



# 3

## Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC

COVID-19 et mise en œuvre de l'AFE	43
État d'avancement de la mise en œuvre de l'AFE	43
Dispositions clés de l'AFE pour les PDSL	46
Article 7 : Mainlevée et dédouanement des marchandises	46
Article 8 : Coopération entre les organismes présents aux frontières	47
Article 11 : Liberté de transit	48
Taux de mise en œuvre des engagements contractés au titre de l'AFE	50
Assistance technique et soutien pour le renforcement des capacités	50
Difficultés liées à la notification des besoins d'assistance technique	52

L'AFE contient plusieurs dispositions visant à accélérer le mouvement, la mainlevée et le dédouanement des marchandises, y compris les marchandises en transit, et à atténuer les goulets d'étranglement d'ordre commercial aux frontières. Il prévoit des mesures permettant d'assurer une coopération effective entre les douanes et les autres autorités compétentes pour les questions de facilitation des échanges et de respect des procédures douanières. L'ensemble des dispositions sur l'assistance technique et le renforcement des capacités constitue l'un des éléments essentiels de l'AFE. L'Accord étant entré en vigueur le 22 février 2017, les 26 PDSL Membres de l'OMC ont achevé leur processus de ratification interne.

L'AFE contribue notablement à stimuler le commerce et la production à l'échelle mondiale et à faciliter les échanges, en simplifiant, modernisant et harmonisant le mouvement, la mainlevée et le dédouanement des marchandises. En particulier, les PDSL devraient voir augmenter non seulement le volume et la diversité des produits exportés mais également

le nombre et la diversité des marchés desservis. En améliorant la rapidité et la prévisibilité des livraisons de produits intermédiaires, l'AFE devrait permettre aux pays en développement de participer davantage aux chaînes de valeur mondiales.

L'AFE contribue au développement du commerce électronique et du commerce des produits physiques achetés et vendus au-delà des frontières sur Internet. Il contient des mesures qui aident les exportateurs et les importateurs pratiquant le commerce basé sur les technologies numériques :

- publication et disponibilité des renseignements;
- décisions anticipées;
- envois accélérés;
- mainlevée et dédouanement rapides;
- réduction des formalités douanières.

Une approche numérique de la facilitation des échanges telle que préconisée par l'AFE peut également réduire les goulets d'étranglement aux frontières, augmenter les revenus

“ L'AFE devrait permettre aux pays en développement de participer davantage aux chaînes de valeur mondiales.

et faciliter le mouvement des petits commerçants et des femmes et leur participation au commerce transfrontières. La mise en œuvre de l'AFE a déjà donné lieu à une amélioration de l'efficacité des douanes, à un recouvrement des recettes plus efficace et à un meilleur accès des micro, petites et moyennes entreprises (MPME) à de nouvelles possibilités d'exportation. L'amélioration de la transparence des pratiques douanières, la réduction du nombre de prescriptions en matière de documents et l'allègement des formalités administratives, conjugués aux mesures de facilitation des

### Système douanier automatisé (SYDONIA) de la CNUCED

Le système SYDONIA est un système informatisé de gestion douanière mis au point par la CNUCED, qui intègre les procédures liées au commerce (par exemple le traitement des manifestes, des déclarations douanières, les procédures de comptabilité et liées au transit), permet l'échange de données électroniques entre négociants et administrations douanières et génère des données commerciales à des fins d'analyse économique. SYDONIA peut être adapté aux différents régimes douaniers et modifié pour prendre en compte toute modification.

SYDONIA fait état d'une augmentation des recettes douanières, d'une plus grande disponibilité de statistiques commerciales fiables et d'une réduction des délais moyens de dédouanement.<sup>1</sup> Plus d'une centaine de pays ont adopté le système SYDONIA et, à ce titre, ce programme constitue l'initiative d'assistance technique la plus importante de la CNUCED, avec 51 projets opérationnels.

<sup>1</sup> Voir : <https://asycuda.org/en/programme>.

échanges telles que celles qui permettent le traitement des documents avant l'arrivée des marchandises, présentent d'énormes avantages pour les PDSL.

### COVID-19 et mise en œuvre de l'AFE

L'AFE, qui était en vigueur depuis seulement trois ans quand la pandémie de COVID-19 s'est déclarée, a contribué de manière essentielle à assurer la sécurité, la stabilité et la continuité des chaînes d'approvisionnement mondiales, y compris en facilitant et en accélérant la fourniture mondiale de produits pour les secours d'urgence, de médicaments et de vaccins. La prévisibilité, la transparence et l'uniformité des procédures douanières et autres procédures aux frontières résultant de la mise en œuvre de l'AFE sont essentielles pour surmonter cette crise.

