

Comité de Valoración en AduanaOriginal: francés/
inglésSOCIEDADES PRIVADAS QUE INTERVIENEN EN LA VALORACION EN ADUANAInformación recibida de la Comisión Económica para Europa

En su reunión celebrada el 10 de noviembre de 1986, el Comité de Valoración en Aduana acordó que la Secretaría facilitase a los miembros del Comité información sobre los acontecimientos en otros organismos, como la CEPE y la CCI (VAL/M/19, párrafo 64). La Comisión Económica para Europa ha facilitado la información que figura a continuación.

"El Grupo de Trabajo de la CEPE sobre la Facilitación de los Procedimientos del Comercio Internacional se ha preocupado durante varios años de los gastos adicionales y los retrasos que la inspección previa al embarque puede representar en general para el comercio internacional. En 1981, una Recomendación sobre medidas destinadas a facilitar los procedimientos del comercio internacional, aprobada por el Grupo de Trabajo, incluía la Medida recomendada 8.2 que figura a continuación:

'Conveniencia de desalentar la inspección previa al embarque

La tendencia actual hacia un aumento de la inspección previa al embarque de las mercancías por motivos distintos de los controles fitosanitarios, sanitarios y veterinarios es causa de grave preocupación por los gastos y las demoras resultantes. Esta práctica debería desalentarse...'

Con relación, más concretamente, a los aspectos de la inspección previa al embarque referentes al control de precios, las delegaciones participantes en el Grupo de Trabajo han subrayado en diversas ocasiones los graves inconvenientes causados por la injerencia de las sociedades privadas en la determinación del precio de las mercancías después de haberse concertado los acuerdos contractuales entre exportadores e importadores.

Además del documento TRADE/WP.4/R.376¹, presentado por la delegación de Francia y mencionado en su carta, el Grupo de Trabajo recibió comunicaciones de la República Federal de Alemania (TRADE/WP.4/R.466) y de los Estados Unidos de América (TRADE/WP.4/R.415 y TRADE/WP.4/R.456) (se adjuntan ejemplares de esos documentos).²

¹Distribuido con la signatura VAL/W/41

²Anexos 1 a 3, en inglés y francés únicamente

Los problemas relacionados con el control de precios se mencionan en los párrafos 8 a 22 de la comunicación francesa, en los párrafos 9 a 14 del documento presentado por la República Federal de Alemania, en los párrafos 5 a 8 de la primera comunicación de los Estados Unidos y en las secciones 4 y 5 del segundo documento de este último país. En éste se tratan de manera más específica los aspectos del control de precios relacionados con la valoración en aduana.

En su reciente reunión, celebrada el 26 de marzo de 1987, el Grupo de Expertos sobre procedimientos y documentación, órgano subsidiario del Grupo de Trabajo, examinó la cuestión de la inspección previa al embarque. El informe sobre esta cuestión dice lo siguiente:

'El Grupo de Expertos recibió varios informes sobre medidas nacionales relativas a la inspección previa al embarque (IPE) y sobre los debates del Comité de Valoración en Aduana del GATT. Con referencia a los elementos de control de precios de la IPE, a los delegados les preocupaba que este control se efectúe después de que se hayan completado las negociaciones entre el comprador y el vendedor y se haya firmado el contrato (que comprende entre otras cosas el precio). Se señalaron como problemas particulares la insistencia en exigir información comercial confidencial y los gastos y demoras causados por esos controles.

El Grupo de Expertos observó que no todos los países que exigían la IPE eran miembros del GATT y, consciente de los problemas con que se enfrentaban los países en desarrollo y que habían conducido a la introducción de estas prácticas, pidió a la Secretaría que preparase un resumen de los inconvenientes y las ventajas de la práctica de la inspección previa al embarque, basándose en los documentos de trabajo y los informes presentados. Este resumen se enviará después al GATT, al Centro de Comercio Internacional y a la UNCTAD.'

En su 25ª sesión, celebrada el 27 de marzo de 1987, el Grupo de Trabajo hizo suyas las opiniones expresadas por su Grupo de Expertos.

La Secretaría preparará un resumen, conforme a las instrucciones del Grupo de Trabajo, que se transmitirá a su organización en tiempo oportuno."

