visant à simplifier le commerce international avec la vaste gamme des techniques et services de commerce électronique. La CESAP travaille aussi avec la CEE/ONU à la Modélisation de la transaction commerciale internationale.

60. La CESAP a organisé au niveau national une série d'ateliers sur la facilitation du commerce dans le cadre du projet *Assistance in manpower development in the field of trade facilitation*. Elle travaille également de concert avec la CEE/ONU dans les économies en transition en organisant à l'échelle nationale des ateliers sur l'échange de données informatisées pour le commerce international. Les questions de facilitation du commerce occupent aussi une place importante dans un autre programme réalisé par la CEE/ONU à l'intention des pays d'Asie centrale. Enfin, la CESAP fournit une assistance technique en offrant des services consultatifs régionaux qui répondent bien aux besoins spécifiques des pays membres et des pays membres associés qui souhaitent être plus efficaces au niveau micro-économique et mieux tirer parti du commerce international. De nombreux pays membres et pays membres associés se sont lancés dans des programmes et des projets visant à accroître leur efficacité commerciale grâce à l'aide importante offerte par les services consultatifs régionaux de la CESAP en matière de facilitation du commerce. Les pays les moins avancés, les pays en développement insulaires ou sans littoral et les économies en transition défavorisées sont largement représentés.

⁸L'Association internationale de numérotation des articles a pris la relève de l'Association européenne de numérotation des articles, créée en 1977 en tant qu'organisation internationale sans but lucratif. En 1992, l'organisation s'est ouverte aux autres pays (actuellement au nombre de 79) en devenant l'Association internationale de numérotation des articles. Elle a pour objet d'élaborer une norme multisectorielle mondiale permettant d'identifier les produits, les services et les pays en ayant recours à la numérotation des articles et au code à barres, le but étant de trouver un langage commun pour le commerce international. Elle collabore étroitement avec son pendant nord-américain, l'*Uniform Code Council (UCC)*, pour élaborer des normes et pour rendre diverses activités techniquement compatibles.

VIII. Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)

61. L'OCDE ne s'intéresse pas à proprement parler à la facilitation des échanges, bien que quelques-unes de ses activités puissent contribuer à la réalisation des objectifs de facilitation des échanges. Quelques études ont été préparées sur la réforme de la réglementation et l'amélioration des politiques influençant l'entrée sur les marchés. S'agissant du commerce électronique et de l'échange électronique de données, le Groupe de travail sur les politiques en matière de télécommunications et de services d'information évalue actuellement les effets économiques de l'évolution des politiques en matière de communication en examinant plus particulièrement les questions liées au commerce international. Les études portent principalement sur l'interconnexion et l'égalité d'accès aux réseaux pour les exploitants en concurrence; les stratégies de tarification et la concurrence dans le secteur de la téléphonie mobile; le cadre politique et la tarification des infrastructures d'information; ainsi que l'évolution de l'emploi dans le secteur des télécommunications. Le Groupe de travail s'intéresse aussi à la tarification des services sur Internet ainsi qu'aux conséquences que pourrait avoir l'utilisation d'Internet en remplacement des réseaux téléphoniques ordinaires.

62. Le Comité des politiques de l'information, de l'informatique et des communications examine depuis 1993 la dimension politique de la technologie informatique pour ce qui concerne les communications interactives. Ces travaux ont reçu une nouvelle impulsion depuis que s'est tenue en février 1995 la Conférence ministérielle du G7 sur la société de l'information organisée autour du thème: Infrastructure mondiale de l'information - Société mondiale de l'information (GII-GIS). En mai 1997, le Comité est convenu de présenter aux gouvernements et aux organisations internationales des recommandations leur indiquant des orientations devant permettre au secteur privé de jouer le rôle principal pour ce qui est de la conception et de la mise en place de l'infrastructure mondiale de la société de l'information.

IX. Centre du commerce international (CCI)

63. Le CCI fournit une assistance technique en vue de l'application pratique des normes ou des lignes directrices concernant la facilitation des échanges qui sont élaborées par la CEE/ONU de concert avec l'ISO. Il travaille avec le secteur privé et le secteur public essentiellement par l'intermédiaire d'organismes de promotion/d'appui commercial, son principal objectif étant d'aider les petites et moyennes entreprises à effectuer des transactions commerciales internationales.

X. Banque mondiale

64. La Banque mondiale finance des projets d'assistance technique et des activités se rapportant à la facilitation des échanges dans de nombreuses régions où elle est présente. Un projet touchant à la réforme des douanes a été mené en coopération avec l'Organisation mondiale des douanes. En outre, le Département de l'économie internationale a effectué trois études sur les coûts et avantages de l'application des technologies de l'information à la facilitation des échanges et les meilleures pratiques à suivre dans ce domaine.

XI. Organisation internationale de normalisation (ISO)

65. Les activités de l'Organisation internationale de normalisation (ISO), qui a pour mandat d'élaborer des normes internationales visant à réduire les inefficiences dans les opérations commerciales internationales, contribuent de manière générale à la réalisation des objectifs de facilitation des échanges dans les divers secteurs économiques concernés. Les activités axées plus particulièrement sur la facilitation des échanges sont liées aux travaux menés avec la CEE/ONU concernant l'élaboration de normes, l'adoption de certaines normes CEE/ONU comme normes ISO et leur diffusion à grande échelle. Par exemple, l'ISO a adopté la Recommandation n° 3 de la CEE/ONU, qui contient les codes de pays,

en tant que norme ISO 3166. Elle a aussi travaillé avec la CEE/ONU à l'élaboration de la norme ISO 4217 qui renferme un code alphabétique pour la représentation des monnaies. En outre, elle travaille avec la CEE/ONU et la Commission électrotechnique internationale à l'élaboration d'un Répertoire sémantique de base (BSR) convenu à l'échelle internationale. Les concepteurs de logiciels auront ainsi accès à une base de données internationale pour un large éventail d'applications, dont l'échange de données informatisées.

B. ORGANISATIONS INTERNATIONALES NON GOUVERNEMENTALES

I. Association du transport aérien international (IATA)

66. L'Association du transport aérien international (IATA) représente les industries aéronautiques d'environ 135 pays et territoires, et leur fournit des services; ses membres assurent la majeure partie du trafic aérien régulier international et national dans le monde. Les travaux de l'IATA couvrent presque tous les aspects des transports aériens, y compris les questions techniques, opérationnelles et juridiques, les questions de sécurité, la facilitation (procédures de rationalisation aux aéroports), les statistiques et le financement. Elle a pour objectif de promouvoir des services de transport aérien sûrs, fiables et rapides pour les passagers et le fret.

67. La facilitation, qui s'entend des efforts visant à réduire les réglementations et procédures gouvernementales qui entravent les mouvements transfrontières de personnes et de marchandises, revêt un très grand intérêt pour la plupart des membres de l'IATA. L'IATA, dont les efforts portent principalement sur les activités du personnel des douanes, de l'immigration et de l'inspection des produits agricoles aux points d'entrée dans le monde entier, opère essentiellement par des contacts à l'échelon des hauts fonctionnaires des administrations centrales. Elle travaille activement à l'adoption de normes internationales pour le transport aérien de marchandises dans ses pays membres, et représente les positions des membres sur la question de la facilitation auprès des autorités aéroportuaires et des administrations douanières.

68. Pour ce qui est de la coopération en matière de douane et de commerce, l'IATA participe aux efforts conjoints de la Chambre de commerce internationale et de l'OMD pour mettre au point un "modèle douanier". Ces travaux ont pour objet de réduire les obstacles en identifiant les meilleures pratiques existant à l'heure actuelle puis en s'en inspirant. Le modèle qui en résulterait pourrait, au bout du compte, servir de guide pratique pour les organisations douanières du monde entier. L'IATA coopère avec la CNUCED et certaines organisations de transport non gouvernementales concernées.

II. Chambre de commerce internationale (CCI)

69. La CCI est chargée de coordonner les activités de facilitation du commerce des organisations non gouvernementales. Plusieurs milliers d'entreprises réparties dans plus de 130 pays du monde en sont membres. Elle recueille, coordonne et représente les positions des entreprises sur toutes les questions ayant trait aux procédures commerciales et douanières, aux prescriptions en matière de documentation, aux réformes réglementaires, aux transports, au commerce électronique et aux autres questions qui influent sur la libre circulation transfrontières des marchandises. En 1996, la CCI a indiqué que la modernisation et la réforme des douanes seraient à l'avenir une préoccupation-clé, et elle a élaboré les *Principes directeurs internationaux pour les douanes*, ensemble complet de pratiques destinées aux personnes exerçant des activités dans les domaines du commerce et du transport internationaux. Les 60 principes s'inspirent fortement de la Convention de Kyoto et de la Déclaration de Colombus (pour un aperçu général des principes, veuillez vous reporter à l'annexe XI). En 1996, la CCI a conclu un *accord de coopération* formel avec l'OMD. Elle participe également aux travaux du Groupe de travail sur la facilitation des procédures du commerce international de la CEE (ONU) et favorise l'application des recommandations de la CEE par ses membres.

70. Les travaux de la CCI sont généralement effectués par plusieurs commissions et comités, qui sont chargés chacun d'une ou plusieurs questions en rapport avec le commerce, les entreprises, l'investissement ou la facilitation des échanges. Le 1er janvier 1997, le *Comité sur la réglementation du commerce* a été restructuré et rebaptisé *Comité sur les douanes et la réglementation du commerce* compte tenu de l'accent mis récemment par la CCI sur la réforme des douanes. Le programme de travail de ce Comité pour 1997 vise notamment à:

- promouvoir et faire connaître les *Principes directeurs internationaux pour les douanes* auprès des autres organisations professionnelles et des gouvernements;
- établir un dialogue sur les procédures douanières avec l'OMC conformément à la décision de Singapour sur la facilitation des échanges;
- accroître la coopération entre les entreprises et les douanes dans le cadre de l'Accord de coopération entre la CCI et l'OMD pour améliorer l'efficacité des contrôles douaniers et de la facilitation;
- élaborer une gamme d'utilisations pratiques pour les Principes directeurs internationaux pour les douanes, qui servirait de base à l'évaluation de l'efficacité des douanes et au suivi des progrès réalisés dans la mise en oeuvre.

71. D'autres commissions travaillent sur des questions étroitement liées à la facilitation du commerce, comme la *Commission des pratiques commerciales internationales*, qui formule des recommandations sur l'évolution de la pratique juridique en matière de commerce qu'imposent la modernisation des techniques de transport et les accords internationaux. Les *Commissions des transports* servent d'organes de résolution des problèmes communs en matière de sécurité et de réglementation internationale. Le *Comité permanent sur l'extorsion et la corruption* promeut les Règles de conduite de la CCI pour lutter contre l'extorsion et la corruption dans les transactions commerciales internationales en encourageant la coopération entre les entreprises et les gouvernements dans le monde entier. Enfin, la *Commission de techniques et de pratiques bancaires* établit des normes d'autoréglementation pour les parties intervenant dans le financement du commerce extérieur.

72. La CCI favorise l'application de pratiques commerciales harmonisées entre ses membres afin de faciliter le commerce transfrontières. Elle a mis au point plusieurs instruments commerciaux destinés aux milieux d'affaires, qui sont présentés à l'annexe XII.

III. Chambre internationale de la marine marchande (CIMM)

73. La Chambre internationale de la marine marchande (CIMM) est l'association professionnelle des transports maritimes internationaux et s'occupe de l'ensemble des questions relatives aux opérations de transport maritime, à la sécurité et à la prévention de la pollution, et au droit maritime, ainsi que de certaines questions commerciales. Elle compte 37 membres (pour l'essentiel des associations nationales d'armateurs) répartis dans 34 pays, qui représentent plus de la moitié du tonnage mondial. Elle travaille à l'harmonisation et à la simplification des pratiques commerciales en rapport avec les transports maritimes et a élaboré les instruments suivants:

- Recommandations de 1972 sur le modèle de connaissance
- Recommandations de 1978 sur le modèle de connaissance pour le transport combiné
- Recommandations de 1969 sur la présentation et le contenu du manifeste d'un navire.

Le modèle connaissance de la CIMM, aligné sur celui des Nations Unies, est mondialement utilisé pour l'élaboration des formulaires de connaissance. La CIMM a participé à l'élaboration, et encourage

le respect de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international (FAL), des recommandations relatives à la facilitation du commerce et des normes EDIFACT de la CEE (ONU), du Programme des protocoles d'accord relatifs à la lutte contre le trafic de drogues de l'OMD, et de la Convention de Kyoto, notamment. La CIMM a le statut de consultant auprès de l'OMI, de l'OMD et de la CCI.

IV. Union internationale des transports routiers (IRU)

74. Les transports routiers figurent en tête de tous les modes de transport terrestre par le tonnage, le kilométrage, le nombre de voyageurs et la valeur des marchandises transportées. L'IRU a pour objectif de promouvoir les transports routiers nationaux et internationaux et de défendre les intérêts des professionnels de ce secteur. Elle sert de tribune internationale et de porte-parole pour les organisations nationales de transport routier de 64 pays. Elle est le garant international du système TIR (*Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert des carnets TIR*) établi en 1959 (prorogé en 1975) sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU. En coopération avec les organisations nationales, elle délivre plus de 600 000 carnets TIR par an. L'IRU publie chaque année les "Statistiques mondiales de transport" et deux fois par an l'"Abrégé de documentation routière internationale". Pour de plus amples renseignements sur l'IRU, veuillez vous reporter à l'annexe XIII.

V. Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA)

75. La FIATA représente les intérêts des fournisseurs de services de transitaires installés dans 145 pays. Ses membres sont des associations nationales de transitaires et assimilés. La FIATA participe activement à l'élaboration des normes et des principes directeurs ONU/EDIFACT par la CEE (ONU), à la révision de la Convention de Kyoto par l'OMD, et à la rédaction d'une nouvelle Convention de Varsovie par l'OACI. Elle coopère aussi activement avec d'autres organisations intergouvernementales telles que la CNUCED et l'OMI pour améliorer la qualité des services de transitaires grâce à l'harmonisation des documents de transport et à l'établissement de conditions commerciales normalisées, etc. Depuis qu'elle a été créée en 1926, la FIATA a élaboré un certain nombre de documents relatifs à la facilitation des échanges. Pour plus de détails concernant ces documents et les autres activités de la FIATA, veuillez vous reporter à l'annexe XIV.

C. **ORGANISATIONS REGIONALES ET ZONES DE LIBRE-ECHANGE OU UNIONS DOUANIERES⁹**

76. Les paragraphes ci-après présentent les initiatives et activités régionales pour lesquelles le Secrétariat a pu obtenir des renseignements en temps voulu; le présent exposé ne prétend pas exclure l'existence éventuelle d'autres activités ou initiatives régionales.

I. Mécanisme de coopération Asie-Pacifique (APEC)

77. Un programme de grande ampleur visant à simplifier et à harmoniser les procédures douanières dans la région Asie-Pacifique a été mis en oeuvre en 1996 dans le cadre du Plan d'action d'Osaka. Tous les travaux sont coordonnés par le Sous-Comité des procédures douanières et chacun des membres de l'APEC. Les actions collectives que tous les membres de l'APEC doivent entreprendre sont indiquées ci-dessous:

⁹En raison du grand nombre d'accords régionaux qui déploient des efforts pour harmoniser et simplifier les procédures commerciales, seules quelques organisations pour lesquelles des renseignements ont pu être obtenus sont mentionnées ici.