Depuis septembre 2020, le Comité de la facilitation des échanges (CFE) de l'OMC s'emploie à aider les Membres à mettre en œuvre l'AFE, qui est l'un des outils pour atténuer les difficultés liées à la pandémie. Le présent chapitre s'appuie sur les renseignements communiqués au CFE par les Membres de l'OMC dans leurs notifications concernant leur feuille de route pour la mise en œuvre de l'AFE et les prescriptions relatives à l'assistance technique et au soutien pour le renforcement des capacités (ATRC) et dans les rapports de situation sur la fourniture de l'ATRC. Il s'appuie également sur une série d'activités d'échange de renseignements organisées dans le cadre du CFE. Convaincus de l'utilité de continuer à faire part de leurs expériences afin d'améliorer leurs réponses, individuelles et collective, à la pandémie, les



Membres ont informé le CFE des mesures de facilitation des échanges qu'ils avaient prises pour lutter contre la COVID-19. Ils ont aussi informé le CFE des difficultés qu'ils rencontraient en raison de la pandémie.<sup>1</sup>

↑ Au bord de la mer Caspienne, le port maritime d'Aktau (Kazakhstan) sert de terminal polyvalent.

### État d'avancement de la mise en œuvre de l'AFE

Pour se faire une idée claire de l'état d'avancement de la mise en œuvre de l'AFE, il est nécessaire de comprendre certaines de ses dispositions en matière de traitement spécial et différencié. Les pays développés Membres de l'OMC ont mis en œuvre l'AFE dès son entrée en vigueur.

En revanche, les pays en développement Membres, y compris les PMA, ont la possibilité de bénéficier des flexibilités en matière de mise en œuvre prévues dans l'Accord, qui leur permettent d'établir leur propre feuille de route pour la mise en œuvre, en classant leurs engagements au titre de l'AFE en trois catégories :

- les engagements relevant de la catégorie A : ceux qu'ils sont en mesure de mettre en œuvre dès l'entrée en vigueur.
- les engagements relevant de la catégorie B : ceux dont la mise en œuvre nécessite un délai supplémentaire après l'entrée en vigueur.
- les engagements relevant de la catégorie C : ceux dont la mise en œuvre nécessite non seulement un délai supplémentaire après l'entrée en vigueur mais aussi un soutien pour le renforcement des capacités et une assistance technique.

Les données actuelles concernant les engagements de mise en œuvre de l'AFE s'appuient sur :

- (i) la mise en œuvre de l'AFE dès son entrée en vigueur par les

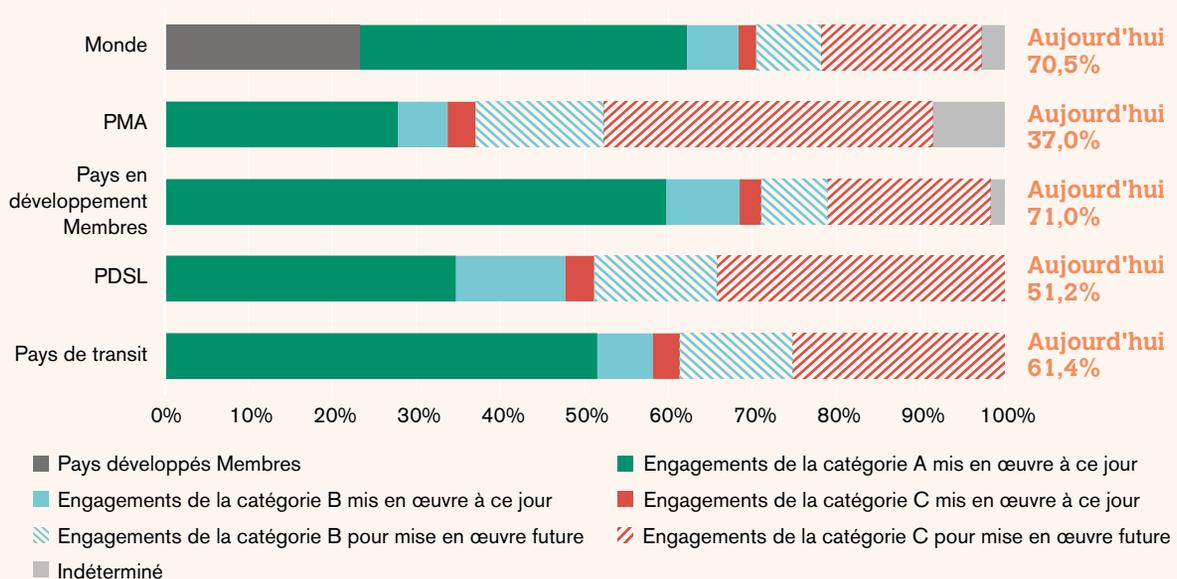
- pays développés Membres;
- (ii) les engagements pris par les pays en développement Membres de mettre en œuvre les dispositions classées dans la catégorie A au 22 février 2017;
- (iii) les engagements pris par les PMA de mettre en œuvre les dispositions classées dans la catégorie A au 22 février 2018; et
- (iv) les engagements relevant des catégories B et C des pays en développement et des PMA Membres, dont la date de mise en œuvre notifiée<sup>2</sup> est arrivée à échéance au moment de la rédaction du présent document.