NATIONS
UNIES

E



Conseil Economique et Social

RESTREINT

TRADE/WP.4/R.466
7 janvier 1987

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE POUR LE DEVELOPPEMENT DU COMMERCE

Groupe de travail sur la facilitation
des procédures du commerce international

APPLICATION DE LA RECOMMANDATION CEE/FAL No 18

Mesure recommandée 8.2 "Abandon de l'inspection avant expédition"

Communication de la délégation de
la République fédérale d'Allemagne

(Projet 1.3.2.4 du programme de travail)

(Point 4 (a) de l'ordre du jour provisoire du Groupe d'experts No 2 ,
Procédures et documentation - trente-cinquième session, 26 mars 1987)

Documentation antérieure

- TRADE/WP.4/R.376, juillet 1985 (Communication
du Gouvernement français)
- TRADE/WP.4/R.415, juin 1986 (Communication du NCITD)
- TRADE/WP.4/R.456, décembre 1986 (Communication du SITPRO)

* * *

I. Rappel des faits

1. Depuis plusieurs années, un certain nombre de pays en développement font inspecter avant expédition les marchandises qu'ils achètent - principalement - aux pays industrialisés, non seulement pour en vérifier la qualité et la quantité, ce qui est une pratique courante également dans le commerce entre pays industrialisés mais aussi pour en contrôler les prix.

2. Pour ce faire, ces pays s'assurent les services de sociétés d'inspection privées qui ont leur siège dans les pays industrialisés exportateurs.

3. A la fin des années 70 et au début des années 80, les exportateurs allemands se sont plaints de la multiplication de ces contrôles des prix. A cette époque, la Société générale de surveillance qui a son siège à Genève et sa filiale de Hambourg, la Control-Co GmbH, étaient les seules à pratiquer ces inspections. Les prétentions de cette société qui exigeait la divulgation de données commerciales confidentielles (accords de licence, arrangements passés avec les fournisseurs de matières premières, données relatives aux coûts) ont provoqué une levée de boucliers.

4. A la suite de ces plaintes, le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne a contacté les clients de ces sociétés d'inspection, c'est-à-dire des gouvernements de pays en développement et notamment le Gouvernement nigérian. Malheureusement, contrairement aux engagements qu'ils avaient pris, ces gouvernements n'ont rien fait jusqu'ici pour limiter d'une manière ou d'une autre ces contrôles dans la pratique. Les contacts pris au sein des Communautés européennes et de l'OCDE en vue d'organiser une action commune n'ont pas abouti non plus.

II. Mesures législatives prises en 1984

5. Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne a donc adopté des dispositions soumettant à autorisation les contrôles des prix pratiqués par des sociétés d'inspection privées sur le territoire économique national, ces dispositions qui font l'objet du paragraphe 44 (a) de la Réglementation du commerce extérieur et des paiements ont pris effet le 1er juin 1983 (annexe 1). L'autorisation demandée par la SGS-Control-Co a été accordée à un certain nombre de conditions destinées à mettre un terme aux contrôles des prix abusifs et notamment aux demandes de données commerciales confidentielles. Les conditions à remplir sont énumérées à l'annexe 2.

6. Après l'adoption du paragraphe 44 (a), les exportateurs ne se sont plus guère plaints de l'application de contrôles des prix.

III. Nouvelles difficultés pour les exportateurs allemands en 1985

7. Au fil des années, le nombre des pays qui, comme l'Indonésie depuis 1985, ont recours aux services de sociétés pratiquant des inspections avant expédition, a augmenté, ce qui rend les échanges plus difficiles et plus coûteux.

8. Dans l'enquête qu'il a effectuée au début de 1985, le Bundestag rappelle que les exportateurs allemands n'ont d'autre choix que d'accepter les contrôles des prix dans la mesure où les autres pays exportateurs avec lesquels ils sont en concurrence ne trouvent rien à redire à ces contrôles.

9. Il convient de noter toutefois que la procédure de contrôle des prix s'appuie sur les principes fondamentaux du droit et de l'économie :

- La liberté de conclure des arrangements relatifs aux prix garantit l'autonomie des entreprises du secteur privé.
- Le principe pacta sunt servanda est essentiel dans le droit des contrats.
- L'économie de marché avec ses innombrables contrats librement conclus garantit que les prix sont "justes".

IV. Examen de la question des contrôles des prix au niveau international

10. Au printemps 1986, les Etats-Unis ont soulevé la question du contrôle des prix devant le Comité de l'évaluation en douane du GATT.

11. Dans le document TRADE/WP.4/R.376 soumis en juillet 1985, la délégation française a fait valoir à juste titre que le contrôle des prix :

- était contraire aux principes régissant le commerce international (notamment au principe pacta sunt servanda),
- entraînait une perte de temps,
- obligeait à divulguer des données commerciales confidentielles.