- Adoption ou respect des principes du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (SH) d'ici 1996: actuellement les 18 membres de l'APEC appliquent le SH mais tous n'ont pas encore signé la Convention sur le Système harmonisé. Un programme d'assistance technique coordonné par le Japon vise à remédier aux difficultés que cinq membres rencontrent pour adopter le système.
- Simplification et harmonisation des procédures douanières sur la base de la Convention de Kyoto d'ici 1998: actuellement, huit membres sont signataires de la Convention et six autres ont demandé une assistance technique en vue de sa mise en oeuvre. Etant donné que la Convention de Kyoto est en cours de révision, l'assistance technique est actuellement suspendue jusqu'à ce que la future convention soit plus claire; plusieurs membres de l'APEC participent activement aux travaux de révision.
- Alignement sur les Accords de l'OMC: adoption de l'Accord sur la mise en oeuvre de l'article VII du GATT de 1994 (évaluation en douane), et établissement des mesures à la frontière visant à faire respecter les droits de propriété intellectuelle qui sont prévues dans l'Accord sur les aspects des droits de propriété intellectuelle qui touchent au commerce d'ici l'an 2000 pour les membres qui ont différé l'application de l'accord.
- Automatisation des systèmes de dédouanement sur la base du programme ONU/EDIFACT, d'ici 1999; les travaux en vue de la réalisation de cet objectif sont actuellement en cours.
- Mise à disposition d'installations pour l'admission temporaire des marchandises destinées à la réexportation dans le cadre de l'accession à la Convention ATA d'ici l'an 2000.

78. Un autre aspect du programme de travail concerne l'accroissement de la transparence des lois et procédures douanières. A cette fin, les membres doivent publier d'ici 1998 des renseignements sur les directives, procédures et décisions administratives en plus des lois et réglementations douanières. Chaque Etat membre de l'APEC s'est engagé à introduire d'ici l'an 2000 des dispositions claires en matière d'appel et des décisions préliminaires en matière de classification tarifaire. Pour ce qui est de la modernisation des douanes, le Sous-Comité des procédures douanières effectue actuellement une étude sur l'harmonisation des éléments d'information commerciale pour le passage en douane des marchandises. Les membres de l'APEC étudient actuellement la possibilité d'introduire une stratégie de gestion des risques et d'appliquer des systèmes de commerce électronique modernes pour faciliter le dédouanement.

II. Union européenne (UE)

79. L'Union européenne a élaboré avec le Canada, la République de Corée et les Etats-Unis plusieurs accords de coopération douanière et d'assistance mutuelle, qui définissent le cadre dans lequel s'inscrira la coopération entre les administrations douanières. Les accords prévoient l'établissement de liaisons entre les autorités douanières afin de faciliter l'échange sûr et rapide de renseignements, ainsi que la coordination des positions sur les sujets d'intérêt commun qui sont examinées dans les organisations internationales. Ils prévoient également l'établissement de comités douaniers conjoints. Les accords d'association conclus avec plusieurs Etats d'Europe orientale renferment des dispositions relatives à l'alignement des procédures douanières sur les principes du Code des douanes de l'UE. Des dispositions relatives à l'alignement des procédures douanières figurent également dans les accords conclus avec la Russie, le Maroc, la Tunisie, Israël et la Turquie. De plus, la déclaration conjointe faite à l'occasion de la douzième réunion ministérielle ANASE-UE invite à la mise en place d'une coopération en matière douanière entre l'ANASE et l'UE.

80. Le Programme d'action de la douane communautaire (douane 2000) est un projet interne de l'UE qui vise à garantir l'application homogène des règles et de la politique commune de la Communauté afin que des résultats équivalents soient obtenus en termes de contrôle et de simplification du commerce. Il est prévu de mettre en oeuvre le programme à la fin de l'an 2000. Parmi les éléments de ce programme figurent un effort conjoint pour lutter contre la fraude et les trafics illicites, l'informatisation des services douaniers et l'amélioration des méthodes de travail (analyse des risques, méthodes d'audit, mémorandums d'accords sur les questions commerciales et douanières, etc.). Des équipes mixtes d'experts en questions douanières supervisent certains domaines de la législation douanière de la Communauté et établissent des rapports indiquant les meilleures méthodes de travail.

III. Accord de libre-échange nord-américain (ALENA)

81. Le chapitre 5 de l'Accord établit les procédures que les administrations douanières de chaque partie doivent suivre pour administrer et faire respecter le régime des règles d'origine de l'ALENA. Dans ce contexte, des réglementations uniformes concernant l'interprétation, l'application et l'administration des règles d'origine et des procédures douanières ont été élaborées par les parties. Un groupe de travail trilatéral sur les règles d'origine se réunit au moins quatre fois par an afin de superviser la mise en oeuvre et l'administration des règles en matière de ristourne de droits et de marquage, ainsi que des dispositions des chapitres 4 et 5 et de réglementation uniforme portant application de ces chapitres. Un Sous-Groupe chargé des questions douanières se réunit quatre fois par an pour examiner les questions douanières et tarifaires qui présentent un intérêt pour les parties. C'est lui qui examine les désaccords potentiels entre les parties sur l'interprétation et l'administration des règles d'origine communes et des autres questions douanières et tarifaires. Un prototype d'automatisation du commerce nord-américain pour l'acheminement des marchandises entre les partenaires de l'ALENA est actuellement à l'essai. Ce prototype fera appel à un ensemble, convenu au niveau trilatéral, d'éléments d'information normalisés, qui seront transmis à l'aide de la syntaxe EDIFACT. Les partenaires de l'ALENA étudient actuellement les méthodes qui permettraient une simplification et une éventuelle harmonisation des procédures applicables aux expéditions expresses.

D. AUTRES ACTIVITES ET INITIATIVES

82. D'autres activités et initiatives, au sujet desquelles il n'a pas été possible d'obtenir facilement des renseignements détaillés mais dont le Secrétariat a eu connaissance, sont indiquées ci-après.

83. Certains accords de libre-échange ou certaines unions douanières à l'échelle régionale comportent des règles relatives à l'harmonisation et/ou à la simplification des procédures commerciales ou à la coopération entre les autorités douanières des membres. Il s'agit notamment du Groupe andin, du Marché commun arabe, de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE), de la Communauté des Caraïbes (CARICOM), de l'Accord de libre-échange d'Europe centrale (ALEEC), de l'Union douanière et économique de l'Afrique centrale (UDEAC), du Marché commun centraméricain, du Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA), de la Communauté économique des Etats de l'Afrique occidentale (CEDEAO), du Conseil de coopération du Golfe, de l'Association latino-américaine d'intégration (ALADI), du Marché commun du Sud (MERCOSUR), de l'Arrangement commercial préférentiel de l'Association sud-asiatique de coopération régionale (ASACR), et de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA).

84. Trois autres initiatives sont indiquées ci-après:

- Le Sommet des Amériques, qui a eu lieu en 1994 à Miami, a lancé l'idée de la création d'une Zone de libre-échange des Amériques à l'horizon 2005. Pendant les réunions ministérielles qui ont été tenues ultérieurement à Denver, Colorado, en 1995, à Carthagène, Colombie, en 1996, et à Belo Horizonte, Brésil, en 1997, les travaux ont été poursuivis dans le cadre de

plusieurs groupes de travail, qui avaient été établis pour préparer les négociations prévues au plus tard en 2005 et au nombre desquels figurait un groupe de travail sur les procédures douanières et les règles d'origine. Le mandat de ce groupe de travail comprenait l'établissement d'un inventaire complet des procédures douanières de l'hémisphère, et l'élaboration et la diffusion d'un manuel de procédures douanières à l'intention du secteur privé; la formulation de recommandations en vue de promouvoir la communication électronique des documents présentés en douane; et la présentation de recommandations sur une procédure spécifique de simplification des procédures douanières à l'échelle de l'hémisphère. A Carthagène, il a été décidé qu'une action immédiate serait entreprise dans ces domaines. A Belo Horizonte, les ministres ont donné pour instruction à leurs vice-ministres d'approuver les recommandations présentées dans ces domaines, intitulées "mesures de facilitation du commerce".

- Lors du *Sommet de Lyon* en 1996, les dirigeants du G7 sont convenus de "s'employer à normaliser et à simplifier les procédures douanières" et ont engagé des travaux relatifs aux éléments d'information communs pour les importations et les exportations, aux protocoles communs pour les communications électroniques en rapport avec le traitement informatisé des marchandises, et à l'éventuel établissement d'un prototype de système de traitement informatisé.
- A la *trentième réunion des Ministres du commerce de la Quadrilatérale* à Toronto (du 30 avril au 2 mai 1997), il a été décidé d'intensifier les efforts déployés pour mener à bien le programme de travail de l'OMC pour l'harmonisation des règles d'origine non préférentielles, de l'évaluation en douane et de l'inspection avant expédition dans les délais prévus.

E. LISTE DES DISPOSITIONS DES ACCORDS DU CYCLE D'URUGUAY ET DU GATT DE 1994 QUI SE RAPPORTENT A LA FACILITATION DES ECHANGES

85. Les paragraphes ci-après fournissent une explication générale des dispositions pertinentes de l'OMC; ils ne visent pas à en donner une quelconque interprétation.

Article V - Liberté de transit

86. L'article V définit le "trafic en transit". Il établit qu'"[i]l y aura liberté de transit à travers le territoire des parties contractantes pour le trafic en transit à destination ou en provenance du territoire d'autres parties contractantes...". Il dispose en outre que "... sauf lorsqu'il y aura défaut d'observation des lois et réglementations douanières applicables, les transports de cette nature en provenance ou à destination du territoire d'autres parties contractantes ne seront pas soumis à des délais ou à des restrictions inutiles et seront exonérés de droits de douane et de tous droits de transit ou de toute autre imposition en ce qui concerne le transit, à l'exception des frais de transport, ou des ... dépenses administratives ...". Il prévoit l'octroi du traitement de la nation la plus favorisée (NPF) en ce qui concerne tous les droits, règlements et formalités relatifs au transit (la note interprétative précise qu'en ce qui concerne les frais de transport, ce principe s'applique aux produits similaires transportés par le même itinéraire dans des conditions analogues).

Article VII - Valeur en douane

87. L'article VII établit les principes directeurs qui régissent l'évaluation des importations aux fins de la détermination des droits ou d'autres impositions (à l'exception des taxes intérieures). Il dispose que cette évaluation devrait être fondée sur la "valeur réelle de la marchandise importée ... ou d'une marchandise similaire et ne devrait pas être fondée sur la valeur de produits d'origine nationale ou sur des valeurs arbitraires ou fictives". L'article définit la "valeur réelle". L'Accord du Cycle d'Uruguay sur la mise en oeuvre de l'article VII du GATT de 1994 et l'Accord du Tokyo Round relatif

à la mise en oeuvre de l'article VII donnent une interprétation, et portent application, de cet article (voir ci-dessous).

Article VIII - Redevances et formalités se rapportant à l'importation et à l'exportation

88. Le principe de base de l'article VIII est que toutes les redevances et impositions (autres que les droits à l'importation et à l'exportation et les taxes qui relèvent de l'article III) perçues à l'importation ou à l'exportation ou à l'occasion de l'importation ou de l'exportation "seront limitées au coût approximatif des services rendus et ne devront pas constituer une protection indirecte des produits nationaux ou des taxes de caractère fiscal à l'importation ou à l'exportation". Les Membres reconnaissent la nécessité de restreindre le nombre et la diversité de ces redevances et impositions, et de réduire les effets et la complexité des formalités d'importation et d'exportation. En outre, les exigences en matière de documents devraient être réduites et simplifiées. L'article VIII prévoit également que de légères infractions à la réglementation ou à la procédure douanières ne devront pas donner lieu à des pénalités sévères.

Article IX - Marques d'origine

89. Cet article impose l'octroi du traitement NPF en ce qui concerne la réglementation relative au marquage. Il souligne que les difficultés et les inconvénients que l'établissement et l'application des lois et règlements relatifs aux marques d'origine pourraient entraîner pour le commerce et la production des pays exportateurs devraient être réduits au minimum. Chaque fois que cela sera possible, il conviendrait de permettre l'apposition, au moment de l'importation, des marques d'origine. En outre, les Membres devraient collaborer en vue d'éviter que les marques commerciales ne soient utilisées de manière à induire en erreur quant à la véritable origine du produit, et cela du détriment des appellations d'origine régionales ou géographiques des produits qui sont protégées.

Article X - Publication et application des règlements relatifs au commerce

90. Cet article dispose que chaque Membre publiera dans les moindres délais la totalité de ses lois, règlements, décisions judiciaires et administratives qui sont applicables aux importations et aux exportations. De plus, les "accords intéressant la politique commerciale internationale et qui seraient en vigueur" entre deux Membres seront également publiés. En ce qui concerne les taux des droits de douane ou les autres impositions à l'importation, une mesure plus restrictive sera publiée avant d'être mise en vigueur. En outre, chaque Membre maintiendra ou instituera "des tribunaux ou des procédures judiciaires, arbitraux ou administratifs afin, notamment, de réviser et de rectifier dans les moindres délais les mesures administratives se rapportant aux questions douanières".

Accord sur la mise en oeuvre de l'article VII du GATT de 1994 (Accord sur l'évaluation en douane)

91. L'Accord sur l'évaluation en douane contient des dispositions qui portent application des principes énoncés à l'article VII du GATT. Il établit que la "valeur transactionnelle", qui correspond au prix effectivement payé ou à payer pour les marchandises importées, constitue la base de l'évaluation en douane. Il présente aussi cinq autres méthodes qui doivent être utilisées lorsque la valeur en douane ne peut pas être déterminée d'après la valeur transactionnelle. Deux de ces méthodes, la méthode déductive et la méthode de la valeur calculée, s'écartent de la valeur transactionnelle. L'Accord prévoit également un traitement spécial et différencié pour les pays en développement, l'établissement d'un Comité technique de l'évaluation en douane placé sous les auspices de l'Organisation mondiale des douanes, et des obligations en matière de notification.

Accord sur les règles d'origine

92. L'Accord sur les règles d'origine vise à harmoniser les règles d'origine non préférentielles et veille à ce que ces règles ne créent pas en soi d'obstacles non nécessaires au commerce. Il établit un programme de travail pour l'harmonisation des règles d'origine qui doit être mis en oeuvre, en collaboration avec l'OMD, et achevé trois ans après l'entrée en vigueur de l'Accord sur l'OMC. Le principe fondamental est que le pays d'origine d'une marchandise devrait être soit celui dans lequel cette marchandise a été entièrement obtenue, soit lorsque plus d'un pays intervient dans la production de ladite marchandise, celui où la dernière transformation substantielle a été effectuée; les règles d'origine ne devraient pas être utilisées comme des instruments de politique commerciale; et elles devraient être objectives, prévisibles, cohérentes et fondées sur des critères positifs. L'Accord prévoit également l'institution d'un Comité technique des règles d'origine placé sous les auspices de l'Organisation mondiale des douanes.

Accord sur les procédures de licences d'importation

93. L'Accord sur les procédures de licences d'importation reconnaît que les procédures de licences d'importation peuvent être utiles à certaines fins, mais aussi qu'un emploi inapproprié peut entraver le cours du commerce international. Il impose aux utilisateurs des régimes de licences d'importation des disciplines visant à garantir que les procédures d'octroi des licences d'importation "automatiques" et "non automatiques" n'entraînent pas en elles-mêmes des restrictions ou des distorsions des échanges. En devenant Membres de l'OMC, les gouvernements s'engagent à simplifier et à rendre transparentes leurs procédures de licences d'importation, et à les administrer de manière neutre et non discriminatoire. L'Accord impose des délais pour la publication des renseignements concernant les procédures de licences, la présentation des notifications au Comité et le traitement des demandes de licences.

Accord sur l'inspection avant expédition

94. L'Accord sur l'inspection avant expédition établit un cadre de règles et d'obligations pour les Membres ayant recours à l'inspection avant expédition (Membres utilisateurs) qui vise à régir les pratiques des entités d'inspection avant expédition. L'Accord prévoit que ces activités seront exercées de manière transparente et non discriminatoire, et dispose que les Membres utilisateurs feront en sorte que les entités d'inspection avant expédition appliquent des normes convenues ou internationales, accordent une protection appropriée aux renseignements commerciaux confidentiels, évitent des retards indus dans l'inspection des expéditions, établissent des procédures de recours pour les exportateurs et procèdent à la vérification des prix conformément à la méthode indiquée dans l'Accord. L'Accord prévoit également la création d'une entité indépendante chargée d'examiner les différends entre les exportateurs et les entités d'inspection avant expédition.

Accord sur les obstacles techniques au commerce

95. L'Accord sur les obstacles techniques au commerce établit des règles régissant l'élaboration, l'adoption et l'application de règlements techniques, de normes et de procédures d'évaluation de la conformité. Ces règles comportent des dispositions relatives à la non-discrimination et au traitement national, à la prévention des obstacles non nécessaires au commerce, à l'harmonisation, à la transparence, à la reconnaissance mutuelle des procédures d'évaluation de la conformité et à l'équivalence des règlements techniques. Tant les normes que les règlements techniques imposent pour les produits des prescriptions physiques spécifiques, telles que la taille, la forme, la conception, la longueur et les fonctions, ainsi que des prescriptions en matière d'étiquetage, d'emballage et de marquage, et des procédés et des méthodes de production. La transparence est garantie par la création de points nationaux d'information, et par quatre obligations de notification différentes.

Accord général sur le commerce des services

96. Hormis le fait qu'il a pour objectif général de faciliter le commerce des services, l'AGCS a un rapport avec la facilitation du commerce, en particulier en ce qui concerne tous les modes de transport. Toutefois, en matière de transport aérien, les services liés aux droits d'atterrissage ("droits essentiels") sont exclus du champ d'application de l'AGCS. A ce jour, 37 listes comportant des engagements en matière de services de transport aérien sont en vigueur. Trente-six pays ont pris des engagements en matière de transport maritime. En ce qui concerne les transports routier et ferroviaire, 21 et 36 listes respectivement sont entrées en vigueur. De nouvelles négociations sur les services auront lieu au plus tard en l'an 2000 et porteront notamment sur les transports. D'ici l'an 2000 également, l'annexe sur les services de transport aérien sera réexaminée en vue d'envisager la possibilité d'appliquer plus largement l'AGCS à ce secteur.

Accord sur les aspects des droits de propriété intellectuelle qui touchent au commerce

97. La section 4 de l'Accord porte sur les "prescriptions spéciales concernant les mesures à la frontière", qui visent à lutter contre le trafic illicite de marchandises de marque contrefaites ou de marchandises pirates portant atteinte au droit d'auteur.

Accord sur l'application des mesures sanitaires et phytosanitaires

98. L'Accord encourage le recours à des normes, directives et recommandations internationales, afin d'accroître la transparence et la sécurité. Il impose l'octroi d'un traitement NPF ou national lorsque des conditions identiques ou similaires existent. L'annexe C de l'Accord traite spécifiquement des procédures de contrôle, d'inspection et d'homologation. Elle impose aux Membres de faire en sorte que ces procédures ne soient pas incompatibles avec les autres dispositions de l'Accord.

Annexe I: RECOMMANDATIONS DE LA CEE/ONU

1. *Formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux*
Fournit une base internationale pour la normalisation des documents utilisés dans le commerce et le transport international, ainsi que pour la présentation de ces documents sur un écran de visualisation. La formule-cadre des Nations Unies est particulièrement destinée à servir de base pour la création de séries alignées de formules utilisant une matrice (ou document de base) reproductible suivant la méthode de frappe unique de préparation des documents; elle peut également être utilisée comme modèle pour la présentation de l'affichage visuel dans les applications informatiques.
2. *L'emplacement des codes dans les documents commerciaux*
Ce texte a été incorporé au texte de la Recommandation n° 1: "Formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux".
3. *Code de pays de l'ISO pour la représentation des noms de pays*
Connu sous le nom de "Code ISO ALPHA-2 des pays", il est destiné à être utilisé pour représenter les noms de pays, de territoires dépendants, et d'autres zones présentant un intérêt géographique particulier pour les besoins du commerce international dans tous les cas où une désignation alphabétique sous forme de code est nécessaire.
4. *Organismes nationaux de facilitation du commerce*
Fournit des lignes directrices pour la création d'organisations ou de comités nationaux, conformément aux réglementations nationales, en vue d'encourager la mise en oeuvre de recommandations concernant la facilitation des procédures commerciales internationales.
5. *Abréviations pour les INCOTERMS*
Propose des abréviations des termes commerciaux en vue de leur acceptation et de leur utilisation par les gouvernements et les organisations internationales chaque fois que ces termes sont mentionnés sous forme abrégée, notamment dans le cadre de la transmission et du traitement électronique des données.
6. *Formule-cadre de facture alignée*
Appliquée à l'élaboration de factures commerciales pour le commerce international de marchandises. La formule-cadre peut également être utilisée comme outil de base pour établir des factures dans d'autres cas. Les factures fondées sur cette recommandation ont pour objectif - dans la mesure du possible - de présenter les données requises de façon à compléter voire, dans certains cas, remplacer les documents existants (par exemple les factures douanières, les factures consulaires, les déclarations de l'origine, etc.).
7. *Représentation numérique des dates, heures et intervalles de temps*
Etablit une méthode pour une désignation, entièrement numérique, normalisée et non ambiguë, de la date, de l'heure et des intervalles de temps. Elle s'applique à tous les cas où ces données sont présentées séparément, sous forme numérique, mais non lorsqu'elles font clairement partie d'un texte.
8. *Méthode du Code d'identification unique (UNIC)*
Etablit un numéro de référence unique pour un envoi dans le but de réduire le nombre de références différentes utilisées par les parties aux transactions commerciales nationales et internationales. Il ne s'agit pas d'une méthode d'identification des produits.
9. *Code alphabétique pour la représentation des monnaies*
Encourage l'utilisation des codes alphabétiques à trois lettres de la norme internationale ISO 4217 "Codes pour la représentation des monnaies et des fonds" dans les applications relatives au commerce international et dans les opérations commerciales lorsque les monnaies sont indiquées sous forme codée

ou abrégée. Le code est conçu de manière à convenir aux applications manuelles comme aux applications automatisées.

10. *Codification des noms de navires*

Cette recommandation est en cours de révision et sera à nouveau publiée après approbation du Groupe de travail de la CEE/ONU sur la facilitation des procédures du commerce international.

11. *Aspects documentaires du transport international de marchandises dangereuses*

Enonce des mesures visant à harmoniser les renseignements requis et à simplifier les procédures documentaires pour le transport de matières dangereuses afin d'en diminuer la complexité et d'en augmenter la précision et l'efficacité.

12. *Mesures destinées à faciliter les procédures relatives aux documents de transport maritime*

Visé à simplifier et à harmoniser les procédures et les documents utilisés par les armateurs, les destinataires, les banques et les autres parties au transport maritime de marchandises pour attester l'existence d'un contrat de transport. Cette recommandation s'applique aux documents d'expédition attestant l'existence d'un contrat ou d'un engagement concernant le transport des marchandises par navire, et aux procédures connexes. Elle s'applique également au transport multimodal, le cas échéant.

13. *Facilitation de certains problèmes juridiques que posent les procédures de dédouanement à l'importation*

Recommande aux gouvernements une série de modifications qui pourraient être apportées aux lois et réglementations nationales afin de permettre aux douanes et aux organismes réglementaires d'effectuer le dédouanement des importations de manière plus efficace et de tirer parti des progrès des techniques modernes d'information.

14. *Authentification des documents commerciaux par des moyens autres que la signature*

Visé à encourager l'utilisation du transfert informatisé de données dans le commerce international en recommandant aux gouvernements d'examiner les prescriptions nationales et internationales exigeant que les documents à utiliser dans le commerce international soient signés, en vue d'éliminer l'obligation de produire des documents sur papier et de remplacer la signature obligatoire par l'authentification garantie par le système de transmission utilisé. Elle recommande également d'examiner les documents commerciaux en usage courant afin d'identifier ceux dont la signature pourrait être supprimée sans inconvénient et de promouvoir les changements nécessaires dans les pratiques commerciales.

15. *Simplification des marques d'expédition*

Donne une méthode simple et normalisée pour l'identification des marchandises afin de réduire les coûts, les erreurs, les confusions et les retards d'expédition. La marque d'expédition normalisée créée par cette recommandation devrait être utilisée pour le marquage des colis destinés au transport international, quel que soit le mode de transport, et reproduite dans les documents y relatifs, en tant qu'éléments de données dans le cadre de l'échange des données commerciales.

16. *LOCODE/ONU - Code des ports et autres lieux*

Recommande l'adoption d'un code alphabétique à cinq lettres pour l'abréviation des noms de lieux présentant un intérêt pour le commerce international, tels que les ports, aéroports, terminaux intérieurs de fret et autres lieux où les marchandises peuvent être dédouanées, et qui doivent être représentés de manière non ambiguë pour l'échange des données entre participants au commerce international.

17. *PAYTERMS - Abréviations pour les conditions de paiement*

Fournit des abréviations pour certaines conditions de paiement, désignées sous le nom de "PAYTERMS", destinées à être utilisées dans des opérations de commerce international relatives à la fourniture de marchandises et/ou de services.

18. *Mesures destinées à faciliter les procédures du commerce international*

Décrit une série de mesures relatives à l'acheminement des marchandises, regroupées selon différentes phases d'une opération commerciale courante, qui à elles seules ne justifieraient pas une recommandation formelle distincte mais que les gouvernements devraient envisager de mettre en oeuvre. Chaque section décrit le domaine d'application, rappelle quels sont les procédures et documents concernés et expose les problèmes particuliers qui requièrent des mesures de facilitation.

19. *Codes des modes de transport*

Crée un code numérique à un chiffre pour la représentation des modes de transport et prévoit un second chiffre pour les subdivisions éventuellement nécessaires. Cette recommandation s'applique à tous les cas où le mode de transport est représenté sous forme codée dans les documents commerciaux internationaux, et où un code simple suffit.

20. *Codes des unités de mesures utilisés dans le commerce international*

Fournit des codes alphanumériques et alphabétiques à trois caractères pour la représentation des unités de mesure de longueur, de surface, de volume/capacité, de masse (poids), de temps et autres utilisées dans le commerce international. Les codes sont destinés à être utilisés par des systèmes manuels et/ou automatisés d'échange d'informations entre les participants au commerce international.

21. *Codes des types de fret, des emballages et des matériaux d'emballage*

Etablit un système de code numérique pour décrire la forme extérieure des marchandises telles qu'elles sont présentées pour le transport, afin de faciliter l'identification, l'enregistrement, la manutention, et de fixer les tarifs de manutention. La recommandation fixe également des codes alphabétiques complémentaires pour représenter le nom des emballages et fournit des symboles pictographiques qui permettent une association visuelle entre les codes et les types d'emballage représentés.

22. *Formule-cadre pour les instructions d'expédition normalisée*

Présente une formule-cadre, fondée sur la formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux, pour mettre au point un document normalisé à utiliser pour transmettre les instructions d'expédition données soit par le vendeur (ou l'expéditeur) soit par l'acheteur (ou le destinataire) à un transitaire, à un transporteur ou à son agent ou à un autre prestataire de services en vue de permettre l'acheminement des marchandises et les activités correspondantes. Cette recommandation porte sur l'acheminement et la manutention des marchandises, les douanes, la distribution des documents, l'attribution des redevances et les instructions spéciales.

23. *Code du prix du fret (FCC)*

Fournit un système de dénomination à utiliser pour l'instauration de désignations harmonisées des prix de fret et autres frais relatifs à l'acheminement international des marchandises. Elle fixe également une représentation codée non ambiguë de ces désignations. Cette recommandation s'applique dans tous les cas où les désignations de prix de fret et autres frais doivent être indiquées en clair ou sous forme codée dans le cadre de l'échange de données commerciales, qu'il s'agisse de documents sur papier ou de moyens électroniques.

24. *Harmonisation des codes indiquant le statut du transport*

Fournit des codes indiquant le statut du transport pour les besoins de l'échange d'informations codées relatives à l'état des envois, des marchandises ou des moyens de transport à un moment ou à un point donné de la chaîne du transport. Les codes indiquant le statut du transport peuvent être représentés en clair ou sous forme codée. Les codes fournis dans cette recommandation sont destinés à être utilisés par les systèmes manuels et/ou automatisés d'échange d'informations entre tous les participants au commerce international.

25. *Utilisation de l'échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport (EDIFACT/ONU)*

Recommande une action coordonnée des gouvernements pour promouvoir l'EDIFACT/ONU en tant que norme internationale unique pour l'échange de données informatisé (EDI) entre les administrations publiques et les entreprises privées de tous les secteurs économiques à l'échelle internationale.

26. *Utilisation commerciale des accords pour l'échange de données informatisé (EDI)*

Visé à promouvoir la conclusion d'accords d'échange entre partenaires commerciaux utilisant l'EDI dans le cadre d'opérations commerciales internationales. La recommandation contient un modèle d'accord d'échange à usage international. Bien qu'il soit conçu pour des accords bilatéraux conclus entre deux partenaires commerciaux, le modèle d'accord d'échange, moyennant des ajustements, peut être mis en oeuvre dans le cadre de relations multilatérales, notamment dans le cadre d'une communauté ou d'une association commerciale.

Annexe II: EXPLICATIONS CONCERNANT L'EDI ET L'EDIFACT/ONU

1. L'échange de données informatisé (EDI) est né de la nécessité pour les organisations publiques et privées de communiquer efficacement les unes avec les autres, et de tirer parti des techniques modernes d'information. Les communications traditionnelles entre entreprises revêtent deux formes, en ce sens qu'elles peuvent être structurées (par exemple les transactions commerciales qui prennent la forme de commandes, d'avis d'expédition, de factures ou paiements) ou non (par exemple les mémorandums et lettres). L'EDI permet d'échanger les messages structurés, alors que le courrier électronique est utilisé pour des communications non structurées. Dans le cas d'un message structuré, tel qu'une commande, les données sont mises en forme conformément à une norme agréée, facilitant ainsi le transfert électronique d'un système informatique à un autre. On parle souvent à cet égard de communications d'application à application entre systèmes informatiques, l'objectif étant une opération "non assistée" qui permet à des partenaires commerciaux d'échanger des données professionnelles ou administratives.

2. Les stratégies en matière de productivité qui ont récemment été adoptées par les milieux d'affaires, notamment selon les principes de "juste à temps" (JAT) et de réaction rapide, tendent vers une plus grande efficacité. Les organisations doivent rationaliser leurs opérations en éliminant toutes les procédures qui n'apportent pas de valeur ajoutée au processus commercial. Une majorité d'organisations multinationales et d'organisations régionales importantes mettent en oeuvre l'EDI et exigent de plus en plus que tous leurs partenaires commerciaux soient en mesure d'utiliser le système. Les économies réalisées peuvent être considérables. Un récent article du Financial Times indiquait que l'entreprise américaine Texas Instruments avait économisé 50 millions de dollars EU grâce à l'introduction de l'EDI. En Allemagne, Volkswagen espère réduire de 1 pour cent ses coûts de fonctionnement en ayant recours à l'EDIFACT/ONU pour l'ensemble de ses transactions internes et externes.¹⁰ Pour les échanges internationaux, la rationalisation découlant de l'EDI pourrait être fort utile étant donné la complexité des documents requis et des relations commerciales. Les échanges internationaux concernent généralement des transporteurs, des transitaires, des courtiers, des banques, des assureurs, des administrations douanières ainsi que d'autres administrations. Les données saisies par l'intervenant à l'origine de la transaction sont généralement requises par tous les autres intervenants. L'EDI permet à tous les intervenants d'échanger ces données initiales sans copie manuscrite ni saisie de données, réduisant ainsi les délais et les erreurs.