12. En juin 1986, la délégation des Etats-Unis d'Amérique a pris une position analogue à celle de la délégation de la France (document TRADE/WP.4/R.415).

V. Position de la délégation de la République fédérale d'Allemagne

13. La délégation de la République fédérale d'Allemagne partage le point de vue de la délégation des Etats-Unis.

14. Deux points doivent être soulignés :

- a) Les contrôles des prix constituent une atteinte aux principes de la liberté contractuelle et du respect des contrats qui sont essentiels dans le commerce international.
- b) Les contrôles des prix compromettent très gravement les échanges car ils occasionnent des retards et des frais supplémentaires et se traduisent par davantage de paperasserie.

ANNEXE 1

Traduction non officielle de la réglementation relative
au commerce extérieur et aux paiements

CHAPITRE V

- Services -

Titre premier : restrictions frappant les prestations contractuelles

Paragraphe 44 a

Restrictions imposées en vertu du premier alinéa du paragraphe 6 de la loi
relative au commerce extérieur et aux paiements

a) La passation et l'exécution de contrats, y compris de contrats de louage de services ou de travaux, à titre onéreux, entre résidents et non-résidents, sont soumises à approbation dès lors que l'objet du contrat est de contrôler régulièrement les prix auxquels sont vendus les biens ou services destinés à des territoires économiques étrangers.

* * *

ANNEXE 2

Conditions auxquelles les sociétés d'inspection privées
doivent satisfaire

2. L'autorisation d'évaluation est accordée aux conditions suivantes :
- 2.1 Les évaluations que votre société, qui opère dans le monde entier, effectue dans la République fédérale d'Allemagne doivent répondre aux mêmes critères que celles pratiquées dans d'autres pays exportateurs. Il est interdit de s'écarter des critères d'évaluation au détriment des exportateurs résidents, lesquels seront informés de ces critères assez longtemps à l'avance.
- 2.2 Les évaluations doivent être effectuées en tenant dûment compte de tous les aspects techniques et commerciaux de toute opération d'exportation et des services d'expédition correspondants, sur la base des prix du marché (prix concurrentiels, prix de catalogue).
- 2.2.1 Les évaluations des services d'expédition doivent être effectuées sur la base des prix pratiqués sur le marché pour le mode de transport (par exemple navires de conférence, navires indépendants, navires affrétés) choisi conjointement avec l'acheteur des marchandises non résident et employé dans la zone commerciale considérée. Le mode de transport choisi par l'exportateur ne peut pas être contesté.
- 2.2.2 S'il est impossible de déterminer le prix du marché, l'évaluation doit se faire par comparaison avec les prix du marché des biens ou services qui se rapprochent le plus, de par leur nature, de ceux qu'il faut évaluer.
- 2.3 Sont exclus du champ de l'évaluation :
- les documents techniques qui font l'objet de demandes de brevets non divulgués ou d'accords de licences,
 - les relations contractuelles avec les fournisseurs de matières premières,
 - les données relatives aux coûts, y compris les arrangements concernant les remises.
- Toutefois, la disposition ci-dessus ne s'applique pas si l'exportateur soumet les données susmentionnées de son plein gré pour illustrer un cas particulier.
- 2.4 La société d'inspection privée est tenue de procéder aux évaluations sans retard - retard dont elle aurait à répondre - et avant l'expédition. L'exportateur doit avoir la possibilité de faire des observations si les prix fixés par contrat ne sont pas confirmés.
- 2.5 L'exportateur doit recevoir sans retard l'original et une copie du protocole d'inspection.

- 2.6 Il est interdit de communiquer les résultats de l'évaluation au gouvernement pour le compte duquel elle a été faite ou à un tiers sans le consentement de l'exportateur, cette obligation vaut aussi pour le personnel de la société d'inspection privée.

Les évaluations doivent être effectuées par la société d'inspection (c'est-à-dire la filiale allemande) et sur le territoire économique, si l'exportateur soumet les articles à inspecter sur ce territoire (Bureau Veritas et Calab Brett uniquement).