3. Dans un environnement EDI, il ne serait pas efficace, ni même réaliste, que chacun communique sa propre version d'un même document (par exemple une commande). La possibilité d'accéder à une bibliothèque ou à un répertoire de messages et d'éléments de messages communs est apparue comme un moyen de promouvoir une technique universelle d'échange des données commerciales. Jusqu'à ces dix dernières années, ce résultat était obtenu par le biais des diverses initiatives au niveau d'un groupe, d'une branche d'activités ou d'un pays. Le besoin d'une norme internationale était évident. L'EDIFACT/ONU a été mis au point dans ce contexte et il s'étend désormais à une large gamme de secteurs: achat, transport, banque, assurance, données relatives aux produits et à la qualité, gestion des matériaux, statistiques, voyages, tourisme et loisirs, douanes, architecture, ingénierie et construction, santé, administration sociale et emploi.

4. L'EDIFACT/ONU consiste en un ensemble complet de règles et de procédures fondées sur le principe de la normalisation et du codage à tous les niveaux de l'information; chaque élément d'information doit être représenté par un code mnémorique ou un symbole qui représente sans ambiguïté cet élément. En outre, l'ordre dans lequel les codes mnémoriques sont placés doit également être normalisé. L'EDIFACT/ONU fixe ces codes et leur mode de présentation. Le mode de présentation

¹⁰"EDI data exchange spreads its wings", Williams, Francis, Financial Times, vendredi 21 mars 1997.

est appelé "syntaxe EDIFACT", et peut apparaître comme l'équivalent électronique de la Formule-cadre des Nations Unies. La syntaxe énonce les règles régissant la façon dont les messages EDIFACT/ONU devraient être structurés et elle fait l'objet d'une norme ISO (ISO 9735) dans laquelle un message EDIFACT est défini comme une série de modules fonctionnels. Chacun de ces modules de construction est normalisé et à chacun d'eux correspond un répertoire EDIFACT/ONU distinct qui fait partie de la norme EDIFACT/ONU.

5. Les règles de syntaxe régissent la structure des messages standard des Nations Unies (UNSM) qui consistent en un ensemble structuré de données relatives à une fonction commerciale, organisé sous la forme d'un ensemble séquentiel de segments. Les segments consistent en éléments d'information qui, conjointement, définissent un concept précis. Les UNSM sont conçus pour être utilisés d'un secteur professionnel à l'autre. La norme EDIFACT/ONU concerne uniquement le message; la méthode de communication ne fait pas partie de la norme, aussi les messages peuvent-ils être envoyés par l'intermédiaire de réseaux publics ou commerciaux ainsi que via Internet. De même que les recommandations ne définissent pas la manière de rédiger sur papier, en utilisant un crayon, une machine à écrire, etc., l'EDIFACT/ONU est également indépendante du matériel et du logiciel. De nombreux messages de ce type ont été mis au point et figurent dans le répertoire des messages standard des Nations Unies EDIFACT/ONU. Un total de 145 messages figurent dans le dernier répertoire, 60 autres messages étant en cours d'élaboration.

6. Deux fois par an, l'Equipe commune des rapporteurs EDIFACT/ONU (JRT) se réunit pour mettre au point des messages et coordonner les positions adoptées par chacun des cinq comités EDIFACT régionaux: les Comités panaméricains, pour l'Europe occidentale, l'Europe centrale et orientale, l'Australie/Nouvelle-Zélande et l'Asie (le Comité EDIFACT pour l'Afrique a été démantelé à la réunion de mars 1996 du WP.4). Chaque comité aide le rapporteur EDIFACT régional qui est nommé par le WP.4 et est chargé d'organiser les travaux dans la région de son ressort et de coordonner les travaux entre les différentes régions. Plus de 300 experts techniques participent aux réunions de l'Equipe commune de rapporteurs. Les répertoires EDIFACT/ONU sont approuvés et publiés, après chaque réunion de l'équipe de rapporteurs, conformément à une procédure d'approbation de la version/diffusion. Dans le cadre de cette procédure, il existe un contrôle formel visant à assurer la qualité du produit EDIFACT/ONU. Ces répertoires peuvent être consultés sur le site Internet de la CEE/ONU relatif à la facilitation des échanges (<http://www.unece.org/trafix>) ainsi qu'auprès des organisations nationales, régionales et internationales qui participent à cette procédure, ainsi qu'auprès du Secrétariat de la CEE/ONU.

7. L'un des problèmes auxquels l'EDIFACT a été confronté est celui de la capacité d'adaptation des UNSM de façon à répondre aux besoins d'un secteur d'activité particulier. Les organisations de l'EDI dans chaque région créent ce que l'on appelle les directives pour la mise en oeuvre des messages (MIG) qui se traduisent par un message EDIFACT moyennant une définition de mise en oeuvre (IMPDEF). Ces MIG utilisent un UNSM qui correspond à un modèle de données relatif à une certaine transaction commerciale pour une branche d'activité, un pays ou des groupes de partenaires, quels qu'ils soient, et l'adaptent à un modèle destiné à une branche d'activité, à un pays et à des groupes de partenaires donnés. Ceux-ci sont ensuite rassemblés dans un répertoire et distribués à ce groupe d'utilisateurs. De fait, l'IMPDEF permet au contenu de la directive d'être transmis par voie électronique par l'intermédiaire de l'EDIFACT de façon à ce qu'une traduction électronique du message soit effectuée. En pratique, toutefois, la pleine utilisation des IMPDEF est encore en cours d'élaboration. Cependant, un logiciel de traduction a été mis au point afin de traduire l'ANSI ASCX12 (American National Standards Institute Accredited Standards Committee) selon la norme EDIFACT. Il est également clair que ces logiciels de traduction continueront à être élaborés et feront partie intégrante de l'avenir de l'EDI.

8. Qui utilise l'EDIFACT/ONU? Les pays et entités économiques ci-après utilisent actuellement l'EDIFACT/ONU et participent à son processus d'élaboration:

Afrique du Sud	Danemark	Israël	Rép. pop. de Chine
Allemagne	Espagne	Italie	République tchèque
Argentine	Etats-Unis	Japon	Roumanie
Australie	Fédération de Russie	Luxembourg	Royaume-Uni
Autriche	Finlande	Malaisie	Sénégal
Belgique	France	Malte	Singapour
Brésil	Gabon	Mexique	Slovénie
Bulgarie	Hong Kong	Nigéria	Suède
Canada	Hongrie	Norvège	Suisse
Chili	Inde	Nouvelle-Zélande	Taipei chinois
Colombie	Irlande	Pays-Bas	Thaïlande
Corée	Islande	Pologne	

Annexe III: LES ANNEXES A LA CONVENTION DE KYOTO (OMD)

A. FORMALITES ANTERIEURES AU DEPOT DE LA DECLARATION DE MARCHANDISES

Annexe A.1 concernant les formalités douanières antérieures au dépôt de la déclaration de marchandises

Cette annexe traite des formalités douanières à accomplir pour les marchandises importées, depuis leur introduction sur le territoire douanier jusqu'au moment où elles sont placées sous un régime douanier. En principe, les formalités douanières antérieures au dépôt de la déclaration de marchandises sont réduites à un minimum. Aucune discrimination quant à l'origine des marchandises ne s'applique à ce stade du processus d'importation. Les documents douaniers ne doivent être déposés qu'au lieu où les marchandises doivent être présentées à la douane. A l'endroit où les marchandises ont été introduites sur le territoire douanier, seuls les documents qui sont nécessaires pour identifier les marchandises et le moyen de transport peuvent être exigés. L'annexe A.1 énonce en outre des normes concernant les pratiques en matière de déchargement, l'exonération des taxes pour les marchandises endommagées, détruites ou perdues, et la transparence des formalités douanières.

Annexe A.2 concernant le dépôt temporaire des marchandises

Durant le laps de temps entre l'arrivée des marchandises dans un pays et le dépôt de la déclaration de marchandises correspondante, les marchandises demeurent sous le contrôle de la douane dans des endroits désignés à cet effet. Les dispositions de l'annexe définissent une méthode simple de contrôle des marchandises en attente de dédouanement et sont importantes en ce qu'elles couvrent la période qui s'écoule entre l'arrivée des marchandises et l'octroi définitif de la mainlevée par la douane après l'accomplissement des formalités nécessaires. L'annexe contient aussi des dispositions concernant entre autres la création et la gestion des dépôts temporaires, les opérations qui y sont autorisées, la durée du séjour en dépôt temporaire et la sortie des marchandises du dépôt temporaire.

Annexe A.3 concernant les formalités douanières applicables aux moyens de transport à usage commercial

Cette annexe a trait aux moyens de transport utilisés en trafic international pour l'acheminement des personnes à titre onéreux ou pour le transport industriel ou commercial des marchandises, que ce soit ou non à titre onéreux. Elle prévoit l'importation temporaire, en suspension des droits et taxes à l'importation et sans prohibitions ni restrictions à l'importation, des moyens de transport à usage commercial, du matériel spécial servant au chargement, au déchargement, à la manutention et à la protection des marchandises, ainsi que des pièces détachées et des équipements destinés à être utilisés à des fins de remplacement. Elle comporte en outre des dispositions relatives aux lieux d'entrée et de sortie du territoire douanier, aux bureaux de douane où les moyens de transport à usage commercial doivent être déclarés, aux formalités documentaires, au contrôle douanier et aux formalités à accomplir lorsque le moyen de transport à usage commercial quitte le territoire douanier.

Annexe A.4 concernant le traitement douanier des produits d'avitaillement (pas en vigueur)

L'annexe A.4 prévoit la franchise des droits et taxes à l'importation pour les produits d'avitaillement qui se trouvent à bord des navires, des aéronefs et des trains (à l'exclusion des moyens de transport privés) arrivant sur le territoire douanier. Ces produits d'avitaillement peuvent être destinés aux passagers ou aux membres de l'équipage, ou peuvent être nécessaires aux moyens de transport proprement dits. L'exonération des droits et taxes est également accordée pour les produits d'avitaillement que les navires et les aéronefs embarquent dans le territoire douanier pour utilisation au cours d'un voyage prévu à l'étranger.

B. DEDOUANEMENT DES MARCHANDISES

Annexe B.1 concernant la mise à la consommation

La mise à la consommation est le régime douanier qui permet aux marchandises importées de demeurer à titre définitif dans le territoire douanier. C'est la procédure la plus couramment appliquée aux importations et l'annexe B.1 constitue donc un élément essentiel de la Convention de Kyoto. Les principes qui l'inspirent sont généralement repris dans d'autres régimes douaniers. Les principales dispositions de l'annexe concernent les obligations du déclarant, telles que le dépôt de la déclaration de marchandises, avec les documents justificatifs (licence d'importation, certificats d'origine, etc.); le paiement des droits et taxes à l'importation; le paiement différé des droits et taxes à l'importation ou la garantie à constituer dans certaines circonstances. L'annexe énonce les procédures appliquées par les autorités douanières: examen de la déclaration de marchandises; vérification des marchandises; et liquidation et paiement des droits et taxes à l'importation. Une formule-cadre pour l'établissement de la déclaration de marchandises pour mise à la consommation est reproduite sous forme d'appendice à l'annexe. Cette formule-cadre est alignée sur la formule-cadre de la CEE (ONU) pour les documents commerciaux.

Annexe B.2 concernant l'admission en franchise des droits et taxes à l'importation de marchandises déclarées pour la mise à la consommation

Dans toutes les réglementations douanières existent des cas de franchises qui s'appliquent dans des circonstances déterminées et lorsque les conditions fixées sont remplies. Dans certains pays, ces franchises figurent dans le tarif douanier, tandis que dans d'autres pays, elles font l'objet de dispositions législatives ou réglementaires distinctes. L'annexe reprend un certain nombre de franchises qui sont habituellement accordées dans la plupart des pays. Il s'agit, notamment, de cas de franchises visées dans d'autres instruments internationaux; des substances thérapeutiques d'origine humaine et des réactifs pour la détermination des groupes sanguins et tissulaires; des objets mobiliers importés à l'occasion d'un transfert de résidence; des effets personnels et articles utilisés pour les études de personnes fréquentant un établissement d'enseignement; des biens recueillis par voie de succession; des cadeaux personnels; des marchandises adressées à des organismes à caractère charitable ou philanthropique; des récompenses; des documents et articles divers sans valeur commerciale; des objets religieux; des produits importés pour essais; des produits et matériels destinés à protéger les marchandises durant le transport. Outre l'énumération d'exemples de franchise, l'annexe énonce des pratiques recommandées pour les formalités d'importation telles que l'autorisation préalable, la déclaration de marchandises et le paiement d'une garantie.

Annexe B.3 concernant la réimportation en l'état

Le régime douanier visé par cette annexe s'applique aux marchandises qui sont réimportées dans le pays d'exportation sans avoir subi à l'étranger aucune transformation, ouvraison ou réparation. Dans de nombreux cas, cette réimportation était prévisible au moment de l'exportation qui a pu alors être éventuellement effectuée avec réserve de retour. Dans un certain nombre de cas cependant, la réimportation est motivée par des circonstances qui surviennent après l'exportation des marchandises. Les marchandises réimportées en l'état bénéficient, lors de leur mise à la consommation, d'une franchise des droits et taxes à l'importation et du remboursement des droits et taxes à l'exportation éventuellement perçus lors de l'exportation.

C. DEDOUANEMENT DES MARCHANDISES A L'EXPORTATION

Annexe C.1 concernant l'exportation à titre définitif

L'annexe C.1 traite du régime douanier applicable aux marchandises en libre circulation qui quittent le territoire douanier et qui sont destinées à demeurer définitivement en dehors de celui-ci. Les marchandises qui sont exportées sous le régime du drawback ou dans le cadre d'un régime du trafic de perfectionnement ou encore avec un remboursement des droits et taxes à l'importation ne sont toutefois pas couvertes par le présent régime. L'exportation à titre définitif est un régime douanier qui est appliqué par toutes les administrations douanières et qui, hormis le cas où des droits et taxes à l'exportation sont exigibles, donne généralement lieu à des formalités de douane assez simples. L'annexe donne un éventail des facilités qui peuvent être offertes au commerce international dans le cadre de ce régime. Les principales normes concernent les documents requis et les règles relatives à la vérification des marchandises. Deux appendices contiennent des formules-cadres pour l'établissement des déclarations d'exportation et des factures. Les deux sont conformes à la formule-cadre de la CEE (ONU).

D. ORIGINE DES MARCHANDISES

Annexe D.1 concernant les règles d'origine

Cette annexe contient les règles permettant de déterminer l'origine des marchandises à l'aide des deux critères fondamentaux ci-après:

- celui des marchandises "entièrement produites" dans un pays donné, ce pays étant alors pris en considération pour déterminer l'origine; à cet égard, l'annexe comporte une liste de marchandises à considérer, selon ce critère, comme entièrement produites dans un pays donné;
- et celui de la "transformation substantielle", lorsque deux ou plusieurs pays sont intervenus dans la production des marchandises. Les parties ou pièces détachées ou les matières premières importées doivent avoir subi une "transformation substantielle" dans le pays de production pour que les marchandises fabriquées avec celles-ci soient considérées comme originaires de ce pays.

La notion de "transformation substantielle" peut s'exprimer par diverses méthodes dont chacune présente des avantages et des inconvénients; ces méthodes sont exposées dans l'introduction de l'annexe. Celle-ci préconise l'utilisation de la méthode qui exprime le critère de la "transformation substantielle" au moyen d'une règle faisant appel au changement de position tarifaire (éventuellement assortie d'une liste d'exceptions) et recommande d'utiliser la NCCD pour l'application de cette méthode.

Annexe D.2 concernant les preuves documentaires de l'origine

Le but de cette annexe est de limiter l'emploi des preuves documentaires de l'origine en stipulant qu'elles ne sont exigées que lorsqu'il s'agit d'accorder un traitement préférentiel ou d'appliquer des mesures d'ordre économique ou sanitaire ou des mesures ayant trait à l'ordre public. L'annexe distingue quatre catégories de cas: ceux dans lesquels aucune preuve documentaire de l'origine devrait être exigée (par exemple, marchandises contenues dans les bagages des voyageurs, marchandises bénéficiant de l'admission temporaire ou en transit douanier); ceux pour lesquels une simple déclaration de l'exportateur suffit; ceux pour lesquels cette déclaration doit être certifiée par une autorité ou un organisme habilité à le faire et, enfin, ceux pour lesquels un certificat d'origine doit être présenté. L'annexe contient également un modèle de formule de certificat d'origine, ainsi que des notes et des règles concernant

l'utilisation des certificats; elle recommande d'aligner systématiquement sur ce modèle les certificats d'origine lorsque ceux-ci font l'objet d'une révision.

Annexe D.3 concernant le contrôle des preuves documentaires de l'origine

L'annexe dispose que, sous réserve de réciprocité, les demandes de contrôle de l'origine peuvent être présentées lorsqu'il y a un doute fondé quant à l'authenticité ou à l'exactitude des documents produits.

E. REGIMES SUSPENSIFS ET TRAFIC DE PERFECTIONNEMENT

Annexe E.1 concernant le transit douanier

L'annexe traite de tous les éléments fondamentaux du transit douanier tant national qu'international et notamment de la déclaration de marchandises pour le transit douanier, de la garantie, de la vérification et l'identification des envois, des mesures de contrôle supplémentaires telles que les itinéraires prescrits et les délais impartis, ainsi que de l'escorte de la douane, des scelllements douaniers et des marques d'identification. L'annexe E.1 a également trait expressément au transit douanier international sous forme d'une recommandation générale invitant les Etats à envisager de devenir parties contractantes aux Conventions ITI, TIR et ATA, assortie d'une série de dispositions susceptibles d'être incorporées dans les nouveaux accords de transit douanier que les pays qui ne sont pas encore en mesure d'adhérer à ces conventions internationales pourraient être amenés à conclure.

Annexe E.2 concernant le transbordement

Cette annexe a trait au régime douanier applicable aux marchandises qui sont introduites dans un pays à bord d'un moyen de transport afin d'être transférées dans un autre moyen de transport à bord duquel elles quittent ensuite le pays pour leur destination finale, l'importation, le transfert et l'exportation des marchandises se déroulant dans le ressort d'un même bureau de douane. L'annexe prévoit que les opérations de transbordement peuvent s'effectuer sans paiement des droits et taxes, les dispositions régissant les modalités de contrôle douanier étant très simplifiées.

Annexe E.3 concernant les entrepôts de douane

Cette annexe traite du régime douanier en application duquel des marchandises importées peuvent être stockées sous le contrôle de la douane dans un lieu désigné à cet effet (entrepôts de douane) sans paiement des droits et taxes à l'importation. Elle énumère les dispositions régissant l'application détaillée du régime de l'entrepôt de douane et couvre, notamment, les modalités d'établissement et de gestion des entrepôts, les espèces de marchandises pouvant être entreposées et les conditions de leur mise en entrepôt, les opérations autorisées, la durée d'entreposage et leur sortie de l'entrepôt.

Annexe E.4 concernant le drawback

Cette annexe traite du régime du drawback qui permet, lors de l'exportation de marchandises, d'obtenir la restitution totale ou partielle des droits et taxes à l'importation qui ont frappé soit ces marchandises, soit les produits contenus dans les marchandises exportées ou consommées au cours de leur production. Elle couvre les deux formes de drawback ci-après qui sont prévues dans la législation nationale de nombreux pays et s'appliquent:

- 1) aux cas où les marchandises ont subi une transformation, une ouvraison ou une réparation;
- 2) aux cas de réexportation en l'état de marchandises importées.

Annexe E.5 concernant l'admission temporaire avec réexportation en l'état

Cette annexe porte sur le régime douanier en application duquel des marchandises peuvent être importées temporairement dans le territoire douanier en suspension des droits et taxes à l'importation. Lesdites marchandises doivent être importées dans un but défini, être destinées à être réexportées dans un délai déterminé et ne pas avoir subi de modification, à l'exception de la dépréciation normale par suite de l'usage qui en est fait. Dans la plupart des cas, le régime de l'admission temporaire tel qu'il est défini dans l'annexe prévoit l'exonération totale des droits et taxes à l'importation. Toutefois, dans certains cas (lorsque, par exemple, les marchandises importées sont utilisées à des fins de production ou pour l'exécution de travaux), cette suspension peut n'être que partielle.

Annexe E.6 concernant l'admission temporaire pour perfectionnement actif

Dans les cas où des marchandises sont importées en vue d'être réexportées ultérieurement après avoir subi une transformation, une ouvraison ou une réparation déterminée, la plupart des législations nationales prévoit la suspension (totale ou partielle) des droits et taxes à l'importation. L'annexe définit les modalités du régime permettant d'accorder la suspension des droits et taxes à l'importation. En règle générale, il est exigé que les produits exportés aient été obtenus à partir des marchandises importées, mais l'annexe prévoit également la mise en oeuvre de marchandises équivalentes à celles qui ont été admises temporairement pour perfectionnement actif.

Annexe E.7 concernant le régime de réapprovisionnement en franchise (pas en vigueur)

Le régime qui fait l'objet de cette annexe s'applique lorsque des marchandises ont été transformées pour obtenir des produits exportés d'un territoire douanier, et prévoit l'exonération des droits et taxes à l'importation pour les marchandises équivalentes à celles qui ont été transformées pour obtenir les produits exportés. Le régime de réapprovisionnement en franchise présente un avantage primordial, à savoir que la demande d'exonération des droits et taxes à l'importation, pour des importations futures, peut être présentée au moment de l'exportation des produits transformés, tandis que, dans l'admission temporaire pour perfectionnement actif, la demande doit être présentée lorsque les matières premières à transformer sont importées.

Annexe E.8 concernant l'exportation temporaire pour perfectionnement passif

Le régime qui fait l'objet de cette annexe permet d'exporter temporairement des marchandises qui se trouvent en libre circulation dans le territoire douanier, en vue de leur faire subir à l'étranger, une transformation, une ouvraison ou une réparation et de les réimporter ensuite en exonération totale ou partielle des droits et taxes à l'importation. L'octroi de ce régime peut être subordonné à la condition que les opérations de perfectionnement envisagées soit considérées par les autorités compétentes comme ne portant pas préjudice aux intérêts nationaux.

F. PROCEDURES DOUANIERES PARTICULIERES

Annexe F.1 concernant les zones franches

L'annexe concernant les zones franches traite du régime douanier applicable aux marchandises qui sont introduites dans des "zones franches", "ports francs", "entrepôts francs" ou "zones de transit",

soit une partie déterminée du territoire d'un Etat dans laquelle les marchandises peuvent être introduites sans être soumises aux prescriptions habituelles en matière de droits et taxes et au contrôle usuel de la douane.

Annexe F.2 concernant la transformation de marchandises destinées à la mise à la consommation

Cette annexe définit le régime de la transformation de marchandises destinées à la mise à la consommation qui permet, lorsque cette opération présente un intérêt pour l'économie nationale, de faire subir à certaines catégories de marchandises importées une transformation sous contrôle de la douane de telle façon que les produits ainsi obtenus soient déclarés pour la mise à la consommation avec le classement tarifaire qui leur est applicable après ladite transformation. Ce régime s'appliquerait, bien entendu, dans le cas où le taux des droits et taxes à l'importation applicable aux produits obtenus est inférieur au taux applicable aux marchandises importées et, pour cette raison, la portée de l'annexe est quelque peu limitée.

Annexe F.3 concernant les facilités douanières applicables aux voyageurs

Cette annexe prévoit quel doit être le minimum de facilités douanières applicables à tous les voyageurs, qu'il s'agisse de non-résidents qui quittent leur pays ou y retournent. Les seules personnes qui sont expressément exclues du bénéfice des dispositions de l'annexe sont celles qui transfèrent leur résidence d'un pays dans un autre. Les points importants ci-après sont abordés dans l'annexe: le traitement des moyens de transport à usage privé utilisés par les voyageurs; le caractère exceptionnel de la fouille et les conditions dans lesquelles elle se déroule; le système de taxation forfaitaire; et la suppression de l'obligation d'établir une liste de voyageurs ou une liste de leurs bagages non accompagnés, quel que soit le mode de transport utilisé.

Annexe F.4 concernant les formalités douanières applicables au trafic postal

En raison de la nature particulière du trafic postal, les formalités douanières relatives aux envois acheminés par la poste diffèrent quelque peu de celles qui s'appliquent aux marchandises transportées par d'autres moyens. En raison du très grand nombre des envois acheminés par la poste, des dispositions administratives spéciales sont indispensables pour éviter des délais inacceptables. L'annexe énonce les formalités douanières spéciales applicables au trafic postal à l'exportation et à l'importation et précise que les envois postaux ne sont pas soumis à ces formalités lorsqu'ils sont acheminés en transit en trafic international.

Annexe F.5 concernant les envois urgents

L'objet de cette annexe est de faciliter le dédouanement des marchandises qui, en raison de leur nature ou des circonstances particulières dans lesquelles elles sont expédiées, exigent un acheminement rapide d'un pays à un autre et l'accomplissement des formalités de dédouanement dans les plus brefs délais. Les contrôles de la douane et les formalités douanières s'appliquent de la même manière à ces marchandises qu'aux envois ordinaires, mais cette annexe prévoit que les envois reconnus par la douane comme ayant un caractère d'urgence soient dédouanés en priorité sous réserve que les intérêts du Trésor public soient sauvegardés et que les prohibitions et restrictions éventuelles soient respectées.

Annexe F.6 concernant le remboursement des droits et taxes à l'importation

Cette annexe repose sur le principe généralement admis en vertu duquel les intéressés devraient pouvoir obtenir le remboursement en totalité ou en partie, selon le cas, des droits et taxes à l'importation

perçus en excédent. Elle énumère les cas dans lesquels le remboursement semble particulièrement justifié et précise les modalités de la restitution.

Annexe F.7 concernant le transport des marchandises par cabotage (pas en vigueur)

Cette annexe a trait au régime utilisé en particulier par les pays maritimes en ce qui concerne le contrôle exercé par la douane sur le transport des marchandises entre deux points de leur territoire douanier. Aussi bien les marchandises en libre circulation que les marchandises importées sans avoir fait l'objet d'une déclaration de marchandises peuvent être transportées sous le régime du cabotage; à l'exception toutefois des marchandises importées sans avoir fait l'objet d'une déclaration de marchandises demeurées à bord du navire sur lequel elles sont arrivées dans le territoire douanier au terme du trajet à destination du pays d'importation. L'annexe contient des dispositions sur divers aspects techniques tels que les documents à fournir, les lieux et les moments auxquels les marchandises peuvent être chargées ou déchargées, la garantie et les mesures de contrôle.

G. RELATIONS ENTRE LES USAGERS DU COMMERCE INTERNATIONAL ET L'ADMINISTRATION DES DOUANES

Annexe G.1 concernant les renseignements fournis par les autorités douanières

Divers types de renseignements (par exemple, sur les taux de droits de douane ou les procédures de dédouanement) sont fournis par les autorités douanières. L'annexe G.1 décrit l'environnement et les conditions de la fourniture de renseignements. Son chapitre principal porte sur les renseignements spécifiques, c'est-à-dire les renseignements qui concernent les marchandises particulières ou une opération particulière que l'intéressé souhaite effectuer. Différentes sections ont trait aux dispositions générales, aux droits et taxes, à la valeur en douane, à des questions de procédures et aux formalités. Une section distincte est consacrée à la procédure particulière adoptée par certains pays aux termes de laquelle les personnes intéressées peuvent obtenir des renseignements relatifs au classement tarifaire des marchandises qui lient les autorités douanières.

Annexe G.2 concernant les relations entre les autorités douanières et les tiers

Cette annexe a essentiellement trait aux relations entre les agents en douane professionnels et les autorités douanières ainsi que les tiers qui font accessoirement fonction d'agents en douane dans le cadre de leurs activités commerciales principales. En outre, l'annexe vise d'autres tiers n'effectuant pas le dédouanement des marchandises mais qui interviennent dans l'acheminement ou le stockage des marchandises qui se trouvent sous le contrôle de la douane. L'un des principes fondamentaux de l'annexe est que la personne intéressée a la faculté de traiter avec la douane soit directement, soit par l'intermédiaire de toute personne qu'elle désigne en qualité de tiers.

H. LITIGES ET INFRACTIONS

Annexe H.1 concernant les recours en matière douanière

Cette annexe traite des cas où une décision ou une omission des autorités douanières n'est pas acceptée par la personne directement intéressée. Elle prévoit que des explications sont fournies, sur demande, à la personne intéressée quant aux motifs de la décision ou de l'omission et lui ouvre un droit de recours devant une autorité compétente. L'autorité compétente peut être l'autorité douanière elle-même, une autorité administrative, un ou plusieurs arbitres, une juridiction spécialisée et, du moins en dernière instance, une autorité judiciaire.

L'annexe H.1, à la différence d'autres annexes de la Convention de Kyoto, ne porte pas exclusivement sur des régimes douaniers ou des formalités douanières. Toutefois, en ce qui concerne les recours devant les autorités judiciaires, seuls des principes de portée générale ont été édictés.

Annexe H.2 concernant les infractions douanières (pas en vigueur)

Cette annexe traite des conditions dans lesquelles les autorités douanières recherchent et constatent toute violation ou tentative de violation des prescriptions législatives et réglementaires qu'elles sont chargées d'appliquer. La répression des infractions douanières par l'application de pénalités appropriées est également traitée mais seulement dans la mesure où elle est de la compétence des administrations douanières.

Annexe J.1 concernant les applications douanières des ordinateurs (pas en vigueur)

Les avantages que présente l'utilisation des techniques informatiques à l'appui des procédures douanières ont fait l'objet de nombreux documents. On compte parmi ces avantages notamment une plus large facilitation des échanges commerciaux, une amélioration des contrôles douaniers et un renforcement global de l'efficacité des opérations effectuées par la douane. L'annexe J.1 vise à appeler l'attention des administrations membres sur ces avantages et à fournir des conseils pratiques sur l'installation et la gestion des systèmes informatiques douaniers. Elle contient plusieurs dispositions relatives à l'échange électronique des données et appelle l'attention sur la nécessité d'appliquer les normes internationales dans ce domaine.

Annexe IV: LES ANNEXES A LA CONVENTION D'ISTANBUL (OMD)

Annexe A relative aux titres d'admission temporaire (carnets ATA, carnets CPD)

Cette annexe a trait aux documents douaniers internationaux suivants: *Carnet de passage en douane* (CPD) pour l'importation temporaire des véhicules à moteur et remorques et carnet ATA (admission temporaire/temporary admission) pour l'importation temporaire des autres marchandises. Les deux titres d'admission temporaire doivent être acceptés par les parties contractantes à la Convention d'Istanbul:

- en lieu et place des documents douaniers nationaux pour décrire les marchandises déclarées aux fins de l'admission temporaire; et
- en tant que garantie appropriée pour le paiement des droits et taxes à l'importation et, dans les limites de la Convention, des autres sommes payables en cas de non-réexportation des marchandises dans le délai autorisé.