- 2.7 Le Bureau fédéral du commerce et de l'industrie (BAW) sera informé sans retard de tout élément nouveau ayant des répercussions sur la durée du contrôle des prix et sur son objet.
-

ANEXO 2

NATIONS
UNIES

E



**Conseil Economique
et Social**

RESTREINT

TRADE/WP.4/R.415
5 juin 1986

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE POUR LE DEVELOPPEMENT DU COMMERCE

Groupe de travail sur la facilitation
des procédures du commerce international

APPLICATION DE LA RECOMMANDATION No 18 : MESURES DESTINEES
A FACILITER LES PROCEDURES COMMERCIALES

[068]

Mesure recommandée 8.2 "Abandon de l'inspection avant expédition"

Transmis par le Conseil national de la documentation commerciale
internationale (NCITD) des Etats-Unis d'Amérique

(Projet 1.3.2.4 du programme de travail)

(Point 3 a) de l'ordre du jour provisoire du Groupe d'experts No 2 :
Procédures et documentation - Trente-quatrième session,
22-23 (matin) septembre 1986)

Documentation antérieure

- TRADE/WP./R.376, juillet 1985 (transmis par la délégation de la France)

1. La Commission technique des règles et pratiques régissant l'entrée dans les pays étrangers, organe du NCITD, a fait une enquête auprès des sociétés membres du NCITD au sujet d'une société d'inspection avant expédition opérant aux Etats-Unis. Outre cette enquête, la Commission a tenu plusieurs réunions pour discuter des procédures d'inspection de cette société.

2. Il est difficile pour les exportateurs des Etats-Unis de respecter les conditions de livraison stipulées dans les contrats par les importateurs de pays qui exigent une inspection avant expédition. La société d'inspection est mandatée pour procéder à une inspection matérielle, dans un délai de sept à dix jours après réception de la notification l'informant que la marchandise est prête. Toutefois, dans la pratique, il arrive que les exportateurs attendent jusqu'à sept semaines avant que leurs marchandises soient inspectées. Il n'y a aucune régularité dans le travail de la société d'inspection et la durée de l'inspection varie selon la zone géographique. Les lenteurs de la procédure d'inspection avant expédition se révèlent coûteuses pour les exportateurs et parfois même leur font perdre des ventes dans certains cas.

3. Pour remplir le document d'inspection, la société d'inspection exige un exemplaire du connaissement maritime et trois copies de la facture définitive indiquant la valeur f.o.b., le fret, l'assurance et toutes autres dépenses, et le total. Normalement la société a trois jours ouvrables pour établir le document d'inspection mais, dans la pratique, elle met de dix jours à deux semaines à le faire. L'attestation de vérification fournie par la société d'inspection doit être jointe aux documents d'expédition originaux. La banque ne délivre de devises qu'au vu de cette attestation. Les exportateurs se voient contraints d'effectuer l'expédition avant d'avoir reçu l'attestation de vérification à cause du temps qu'il faut à la société pour fournir le document. Par ailleurs, si l'exportateur effectue l'expédition sans avoir reçu l'attestation, il risque de ne pas la recevoir.

4. Les paiements sont retardés. La société d'inspection ne se conforme pas aux délais fixés dans la lettre de crédit; il s'ensuit que les documents sont présentés en retard et que l'exportateur doit subir les conséquences de la non-observation des stipulations de la lettre de crédit.

5. La société demande une copie de la facture pro forma du fournisseur ou une notification du prix par télex; le bon de commande de l'importateur; la liste de prix du fournisseur ou une lettre indiquant les prix avec la valeur f.o.b.; la lettre de crédit, le cas échéant; et une déclaration concernant les commissions ou rabais, afin de faire une comparaison des prix. La société prie les exportateurs de fournir des preuves de la valeur f.o.b., ainsi que la formule appliquée pour calculer la valeur indiquée.

6. Avant que cette société n'exige des détails sur les prix, les conditions de vente de nombreux exportateurs étaient c. et f. ou c.a.f. (prix rendu); toutefois, la procédure de vérification des prix de la société ne prévoit pas le cas d'un prix rendu. La société d'inspection fonde sa comparaison des prix sur la valeur f.o.b.. La valeur f.o.b. utilisée pour facturer l'importateur doit être la valeur f.o.b. indiquée par télex ou par facture pro forma avant expédition; il ne peut y avoir aucune différence. Le fret facturé à l'exportateur doit être celui qui figure sur la facture de fret maritime ou aérien. Par conséquent, les ventes aux pays qui exigent l'inspection avant expédition doivent désormais être faites sur la base du prix f.o.b. plus le fret effectif.