Annexe B.1 relative aux marchandises destinées à être présentées ou utilisées à une exposition, une foire, un congrès ou une manifestation similaire

Cette annexe concerne l'admission d'une gamme très étendue de marchandises dont la caractéristique commune est d'être destinées à être présentées ou utilisées lors de manifestations à caractère économique ou autre. L'annexe couvre deux procédures douanières différentes, à savoir l'admission temporaire sous réserve de réexportation et l'admission en franchise des droits et taxes à l'importation pour certaines marchandises clairement définies. Etant donné que ces dernières sont distribuées gratuitement au public ou sont consommées, détruites ou utilisées lors de la manifestation, l'obligation de réexporter doit être supprimée.

L'annexe prévoit l'admission temporaire des marchandises destinées à être exposées ou à faire l'objet d'une démonstration à une manifestation; des marchandises destinées à être utilisées pour les besoins de la présentation des produits étrangers à une manifestation; du matériel, y compris les installations d'interprétation, les appareils d'enregistrement du son et d'enregistrement vidéo ainsi que les films à caractère éducatif, scientifique ou culturel. L'annexe prévoit l'admission en franchise des droits et taxes à l'importation des petits échantillons; des marchandises importées uniquement en vue de leur démonstration ou pour la démonstration de machines et appareils étrangers; des produits de faible valeur utilisés pour la construction, l'aménagement et la décoration des stands provisoires des étrangers exposant à la manifestation; des imprimés, catalogues, prospectus, etc., destinés manifestement à être utilisés à titre de publicité pour les marchandises; des dossiers, archives, formules et autres documents destinés à être utilisés comme tels au cours ou à l'occasion de réunions, conférences ou congrès internationaux.

Annexe B.2 relative au matériel professionnel

Cette annexe a trait à l'admission temporaire de tout matériel nécessaire à l'exercice du métier ou de la profession d'une personne qui se rend dans le territoire d'un autre pays pour y accomplir un travail déterminé. Ce type de matériel couvre logiquement un large éventail de marchandises. L'annexe prévoit l'admission temporaire du matériel professionnel et des pièces détachées importées en vue de la réparation d'un matériel professionnel.

Annexe B.3 relative aux conteneurs, palettes, emballages, échantillons et autres marchandises importées dans le cadre d'une opération commerciale

Cette annexe couvre les marchandises qui sont importées temporairement dans le cadre d'une opération commerciale, sans que leur importation constitue en soi une opération commerciale. Cela signifie que les marchandises ne font pas elles-mêmes l'objet d'une vente ou d'un achat. L'annexe prévoit l'admission temporaire des emballages; des conteneurs; des pièces détachées importées en vue de la réparation des conteneurs placés en admission temporaire; des palettes; des échantillons; des films publicitaires; de toute autre marchandise importée à l'une des fins énoncées dans la liste exhaustive jointe à l'annexe B.3.

Annexe B.4 relative aux marchandises importées dans le cadre d'une opération de production

Cette annexe couvre les marchandises qui sont utilisées dans le cadre d'un procédé de fabrication et non les marchandises qui sont destinées à faire l'objet d'une transformation, telles que les matières premières. Elle prévoit l'admission temporaire des articles à partir desquels des marchandises sont produites, tels que matrices, moules, modèles et autres objets similaires; des articles grâce auxquels sont produites d'autres marchandises, tels qu'instruments de mesure, de contrôle, de vérification, ainsi que les outils et instruments spéciaux destinés à être utilisés pendant un procédé de fabrication.

Annexe B.5 relative aux marchandises importées dans un but éducatif, scientifique ou culturel

Cette annexe a pour objet de promouvoir la recherche scientifique et l'enseignement ou la formation professionnelle. Elle prévoit l'admission temporaire d'une grande diversité de marchandises:

- a) les marchandises importées exclusivement dans un but éducatif, scientifique ou culturel;
- b) les pièces de rechange se rapportant au matériel scientifique et pédagogique placé en admission temporaire en vertu du paragraphe a) ci-dessus, ainsi que les outils spécialement conçus pour l'entretien, le contrôle, le calibrage ou la réparation dudit matériel.

Annexe B.6 relative aux effets personnels des voyageurs et aux marchandises importées dans un but sportif

Cette annexe traite des facilités d'admission temporaire accordées à deux catégories de marchandises qui sont étroitement liées mais qui, à ce jour, ont été traitées différemment à l'échelon international:

- a) tous les articles, neufs ou usagers, dont un voyageur peut raisonnablement avoir besoin pour son usage personnel au cours de son voyage, compte tenu de toutes les circonstances de ce voyage, à l'exclusion de toute marchandise importée à des fins commerciales;
- b) les articles de sport et autres matériels destinés à être utilisés par des voyageurs lors de compétitions ou de démonstrations sportives ou à des fins d'entraînement sur le territoire d'admission temporaire.

La notion de "voyageur" telle qu'elle est utilisée dans cette annexe couvre les touristes, les athlètes, les représentants de commerce, les délégués à des réunions d'organisations internationales, les étudiants, etc.

Annexe B.7 relative au matériel de propagande touristique

Cette annexe contribue à promouvoir le tourisme à l'échelon international en facilitant la circulation des documents de propagande touristique et autre matériel destiné à encourager le public à visiter un pays étranger. Elle couvre deux procédures douanières différentes, à savoir l'admission temporaire sous réserve de réexportation pour le matériel de propagande touristique et la franchise des droits et taxes à l'importation pour un type bien défini de matériel publicitaire. Ce dernier n'est pas réexporté, soit parce qu'il est destiné à être distribué gratuitement, soit parce qu'il serait inutile d'exiger sa réexportation.

Annexe B.8 relative aux marchandises importées en trafic frontalier

Cette annexe facilite les conditions de vie des personnes habitant dans la zone frontière d'un pays et qui, pour des raisons diverses, doivent se rendre dans la zone frontière du pays voisin. Elle prévoit l'admission temporaire des marchandises qu'emportent avec eux les frontaliers dans l'exercice de leur métier ou de leur profession; des effets personnels ou des articles ménagers des frontaliers qu'ils importent à des fins de réparation, d'ouvrage ou de transformation; du matériel destiné à l'exploitation des biens-fonds situés à l'intérieur de la zone frontière du territoire d'admission temporaire; du matériel appartenant à un organisme officiel importé dans le cadre d'une action de secours (incendie, etc.).

Annexe B.9 relative aux marchandises importées dans un but humanitaire

Cette annexe contribue aux efforts déployés dans l'intérêt de l'humanité en facilitant l'importation du matériel médico-chirurgical et de laboratoire nécessaire de toute urgence et des envois de secours expédiés pour aider les victimes de catastrophes naturelles ou de sinistres analogues. Les envois de secours couvrent toutes les marchandises telles que véhicules ou autres moyens de transport, couvertures, tentes, maisons préfabriquées ou autres marchandises de première nécessité. L'importation temporaire des véhicules et autres moyens de transport acheminant des envois de secours dans le pays touché est toutefois couverte par l'annexe C.

Annexe C relative aux moyens de transport

Cette annexe facilite la circulation des biens et des personnes à l'échelon international, en accordant des facilités d'admission temporaire aux moyens de transport utilisés aux fins de leur acheminement. Elle couvre tout moyen de transport maritime ou fluvial, aérien, routier ou ferroviaire, utilisé à des fins commerciales, industrielles ou privées.

Annexe D relative aux animaux

Cette annexe est élaborée compte tenu de la multiplicité et de la diversité des tâches que les animaux sont appelés à effectuer dans la société moderne. Elle prévoit l'admission temporaire des animaux vivants de toute espèce. La liste exhaustive jointe à l'annexe énumère les raisons pour lesquelles des animaux peuvent être temporairement importés.

Annexe E relative aux marchandises importées en suspension partielle des droits et taxes à l'importation

Cette annexe constitue une exception à la règle générale de la Convention d'Istanbul selon laquelle l'admission temporaire est accordée en suspension totale des droits et taxes à l'importation. Elle couvre les marchandises qui ne sont importées que temporairement mais qui ne remplissent pas les conditions nécessaires pour bénéficier de la suspension totale des droits et taxes à l'importation. Étant donné que l'admission temporaire accordée dans le cadre de cette annexe implique toujours le paiement d'au moins une partie des droits et taxes à l'importation, le document douanier et la garantie doivent être similaires à ceux normalement exigés en cas de mise à la consommation. Il n'est donc pas obligatoire d'accepter les titres d'admission temporaire (carnets ATA, carnets CPD).

Annexe V: LES ANNEXES A LA CONVENTION DE NAIROBI

- Annexe I: Assistance spontanée
- Annexe II: Assistance sur demande en matière de détermination des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation
- Annexe III: Assistance sur demande en matière de contrôle
- Annexe IV: Assistance sur demande en matière de surveillance
- Annexe V: Enquêtes et notifications effectuées sur demande pour le compte d'une autre partie contractante
- Annexe VI: Dépositions des agents des douanes devant des tribunaux à l'étranger
- Annexe VII: Présence des agents des douanes d'une partie contractante sur le territoire d'une autre partie contractante
- Annexe VIII: Participation à des enquêtes à l'étranger
- Annexe IX: Centralisation des renseignements
- Annexe X: Assistance en matière de lutte contre la contrebande de stupéfiants et de substances psychotropes
- Annexe XI: Assistance en matière de lutte contre la contrebande d'objets d'art et d'antiquité et d'autre biens culturels

Annexe VI: AUTRES CONVENTIONS DE L'OMD

Les conventions et recommandations présentées ici ont été établies pour résoudre certains problèmes douaniers spécifiques. Certaines dispositions des annexes de la Convention de Kyoto mentionnent plusieurs de ces instruments plus anciens. Elles appellent d'ailleurs les parties contractantes à ladite convention à adhérer à ces autres conventions.

1. *Convention douanière relative à l'importation temporaire des emballages*

Cette convention répond au souhait, fréquemment exprimé par les représentants du commerce international, de voir étendre aux emballages l'application des procédures importantes d'admission temporaire en franchise. Les parties contractantes s'engagent à consentir l'admission temporaire des emballages, sous réserve des conditions énoncées dans ladite convention, et à accepter l'engagement de réexporter les emballages au lieu d'une garantie lorsque les autorités douanières l'estiment possible. Cette convention sera abrogée et remplacée par l'annexe B.3 de la Convention d'Istanbul.

2. *Convention douanière relative à l'importation temporaire de matériel professionnel*

Cette convention est destinée à faciliter les échanges internationaux de compétences et de techniques spécialisées en instaurant des règles générales relatives à l'importation temporaire de matériel professionnel en franchise. Elle comprend trois annexes, une qui concerne le matériel pour la presse, la radio et la télédiffusion, une autre le matériel cinématographique et la troisième d'autres matériels professionnels. Ladite convention sera abrogée et remplacée par l'annexe B.2 de la Convention d'Istanbul.

3. *Convention douanière relative aux facilités accordées pour l'importation des marchandises destinées à être présentées ou utilisées à une exposition, une foire, un congrès ou une manifestation similaire*

Le but de cette convention est de faciliter la présentation de marchandises aux expositions, foires, réunions ou manifestations similaires de nature commerciale, technique, religieuse, éducative, scientifique, culturelle ou charitable. Elle porte, en particulier, sur l'admission temporaire de marchandises et de matériel destinés à être présentés ou utilisés à une manifestation, sur l'exemption de droits d'importation concernant certaines marchandises (petits échantillons, imprimés, catalogues, etc.) et sur la simplification des formalités d'importation et de réexportation. Cette convention sera abrogée et remplacée par l'annexe B.1 de la Convention d'Istanbul.

4. *Convention douanière relative au matériel de bien-être destiné aux gens de mer*

Cette convention a été rédigée par le Conseil à l'initiative de l'Organisation internationale du travail et en consultation avec cette organisation. Son but est de promouvoir le bien-être des gens de mer sur les bateaux participant au trafic maritime international. Les parties contractantes s'engagent à accorder des facilités pour le matériel de bien-être destiné à être utilisé à bord des bateaux étrangers ou, à moins qu'une réserve ne soit formulée à cet égard, dans les établissements de bien-être situés à terre. Ladite convention sera abrogée et remplacée par l'annexe B.5 de la Convention d'Istanbul.

5. *Convention douanière relative à l'importation temporaire de matériel scientifique*

Cette convention aide à traduire dans les faits le principe de "libre circulation des idées" défendu et promu par l'UNESCO pendant plus de 20 ans. Elle aplanit certaines difficultés rencontrées dans la mise en oeuvre de l'Accord de Florence de 1950 et complète, pour ce qui est du matériel scientifique, la Convention sur le matériel professionnel et la Convention sur les foires et expositions que le Conseil

a également rédigées en coopération avec l'UNESCO. Les parties contractantes s'engagent à accorder l'admission temporaire, en franchise de droit et d'impôt, des instruments, équipements, machines ou de leurs accessoires, destinés à être utilisés par "des institutions agréées" aux fins de la recherche ou de l'enseignement scientifique, ainsi qu'à réduire les formalités douanières connexes. Ladite convention sera abrogée et remplacée par l'annexe B.5 de la Convention d'Istanbul.

6. *Convention douanière relative à l'importation temporaire de matériel pédagogique*

Cette convention est destinée principalement à compléter, dans le domaine du matériel éducatif, la Convention sur le matériel scientifique. Elle parachève les travaux consacrés par l'OMD, en coopération avec l'UNESCO, à l'importation temporaire de matériel éducatif, scientifique et culturel. En vertu de ladite convention, les parties contractantes s'engagent à consentir et à faciliter l'admission temporaire, en franchise de droits d'entrée et de taxes à l'importation, du matériel pédagogique conforme aux prescriptions (et à certaines conditions que chaque partie contractante peut, à titre facultatif, imposer). Une liste non limitative du matériel pédagogique est annexée à ladite convention dont elle fait partie intégrante. Cette convention sera abrogée et remplacée par l'annexe B.5 de la Convention d'Istanbul.

7. *Convention douanière sur le carnet ATA pour l'admission temporaire de marchandises (Convention ATA)*

Le 1er mars 1956, le Conseil a adopté la Convention douanière sur les carnets ECS pour échantillons commerciaux, destinée à faciliter l'importation temporaire d'échantillons commerciaux en franchise. Tenant compte du succès du carnet ECS, le Comité technique permanent a adopté en 1961 la Convention douanière sur le carnet ATA pour l'admission temporaire de marchandises. Ce carnet peut être utilisé non seulement pour les échantillons commerciaux mais aussi pour les marchandises importées temporairement et conformément aux textes suivants:

- autres conventions internationales concernant l'admission temporaire, auxquelles l'Etat concerné est partie contractante (par exemple, les conventions relatives au matériel professionnel, aux expositions et aux foires, etc.);
- réglementations nationales relatives à l'admission temporaire.

La Convention ATA vise à éliminer les deux difficultés principales rencontrées lors de l'importation temporaire de marchandises, à savoir la nécessité d'établir une déclaration en douane sur un formulaire national et celle de fournir une garantie pour le paiement des droits de douane et autres taxes exigibles en cas de non-réexportation. Ce double objectif est atteint par le carnet ATA, document international présenté aux douanes, publié et garanti par des associations agréées par les douanes et affiliées à un groupement international (aux chambres de commerce, par exemple). Il y a quelques années, il avait été décidé que le carnet ATA remplacerait le carnet ECS compte tenu de la portée limitée de ce dernier. Ce remplacement a été effectué progressivement et un seul document international est actuellement utilisé pour les opérations d'admission temporaire en franchise. La Convention ATA sera abrogée et remplacée par l'annexe A de la Convention d'Istanbul.

8. *Convention douanière relative au transit international des marchandises (Convention ITI) (pas entrée en vigueur)*

Cette convention a été élaborée pour répondre aux nouvelles tendances du trafic international, en particulier à l'utilisation largement répandue des conteneurs pour le transport intermodal de marchandises. L'objectif fondamental de la Convention est de fournir aux douanes la possibilité de procéder à leurs contrôles indispensables sans provoquer de retard dans les transports tout en permettant

ainsi aux exploitants des sociétés de transport de profiter pleinement des avantages du concept de transport sans rupture de charge.

9. *Convention douanière relative aux conteneurs*

Cette convention a deux objectifs principaux. En premier lieu, elle prévoit que l'importation temporaire de conteneurs est effectuée en franchise de droits d'entrée et de taxes à l'importation et exemptée des interdictions et restrictions s'appliquant aux importations si ces conteneurs sont réexportés dans un délai de trois mois à compter de la date d'importation. Cette admission temporaire de conteneurs est consentie sans qu'il soit nécessaire de présenter des documents à la douane lors de leur importation et de leur réexportation ni de fournir une forme de garantie (articles 3 à 11).

En second lieu, ladite convention prévoit la délivrance d'un avis conforme pour ce qui est des conteneurs destinés au transport sous plomb de douane. Les conteneurs certifiés, par une partie contractante, conformes aux dispositions pertinentes de la Convention sont acceptés par les autres parties contractantes, quel que soit le système de transport international sous plomb de douane. Des normes de construction des conteneurs sont également définies dans ladite convention.

Annexe VII: RECOMMANDATIONS DE L'OMD

1. *Recommandations concernant la coopération entre les administrations*
 - a) Recommandation concernant les questions de technique douanière traitées sur le plan international (30 novembre 1956)
 - b) Recommandation relative à la communication de renseignements concernant la situation douanière des marchandises (22 mai 1963)
 - c) Recommandation visant à faciliter l'exportation temporaire des marchandises envoyées d'un pays dans un autre pour transformation, ouvrason ou réparation (3 décembre 1963)
 - d) Recommandation concernant la coopération technique en matière douanière (18 juin 1981)

2. *Recommandations concernant les allégements, les remboursements et les remises de droits*
 - a) Recommandation concernant le remboursement ou la remise des droits sur les marchandises refusées par l'importateur parce que non conformes aux contrats (28 novembre 1957)
 - b) Recommandation concernant les comptoirs de vente ("tax-free shops") (16 juin 1960)
 - c) Recommandation concernant le remboursement ou la remise des droits et taxes à l'importation afférents aux marchandises détruites ou perdues (5 décembre 1962)
 - d) Recommandation concernant l'admission en franchise des objets mobiliers importés à l'occasion d'un transfert de domicile (5 décembre 1962)
 - e) Recommandation concernant le remboursement des droits et taxes à l'importation sur les manquants (5 décembre 1962)
 - f) Recommandation concernant les marchandises réimportées (6 juin 1967)
 - g) Recommandation concernant l'admission en franchise des envois constituant des cadeaux (11 juin 1968)
 - h) Recommandation visant à accélérer l'acheminement des envois de secours lors de catastrophes (8 juin 1970)
 - i) Recommandation relative au traitement douanier des produits importés pour essais (5 juin 1972)

3. *Recommandations concernant les transports, les voyages et le tourisme*
 - a) Recommandation concernant l'utilisation des titres d'admission temporaire pour les véhicules de reportages radiodiffusés ou télévisés (1er décembre 1955)
 - b) Recommandation relative à l'admission temporaire des véhicules de reportages radiodiffusés ou télévisés (9 juin 1977)

- c) Recommandation sur l'admission temporaire des matériels de production et de reportages radiodiffusés et télévisés (13 juin 1985)
- d) Recommandation concernant le traitement douanier des provisions de route dans les wagons-restaurants, pullmans, voitures-lits et similaires attachés aux trains rapides et express internationaux (16 juin 1960)
- e) Recommandation concernant le traitement douanier des bagages enregistrés transportés par chemin de fer (5 juin 1962, modifiée le 21 juin 1988)
- f) Recommandation concernant les systèmes de scelllements douaniers utilisés dans les transports internationaux de marchandises (11 juin 1968)
- g) Recommandation concernant l'application d'un système de taxation forfaitaire aux marchandises contenues dans de petits envois adressés à des particuliers ou dans les bagages des voyageurs (taxation forfaitaire) (11 juin 1968)
- h) Recommandation relative à une procédure simplifiée de contrôle douanier des voyageurs arrivant par la voie aérienne, fondée sur le système du double circuit (8 juin 1971)
- i) Recommandation relative à une procédure simplifiée de contrôle douanier des voyageurs arrivant par la voie maritime, fondée sur le système du double circuit (5 juin 1972)
- j) Recommandation concernant les barges transportées par les navires porte-barges ou les navires d'un type similaire (5 juin 1972)
- k) Recommandation concernant les mesures destinées à faciliter l'application de la Convention ITI (18 mai 1973)
- l) Recommandation concernant l'admission temporaire du matériel spécial se trouvant dans les véhicules utilisés lors du transport de matières radioactives (9 juin 1977)
- m) Recommandation concernant l'établissement de liens entre les régimes de transit douanier (16 juin 1982)
- n) Recommandation concernant l'acceptation du carnet ATA dans le cadre de l'admission temporaire (25 juin 1992)
- o) Recommandation concernant l'acceptation du carnet CPD dans le cadre de l'admission temporaire (25 juin 1992)

4. *Recommandations concernant les ordinateurs*

- a) Recommandation concernant la transmission et l'authentification des déclarations de marchandises qui sont traitées par ordinateur (16 juin 1981)
- b) Recommandation concernant l'établissement des déclarations de marchandises par ordinateur ou par d'autres machines à imprimer automatiques (16 juin 1982)
- c) Recommandation concernant l'utilisation du code ISO alpha-2 pour la représentation des noms de pays (16 juin 1982)

- d) Recommandation relative à l'utilisation d'un code pour la représentation des modes de transport (16 juin 1982)
- e) Recommandation relative à l'utilisation de codes pour la représentation des éléments d'information (22 mai 1984)
- f) Recommandation concernant l'utilisation des règles de syntaxe EDIFACT/ONU pour les échanges électroniques de données (26 juin 1990)
- g) Recommandation concernant l'utilisation du répertoire d'éléments de données commerciales de l'ONU (UNTDED) (26 juin 1990)
- h) Recommandation concernant l'utilisation des normes CCD/IATA régissant les échanges de données (21 juin 1988)
- i) Recommandation relative aux données exigées aux fins des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) (6 juillet 1993)
- j) Recommandation concernant la transmission et l'authentification des déclarations de marchandises qui sont traitées par ordinateur

5. *Autres recommandations*

- a) Recommandation relative aux échantillons à considérer comme de valeur négligeable au sens de la Convention internationale pour faciliter l'importation des échantillons commerciaux et du matériel publicitaire (30 novembre 1956)
- b) Recommandation concernant l'adoption d'une formule-cadre pour la déclaration de marchandises (sortie) (1er juin 1965)
- c) Recommandation concernant le droit de recours en matière douanière (6 juin 1967)
- d) Recommandation concernant l'adoption d'une formule normalisée de certificat d'origine (16 janvier 1973)
- e) Recommandation concernant les exigences douanières en matière de factures commerciales (16 mai 1979)
- f) Recommandation concernant la déclaration unique de marchandises (26 juin 1990)
- g) Recommandation concernant l'utilisation du glossaire des termes douaniers internationaux (6 juillet 1993)

Annexe VIII: NORMES DOUANIERES INTERNATIONALES DE L'OMD

1. Droit de recours en matière douanière
2. Dédouanement des marchandises pour mise à la consommation. Le déclarant et la déclaration des marchandises
3. Renseignements concernant le classement tarifaire des marchandises fournis par l'administration des douanes et liant celle-ci (renseignements tarifaires)
4. Remboursement ou remise des droits et taxes à l'importation afférents aux marchandises détruites ou perdues
5. Remboursement ou remise des droits et taxes à l'importation afférents aux marchandises considérées comme faisant partie d'un envoi lorsqu'il est constaté, après dédouanement, que les marchandises n'y étaient pas contenues au moment de l'importation (remboursement des droits et taxes à l'importation sur les manquants)
6. Admission en franchise des objets mobiliers importés par des personnes physiques qui transfèrent leur domicile d'un pays dans un autre (admission en franchise des objets mobiliers)
7. Régime de l'admission temporaire
8. Régime de l'entrepôt de douane
9. Transit douanier des marchandises importées
10. Drawback
11. Facilités accordées à l'égard des marchandises réimportées autres que les marchandises placées sous le régime de l'exportation temporaire (marchandises réimportées)

Annexe IX: PRESENTATION DETAILLEE DES ACTIVITES DE LA CNUDCI

A. *Conventions*

1. *Vente internationale de marchandises et opérations connexes*

Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises (New York, 1974)

Cette Convention institue des règles uniformes régissant le délai dans lequel une procédure judiciaire découlant d'un contrat de vente internationale doit être entamée. Elle a été modifiée par un Protocole adopté en 1980 lorsque la *Convention des Nations Unies sur les ventes* (voir ci-dessous) a été adoptée. La Convention originale et la Convention telle que modifiée sont entrées en vigueur le 1er août 1988. Actuellement, 20 Etats sont parties à la Convention, dont 14 sont parties à la Convention telle que modifiée.

Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises (Vienne, 1980)

Cette Convention institue un corpus détaillé de règles juridiques régissant la formation des contrats de vente internationale de marchandises, les obligations de l'acheteur et du vendeur, les recours en cas de rupture du contrat et d'autres aspects du contrat. La Convention est entrée en vigueur le 1er janvier 1988. Actuellement, 45 Etats sont parties à la Convention.

2. *Transport international de marchandises*

Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (1978) (les "Règles de Hambourg")

Cette Convention institue un régime juridique uniforme applicable aux droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires, dans le cadre d'un contrat de transport de marchandises par mer. Elle a été élaborée sur la demande des pays en développement et son adoption par les Etats a été préconisée par des organisations intergouvernementales telles que la CNUCED, le Comité consultatif juridique africano-asiatique et l'Organisation des Etats américains. La Convention est entrée en vigueur le 1er novembre 1992. Il y a actuellement 25 Etats parties à la Convention.

Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international

Cette Convention énonce des règles juridiques uniformes régissant la responsabilité des exploitants de terminaux en cas de perte ou d'endommagement de marchandises faisant l'objet d'un transport international, lorsqu'elles sont entreposées dans un terminal de transport, et en cas de retard dans la livraison des marchandises de la part de l'exploitant. La Convention a été adoptée lors d'une conférence diplomatique et ouverte à la signature le 19 avril 1991. La Convention entrera en vigueur lors du dépôt du cinquième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion. A ce jour, un instrument d'adhésion seulement a été déposé.

3. *Arbitrage commercial international et conciliation*

Convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères (New York, 1958)

Bien que cette Convention ait été élaborée par l'Organisation des Nations Unies avant la naissance de la CNUDCI, sa promotion fait partie intégrante du programme de travail de la Commission. Comme

son nom l'indique, elle prévoit la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales prononcées à l'étranger. Aujourd'hui, 110 Etats y sont parties.

4. *Paievements internationaux*

Convention des Nations Unies sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux (New York, 1988)

Cette Convention met en place de nouveaux instruments internationaux pouvant être utilisés par les parties aux opérations commerciales internationales et présente un corpus détaillé de règles juridiques régissant ces instruments. Elle a pour objet d'éliminer les disparités et incertitudes propres aux instruments utilisés actuellement pour les paiements internationaux. Elle est applicable si les parties utilisent une forme particulière d'effet de commerce sur lequel il est spécifié que l'effet en question est régi par la Convention. La Convention a été adoptée et ouverte à la signature par l'Assemblée générale à sa quarante-troisième session, en décembre 1988. Dix ratifications ou adhésions sont nécessaires pour que la Convention entre en vigueur. A ce jour, deux Etats y ont adhéré.

Convention des Nations Unies sur les garanties indépendantes et les lettres de crédit stand-by (New York, 1995)

La Convention a été adoptée et ouverte à la signature par l'Assemblée générale le 11 décembre 1995. Elle est destinée à faciliter l'utilisation des garanties indépendantes et des lettres de crédit stand-by, en particulier dans les situations où seulement l'un ou l'autre de ces instruments est habituellement utilisé. La Convention veut contribuer à une meilleure reconnaissance des principes de base communs et des caractéristiques partagées par la garantie indépendante et la lettre de crédit stand-by. Elle entrera en vigueur lors du dépôt du cinquième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

Autres instruments élaborés par la CNUDCI

1. *Vente internationale de marchandises et opérations connexes*

Guide juridique de la CNUDCI sur les opérations internationales d'échanges compensés

L'objectif du Guide juridique, adopté en 1992, est d'aider les parties engagées dans des négociations en vue de parvenir à des accords internationaux d'échanges compensés. Il recense les problèmes juridiques soulevés par ces opérations et examine les solutions contractuelles qu'il est possible d'y apporter.

2. *Arbitrage commercial international et conciliation*

Règlement d'arbitrage de la CNUDCI (1976)

Le Règlement d'arbitrage de la CNUDCI présente un ensemble détaillé de règles de procédure dont peuvent convenir les parties pour la conduite d'une procédure arbitrale dans le cadre de leurs relations commerciales. Le Règlement est largement utilisé dans de nombreux contextes. Recommandations visant à aider les institutions d'arbitrage et autres organismes intéressés en cas d'arbitrages régis par le Règlement d'arbitrage de la CNUDCI (1982).

Règlement de conciliation de la CNUDCI (1980)

Lorsque les parties à un différend commercial souhaitent régler ce différend à l'amiable par la conciliation, elles peuvent convenir d'appliquer cet ensemble de règles de procédure. Loi type de la CNUDCI sur l'arbitrage commercial international (1985). La Loi type de la CNUDCI vise à aider les Etats à réformer et moderniser leurs lois relatives à l'arbitrage, afin de tenir compte des caractéristiques et exigences particulières de l'arbitrage commercial international. Elle a été adoptée par la CNUDCI en 1985 et a déjà été incorporée dans la législation de bon nombre d'Etats, développés ou en développement.

Aide-mémoire de la CNUDCI sur l'organisation des procédures d'arbitrage (1996)

L'Aide-mémoire est destiné à aider les praticiens de l'arbitrage en recensant et en décrivant les questions sur lesquelles il pourrait être utile de prendre en temps voulu des décisions à propos de l'organisation d'une procédure arbitrale. Le texte, qui n'est en aucun cas obligatoire, peut être appliqué, que l'arbitrage soit ou non organisé par une institution d'arbitrage.

3. *Paievements internationaux*

Guide juridique de la CNUDCI sur les transferts électroniques de fonds

Le Guide juridique, qui a été publié en 1987, recense les problèmes juridiques que pose le transfert de fonds par des moyens électroniques et présente différents moyens de traiter ces problèmes.

Loi type de la CNUDCI sur les virements internationaux (1992)

La Loi type, adoptée en 1992, traite des opérations commençant par l'instruction donnée par un donneur d'ordre à une banque de mettre à la disposition d'un bénéficiaire un montant spécifié. Elle régit des questions telles que les obligations de l'expéditeur d'une instruction et de la banque réceptrice, le moment du paiement de la banque réceptrice et la responsabilité d'une banque envers son expéditeur ou envers le donneur d'ordre lorsque le virement est retardé ou qu'il se produit des erreurs.

4. *Commerce électronique*

Recommandations relatives à la valeur juridique des enregistrements informatiques (1985)

Loi type de la CNUDCI sur le commerce électronique

La Loi type, adoptée en 1996, est destinée à faciliter l'utilisation des moyens modernes de communication et de stockage de l'information, comme l'échange international de données électroniques, le courrier électronique et la télécopie, avec ou sans utilisation du support que constitue Internet. Elle est fondée sur la mise en oeuvre d'équivalents fonctionnels aux concepts liés au papier tels que "l'écriture", "la signature", "l'original". En fournissant des standards par lesquels la valeur juridique des messages électroniques peut être appréciée, la Loi type pourrait jouer un rôle essentiel dans la promotion de l'utilisation de la communication sans papiers. En plus des normes générales, la Loi type contient également des règles relatives au commerce électronique dans certains domaines spécifiques comme le transport de marchandises. En vue d'aider les exécutifs nationaux, les corps législatifs et les tribunaux à interpréter la Loi type, la Commission a élaboré un *Guide d'interprétation de la Loi type de la CNUDCI sur le commerce électronique*.