7. De nombreux importateurs ne veulent pas être facturés sur cette base, ils veulent savoir le coût exact de la marchandise livrée. L'exportateur ne peut pas toujours être certain du montant exact du fret au moment de la livraison, étant donné que le prix convenu est souvent fixé six mois avant l'expédition, pour tenir compte du temps nécessaire pour obtenir la lettre de crédit et pour que le produit soit disponible. L'importateur et l'exportateur sont généralement disposés à accepter un prix rendu prédéterminé, l'un et l'autre étant disposés à admettre des fluctuations du prix du fret. Toutefois, la société d'inspection avant expédition ne délivre pas d'attestation de vérification établie sur la base du prix rendu total.

8. Il arrive que la société d'inspection rejette arbitrairement le prix d'un exportateur et lui demande d'abaisser le prix en question avant de lui délivrer l'attestation. Même lorsque de nombreux documents justifiant les prix ont été fournis, la société rejette souvent les preuves fournies à l'appui des réclamations de l'exportateur contre les prix fixés arbitrairement par la société. En outre, la société demande des renseignements que l'exportateur considère comme confidentiels.

9. La Commission du NCITD appuie donc la mesure recommandée 8.2 : "Abandon de l'inspection avant expédition" de la recommandation No 18 ECE/FAL.

10. Les exportateurs comprennent que les pays en développement doivent surveiller leurs mouvements de devises et effectuer des contrôles pour empêcher toute fraude, néanmoins, ils estiment qu'aucune organisation ne devrait pouvoir exiger qu'ils fournissent des renseignements confidentiels sur les produits et les prix. Les exportateurs considèrent en outre qu'une fois le prix du contrat convenu, il doit lier les parties contractantes définitivement.



**Conseil Economique
et Social**

RESTREINT

TRADE/WP.4/R.456
7 janvier 1987

FRANCAIS
Original , ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE POUR LE DEVELOPPEMENT DU COMMERCE

Groupe de travail sur la facilitation
des procédures du commerce international

APPLICATION DE LA RECOMMANDATION CEE/FAL No 18 [068]

Mesure recommandée 8.2 "Abandon de l'inspection avant expédition"

Transmis par le Comité britannique pour la simplification
des procédures du commerce international (SITPRO)

(Projet 1.3.2.4 du programme de travail)

(Point 4 a) de l'ordre du jour provisoire du Groupe d'experts No 2 ,
Procédures et documentation - trente-cinquième session, 26 mars 1987)

Documents précédents

- TRADE/WP.4/R.376, juillet 1985 (transmis par le Gouvernement français)
- TRADE/WP.4/R.415, juin 1986 (transmis par le NCITD)

* * *

1. INTRODUCTION

- 1.1 A sa trente-quatrième session, le Groupe d'experts a étudié en particulier les mesures qui pourraient être prises aux niveaux international et national pour alléger la procédure d'inspection avant expédition. Le présent document concerne ce point précis et contient des recommandations sur les initiatives que les délégations pourraient prendre pour assouplir les règles de documentation et de procédure

applicables dans le domaine de l'inspection avant expédition, ainsi que sur le type d'arrangements bilatéraux que les divers pays pourraient envisager de conclure.

2. MESURES RECOMMANDÉES AUX DÉLÉGATIONS DES PAYS

Les délégations des pays peuvent contribuer à l'allégement des formalités de la façon suivante :

2.1 Révision des procédures

Les délégations devraient passer en revue les pratiques adoptées dans leurs pays respectifs pour ce qui est de l'inspection avant expédition et examiner, à titre prioritaire et en consultation avec les sociétés d'inspection, les modifications qui pourraient être apportées à la documentation et aux procédures afin que l'inspection soit faite de façon plus rationnelle et dans les délais prescrits. Les diverses questions qui pourraient être examinées sont exposées ci-après.

2.2 Documentation et procédures

Dans la mesure du possible, toute la documentation devrait être établie sur le modèle de la Formule-cadre des Nations Unies et au moyen de systèmes reprographiques et informatisés. Cela aurait en outre l'avantage d'encourager l'acceptation des documents commerciaux d'accompagnement établis par ces moyens.

Les exportateurs réguliers pourraient bénéficier d'un allégement des procédures normalement prescrites. Par exemple, l'inspecteur pourrait délivrer le certificat d'inspection immédiatement, au lieu de le faire établir et envoyer ultérieurement par le bureau central. Les études de ce type pourraient révéler d'autres possibilités d'amélioration des procédures.