Parmi les autres résultats des travaux de la CNUDCI, on notera les suivants:

Dispositions relatives à une unité de compte universelle et à l'ajustement de la limite de responsabilité dans les conventions internationales relatives aux transports (1982).

Règles uniformes relatives aux clauses contractuelles stipulant qu'une somme convenue est due en cas de défaut d'exécution (1983).

Assistance aux pays envisageant l'adoption de textes

Sur demande, le secrétariat de la CNUDCI fournit une assistance technique et donne des conseils aux Etats envisageant l'adoption d'un texte juridique établi par la Commission. Cette assistance consiste souvent en l'étude de la législation envisagée.

Formation dans le domaine du droit commercial international

Séminaires nationaux/régionaux sur le droit commercial international. La Commission a entrepris d'organiser des séminaires nationaux et régionaux et des missions d'information sur le droit commercial international en vue de faire mieux connaître ses travaux, principalement dans les pays en développement, de manière à promouvoir l'adoption et l'utilisation de ses textes dans ces pays.

Annexe X: PRESENTATION DETAILLEE DE LA CONVENTION DE L'OMI
VISANT A FACILITER LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL
(FAL) ET DE SES AMENDEMENTS

Les dispositions de ce texte ont pour objet de faciliter l'entrée, le séjour au port et la sortie des navires des Etats contractants côtiers et non côtiers en simplifiant et en réduisant au minimum les procédures, les formalités et les documents requis, c'est-à-dire tous les documents relatifs au navire et à ses passagers, aux bagages, à l'équipage, à la cargaison et à la poste exigés par les services des douanes, de l'immigration et de la santé et par les autres pouvoirs publics.

L'Annexe à la Convention contient des dispositions relatives à l'entrée, au séjour au port et à la sortie des navires et des personnes, aux questions de santé et de quarantaine et aux mesures phytosanitaires et zoosanitaires applicables. Ces dispositions sont divisées en normes et en pratiques recommandées, et il est donné une liste des documents qui devraient être exigés par les pouvoirs publics. Les pays qui ne sont pas en mesure de respecter des normes doivent informer l'OMI des différences existant entre leurs propres pratiques et les normes en question. La norme la plus importante de la Convention est la norme 2.1, qui comprend une liste de huit documents que les pouvoirs publics peuvent exiger d'un navire et énonce des recommandations concernant le maximum de renseignements et d'exemplaires qui devraient être exigés. Six de ces documents ont été élaborés par l'OMI, à savoir: la déclaration générale, la déclaration de la cargaison, la déclaration des provisions de bord, la déclaration des effets et marchandises de l'équipage, la liste de l'équipage et la liste des passagers.

La Convention a été amendée plusieurs fois. Depuis 1973, la procédure de l'acceptation tacite est appliquée, ce qui facilite la mise à jour de la Convention. Les amendements de 1986 visaient essentiellement à réduire la "paperasserie" et en particulier à permettre l'application des techniques de traitement automatique des données aux documents d'expédition. Les amendements de 1987 visaient à simplifier les documents requis par les navires, notamment les listes d'équipage, et aussi à faciliter le mouvement des navires intervenant dans le cadre de secours en cas de catastrophe ou d'activités similaires. Les amendements de 1990 avaient pour objet de réviser plusieurs pratiques recommandées et d'en ajouter d'autres en rapport avec le trafic de drogue et les problèmes des personnes handicapées et des personnes âgées. Ces amendements visaient également à promouvoir l'établissement de comités nationaux de facilitation et traitaient aussi des voyageurs clandestins et des arrangements concernant les flux de trafic. Les amendements de 1992 intéressent l'Annexe à la Convention et portent sur les sujets suivants: le traitement électronique des données/échange de données informatisé (TED/EDI), les colis-cadeaux privés et les échantillons commerciaux, les formalités et droits consulaires, la communication de renseignements avant l'importation, le dédouanement d'équipements spéciaux et les documents falsifiés. Les amendements de 1993, qui visent aussi l'Annexe à la Convention, portent sur les colis non indiqués sur le manifeste et sur le traitement des voyageurs clandestins.

Les amendements de 1996 sont entrés en vigueur le 1er mai 1997. Ils intéressent des normes et des pratiques recommandées de l'Annexe et portent sur les sujets suivants: la liste des passagers, l'établissement de comités nationaux de facilitation du transport maritime, l'élaboration de procédures, y compris d'échange de données informatisé (EDI), pour la communication de renseignements préalables, en vue de permettre l'utilisation de techniques basées sur la sélectivité et de faciliter le dédouanement, et la déclaration des effets personnels des passagers en croisière. De nouvelles normes ont été ajoutées concernant les personnes non admissibles, les obligations des armateurs en matière de transport de personnes et la coopération entre gouvernements et armateurs pour l'établissement de la validité des passeports et des visas. Une nouvelle pratique recommandée a été ajoutée concernant la vérification avant l'arrivée en matière d'immigration.

Autres tâches de l'OMI et coopération internationale

Afin d'assurer la mise en oeuvre à grande échelle de ses Conventions et de ses autres instruments juridiques, l'OMI a mis sur pied un programme de coopération technique destiné à aider les gouvernements qui ne disposent pas de connaissances techniques et de ressources suffisantes pour permettre à une industrie du transport maritime de prospérer. L'OMI entretient des liens consultatifs avec d'autres institutions des Nations Unies ainsi qu'avec des organisations intergouvernementales telles que l'OMD et l'OCDE. Parmi les organisations non gouvernementales travaillant sur des questions liées à la facilitation, l'OMI coopère avec l'AIP, l'ISO, la CCI, la CIMM et l'IRU.

Annexe XI: PRINCIPES DIRECTEURS INTERNATIONAUX
POUR LES DOUANES DE LA CCI

Les *Principes directeurs internationaux pour les douanes de la CCI* prévoient en substance ce qui suit:

- Les services des douanes devraient recourir davantage à l'automatisation et aux systèmes électroniques de traitement de l'information.
- Les pays devraient réduire et harmoniser leurs exigences en matière de documents. Les administrations des douanes devraient accepter les documents commerciaux comme déclarations des exportateurs en lieu et place d'un formulaire officiel; il devrait être possible de communiquer des données sous forme électronique (EDI).
- Des techniques de dédouanement modernes devraient être appliquées (par exemple dédouanement avant l'arrivée et contrôles après l'arrivée pour éviter l'attente aux frontières). Des procédures de paiement automatisé devraient être en place.
- Les agents devraient être hautement qualifiés et pleinement opérationnels; leur intégrité devrait être surveillée de près par des services internes de sécurité.
- La réglementation douanière devrait être transparente et accessible au public. Des mémorandums d'accord devraient être signés afin d'améliorer la coopération entre les négociants et les services des douanes. Les milieux d'affaires devraient avoir accès à des fonctionnaires de haut niveau à l'intérieur des administrations des douanes. Des médiateurs devraient être nommés pour faire l'interface entre les administrations des douanes et les milieux d'affaires.
- Les accords internationaux devraient être respectés. Sont mentionnés les accords de transit, l'Accord de l'OMC sur l'évaluation en douane, la Convention sur le SH, la Convention de Kyoto et les (futurs) règles d'origine de l'OMC.

Annexe XII: OUTILS COMMERCIAUX DE LA CCI

INCOTERMS de la CCI: 13 définitions normalisées de termes commerciaux avec explication des obligations légales, pour utilisation dans les contrats. L'utilisation des *INCOTERMS* (l'édition actuellement en vigueur est celle de 1990) élimine les risques de malentendus et de différends. La CEE-ONU préconise l'emploi des *INCOTERMS* dans sa Recommandation n° 5 relative à la facilitation du commerce.

UCP (Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires): Système largement utilisé pour le paiement des importations et des exportations dans le cadre d'opérations de crédit documentaire. La version actuelle (*UCP 500*) date de 1994.

DOCDEX (Système d'expertise pour les crédits documentaires): Système visant à fournir des recommandations d'expert indépendantes et impartiales aux fins du règlement de différends concernant des lettres de crédit.

La CCI a élaboré conjointement avec la CNUCED des *Règles applicables aux documents de transport multimodal*. Ces prescriptions, fondées sur les règles de La Haye et sur les règles de La Haye-Visby en matière de responsabilité, sont destinées à aider les utilisateurs à éviter que le transport multimodal soit soumis à une multiplicité de régimes différents. Les opérateurs peuvent établir leurs contrats de transport multimodal sur la base des règles CNUCED/CCI.

UNCID (Règles de conduite uniformes pour l'échange de données commerciales par télétransmission): Règles destinées à faciliter l'échange de données commerciales par télétransmission, par l'établissement de règles de conduite convenues entre les parties s'échangeant ainsi des données. Les règles *UNCID* sont incorporées dans le Répertoire pour l'échange de données commerciales (*REDC*) des Nations Unies.

Contrat-modèle CCI de concession commerciale: Ensemble de règles contractuelles uniformes pour des accords de concession dans le cadre desquels les concessionnaires jouent un rôle d'acheteur-revendeur et d'importateur organisant la distribution dans un pays.

Contrat-modèle CCI d'agence commerciale: Ce document reprend les pratiques commerciales internationales en vigueur et les principes généralement reconnus par les législations nationales concernant les accords de représentation.

La CCI élabore actuellement un *contrat-modèle CCI de vente internationale* pour le commerce international des marchandises.

Enfin, la CCI administre le *système des Carnets ATA* (importation temporaire de marchandises en franchise) en coopération avec l'OMD.

Annexe XIII: RENSEIGNEMENTS ADDITIONNELS CONCERNANT
LES ACTIVITES DE L'IRU

L'IRU élabore actuellement des *modèles de contrat-type de transport international par route ainsi qu'un modèle de contrat-type de collaboration entre expéditeurs et transporteurs de marchandises par route dans le cadre des transports internationaux.*

L'IRU travaille beaucoup en prêtant son concours à divers organismes internationaux, qu'elle fait profiter de sa connaissance poussée des questions liées au transport routier. L'IRU entretient une étroite collaboration avec le Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU, dans le cadre duquel elle présente des propositions sur des sujets comme les questions douanières, le transit de pays tiers, la construction des véhicules, la sécurité routière, le transport de marchandises dangereuses et de denrées alimentaires périssables et le transport combiné. Les nombreuses conventions internationales signées sous les auspices des Nations Unies ont été élaborées avec la participation active des experts de l'IRU. En font partie la *Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR)*, et l'*Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)*. Bénéficiant d'un statut consultatif auprès du Conseil économique et social des Nations Unies depuis 1949, l'IRU participe activement aux travaux des Commissions économiques pour l'Amérique latine, pour l'Afrique et pour l'Asie et le Pacifique, ainsi qu'aux travaux de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED). Il existe des Comités de liaison de l'IRU auprès de l'UE, qui traitent du transport professionnel de personnes, du transport professionnel de marchandises et du transport pour compte propre. Enfin, l'IRU coopère activement avec l'OMD, la CCI et d'autres organisations professionnelles.

Annexe XIV: DOCUMENTS DE LA FIATA POUR LA FACILITATION
DU COMMERCE

La FIATA représente les intérêts de l'industrie des transitaires en participant à titre consultatif ou spécialisé à des réunions d'organismes internationaux en rapport avec les transports. La FIATA est mondialement reconnue comme l'organisation représentative officielle pour les services de transitaire. On estime qu'à travers ses membres et ses 2 300 membres associés (transitaires individuels), la FIATA touche quelque 40 000 entreprises dans le monde entier.

Documents de la FIATA pour la facilitation du commerce:

- FBL FIATA (Connaissance négociable FIATA pour transport multimodal), reconnu par la CCI et ses membres dans le monde entier;
- FWR FIATA (Récépissé d'entreposage FIATA);
- FCR FIATA (Attestation de prise en charge FIATA);
- FCT FIATA (Certificat de transport FIATA);
- FFI FIATA (Instructions d'expédition FIATA);
- Modèle de règles FIATA pour les services de transitaire;
- SDT FIATA (Déclaration de chargeur FIATA pour le transport de marchandises dangereuses);
- Lettre de transport aérien recommandée par la FIATA pour les transitaires.

Le *Manuel de dédouanement FIATA*, destiné à aider les transitaires dans leurs tâches quotidiennes, est fondé sur la Convention de Kyoto et sur le Système harmonisé. Le *Manuel de facilitation* est fondé sur les recommandations du GT.4 de la CEE-ONU.

Autres activités de la FIATA

Fourniture d'une assistance à l'industrie des transitaires: formation (par exemple dans le cadre du programme conjoint IATA/FIATA pour la formation des transitaires à la manutention des cargaisons aériennes), assistance concernant les problèmes d'assurance responsabilité, et conseils pratiques pour l'échange de données électronique. Il existe pour tous les documents de transport FIATA des messages EDI basés sur le programme ONU/EDIFACT. La FIATA a mis au point des directives EDIFOR (Application de l'EDI à l'industrie des transitaires) pour la transmission de documents FIATA par EDI.

Les travaux de la FIATA se déroulent dans le cadre d'instituts, c'est-à-dire de groupes de travail qui identifient des problèmes dans certains secteurs et oeuvrent à l'élaboration de solutions dans le cadre d'organisations internationales ou en contact direct avec les administrations. Il existe actuellement trois instituts:

- * l'Institut Transport multimodal,
- * Institut Fret aérien, et
- * l'Institut Questions douanières et facilitation.

Annexe XV: CONVENTIONS DES NATIONS UNIES EN RAPPORT AVEC
LA FACILITATION DU COMMERCE

- Convention relative au commerce de transit des Etats sans littoral, 1965
- Accord relatif à l'application provisoire des projets de conventions internationales douanières sur le tourisme, sur les véhicules routiers commerciaux et sur le transport international des marchandises par la route, 1949
- Protocole additionnel à l'Accord relatif à l'application provisoire des projets de conventions internationales douanières sur le tourisme, sur les véhicules routiers commerciaux et sur le transport international des marchandises par la route, 1949
- Protocole additionnel à l'Accord relatif à l'application provisoire des projets de conventions internationales douanières sur le tourisme, sur les véhicules routiers commerciaux et sur le transport international des marchandises par la route concernant le transport international des marchandises au moyen de containers sous le régime du carnet TIR, 1950
- Protocole additionnel portant modification de certaines dispositions de l'Accord relatif à l'application provisoire des projets de conventions internationales douanières sur le tourisme, sur les véhicules routiers commerciaux et sur le transport international des marchandises par la route, 1952
- Convention internationale pour faciliter l'importation des échantillons commerciaux et du matériel publicitaire, 1952
- Convention sur les facilités douanières en faveur du tourisme, 1954
- Protocole additionnel à la Convention sur les facilités douanières en faveur du tourisme, relatif à l'importation de documentation et de matériel publicitaires, 1954
- Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés
- Convention douanière relative aux containers, 1956
- Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux, 1956
- Convention douanière relative à l'importation temporaire pour usage privé des embarcations de plaisance et des aéronefs, 1956
- Convention douanière relative aux pièces de rechange utilisées pour la réparation des wagons EUROP, 1958
- Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR), 1959
- Convention européenne sur le régime douanier des palettes utilisées dans le transport international, 1960
- Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR), 1975

- Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières, 1982
- Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool, 1994
- Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux marchandises transportées par voie ferrée, 1952
- Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer, 1978
- Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises, 1980