2.3 Exercice du contrôle

Les procédures d'inspection avant expédition doivent être contrôlées en permanente. Toute modification annoncée doit être examinée, de façon que les prescriptions qui risquent d'être trop contraignantes et qui pourraient empêcher les exportateurs, comme les sociétés d'inspection, d'appliquer les procédures avec toute l'efficacité voulue, soient portées à l'attention de l'organe approprié, qui les réexaminera. Ce contrôle devrait être exercé par les services gouvernementaux intéressés, les organes de facilitation du commerce et les associations commerciales.

2.4 Communication

Un grand nombre des problèmes liés à l'inspection avant expédition sont dus à l'insuffisance de la communication et à la mauvaise compréhension de la procédure à suivre. Au Royaume-Uni, les améliorations ci-après ont été apportées :

Les sociétés d'inspection ont publié des guides explicatifs de la procédure, comportant des détails sur leur structure administrative interne. Dans le cas de l'une des sociétés, la structure administrative a été modifiée, afin que l'administration soit décomposée par région et non plus par produit. L'emploi du télex, de la télécopie et des ordinateurs au lieu des procédés classiques d'établissement de la documentation a été autorisé.

De même, le SITPRO a publié des guides et des brochures pour aider les exportateurs à comprendre et appliquer plus facilement les procédures d'inspection avant expédition et a maintenu la liaison avec les principales sociétés d'inspection du Royaume-Uni, ce qui a permis de répondre aux demandes de renseignements d'ordre général.

En outre, le Département du commerce et de l'industrie, par l'entremise de ses groupes de contact et ses représentants à l'étranger, s'efforce de faire en sorte que les exportateurs soient régulièrement tenus au courant.

3. ACCORDS BILATERAUX

3.1 Les pays peuvent prendre d'autres mesures au niveau bilatéral et ces mesures peuvent varier selon la situation dans chacun des pays. L'objectif est de réduire la procédure d'inspection au minimum et des suggestions dans ce sens sont exposées ci-après. L'idéal serait que les pays importateurs reconnaissent le bien-fondé de ces suggestions et comprennent qu'ils obtiendraient un service d'inspection équivalent ou amélioré, mais à moindres frais.

3.2 Inspection

3.2.1 Exemptions

Il conviendrait d'envisager l'exemption de l'inspection des chargements, compte tenu soit de la valeur, soit des produits. Par exemple, l'exemption des chargements d'une valeur f.o.b. inférieure à 15 000 livres sterling permettrait à la société d'inspection de réduire sa liste de chargements à inspecter et, en conséquence, de limiter son temps de travail, tout en permettant au pays importateur de réduire ses frais d'importation et ses frais d'agent.

Les exemptions prévues pour certains produits pourront varier selon les marchés et, là encore, la recherche permettra de déterminer les domaines éventuels de négociation.

3.2.2 Expéditeurs agréés

Un système d'"exportateurs agréés" pourrait être mis en place. Les sociétés exportatrices qui, sur une période de 12 mois par exemple, auraient subi des inspections toutes satisfaisantes pourraient être dispensées d'inspection sur une part de leurs expéditions qui serait accrue tous les ans, à condition que lesdites sociétés restent toujours en règle.

3.3 Comparaison des prix

3.3.1 Contrats concurrentiels

La procédure de comparaison des prix devrait être automatiquement supprimée lorsqu'il s'agit de contrats à grande échelle et à paiements échelonnés conclus entre gouvernements, ainsi que de contrats internationaux. En effet, tous ces contrats sont conclus à la suite d'un appel à la concurrence et, en conséquence, d'une certaine comparaison des prix. La valeur globale des contrats est fixée, les expéditions partielles sont prévues, et il n'est plus nécessaire d'effectuer une comparaison des prix pour les chargements individuels.

3.3.2 Listes des prix à l'exportation

Il devrait être possible de faire en sorte que des listes de prix à l'exportation, valables pour une période déterminée, soient déposées auprès des Etats importateurs et que les expéditions ultérieures ne fassent pas l'objet de comparaisons individuelles des prix, à moins que le prix indiqué sur la facture n'ait été modifié. Les sociétés d'inspection devraient tout d'abord émettre une "opinion" au sujet de ces listes, mais, là encore, le pays importateur serait en mesure de limiter ses frais d'agent.

4. CONCLUSION

La procédure d'inspection avant expédition sera sans nul doute maintenue, avec ou sans comparaison des prix, mais la rationalisation et la simplification des procédures offriront toutefois l'avantage évident de faciliter les échanges. Les directives et suggestions exposées ci-dessus se sont révélées utiles et peuvent former la base d'un programme de travail à l'intention des délégations.