En octobre 2021, le taux de mise en œuvre des engagements contractés au titre de l'AFE pour l'ensemble des Membres de l'OMC dépassait 70% (voir la figure 9).<sup>3</sup> Environ 8% des

engagements ont été notifiés comme devant être mis en œuvre à partir de 2022, après une période de transition (les engagements relevant de la catégorie B), tandis que près de 20% des engagements ont été notifiés comme devant être mis en œuvre à partir de 2022, après une période de transition, et dès réception du soutien nécessaire au titre de l'ATRC (les engagements relevant de la catégorie C). À peine 3% des engagements n'ont pas encore fait l'objet d'une notification les classant dans l'une des catégories.

En octobre 2021 toujours, le taux de mise en œuvre des engagements contractés au titre de l'AFE pour les PDSL était de plus de 34%. Près de 15% de leurs engagements ont été notifiés comme devant être mis en œuvre à partir de 2022, après une

**Figure 9 : Progrès concernant les engagements en matière de mise en œuvre de l'AFE**



Source : Base de données sur l'Accord sur la facilitation des échanges (TFAD).



période de transition, tandis que 34% l'ont été comme devant être mis en œuvre à partir de 2022, après une période de transition, et dès réception du soutien nécessaire au titre de l'ATRC.

Pour la majorité de leurs exportations de marchandises, les PDSL dépendent des pays de transit pour accéder aux marchés visés; il est donc capital de surveiller les progrès réalisés en matière de mise en œuvre des engagements contractés au titre de l'AFE dans les pays de transit. À cet égard, les perspectives sont positives car les pays de transit ont notifié 61% de leurs engagements comme étant mis en œuvre. En outre, environ 13% de leurs engagements ont été notifiés comme devant être mis en œuvre à partir de 2022, après une période de transition, et 25% comme devant

être mis en œuvre à partir de 2022, après une période de transition, et dès réception du soutien nécessaire au titre de l'ATRC.

S'agissant des pays en développement Membres, le taux de mise en œuvre des engagements contractés au titre de l'AFE ayant fait l'objet d'une notification est actuellement de 71%. De plus, environ 8% de l'ensemble de leurs engagements ont été notifiés comme devant être mis en œuvre à partir de 2022, après une période de transition; ces Membres ont aussi notifié 19% de leurs engagements comme devant être mis en œuvre à partir de 2022, après une période de transition, et dès réception du soutien nécessaire au titre de l'ATRC.

En ce qui concerne les PMA, le taux de mise en œuvre des engagements

↑ Préparation de tomates à expédier, Arménie.

contractés au titre de l'AFE ayant fait l'objet d'une notification est actuellement de 37%. De plus, environ 15% de l'ensemble de leurs engagements ont été notifiés comme devant être mis en œuvre à partir de 2022, après une période de transition; ces Membres ont aussi notifié environ 39% de leurs engagements comme devant être mis en œuvre à partir de 2022, après une période de transition, et dès réception du soutien nécessaire au titre de l'ATRC.

Tout en faisant part de leurs expériences au CFE, certains PDSL ont noté qu'ils devaient renforcer leur infrastructure et leur connectivité avec le monde pour réduire les coûts logistiques et de transport et pour développer l'activité économique et commerciale, au profit des secteurs les plus vulnérables et les plus touchés, comme les femmes entrepreneurs, les jeunes, les MPME et les zones agricoles. Cependant, ces secteurs étaient souvent situés loin des postes de douane à la frontière et les progrès au niveau de ces postes frontaliers étaient parfois insuffisants. Pendant la pandémie, les solutions adoptées ont largement mis l'accent sur la facilitation du commerce de vrac, mais des problèmes subsistent pour les MPME et les commerçantes.

Il subsiste des problèmes dans les cas de transit pour lesquels l'article 11:2 n'est pas encore respecté, et des obstacles continuent d'entraver la mainlevée des marchandises des PMA sur d'autres marchés. Dans une communication adressée au CFE (document de l'OMC G/TFA/W/53), les PDSL ont demandé « la coopération constructive des pays de transit en vue de l'application rapide et effective de disciplines qui contribueront à réduire la durée et

les coûts du transit, simplifieront les procédures et apporteront une plus grande fiabilité au commerce transfrontières. »

### Dispositions de l'AFE les plus importantes pour les PDSL

Après avoir identifié certains des goulets d'étranglement d'ordre commercial auxquels font face les PDSL, le présent chapitre souligne l'importance particulière de l'AFE pour remédier aux coûts élevés du commerce pour les pays en développement et les PMA sans littoral. Avant son entrée en vigueur, on estimait que la mise en œuvre intégrale de l'AFE réduirait les coûts du commerce des PDSL de 15,4% en moyenne.

Si l'on examine l'AFE de manière plus précise, les articles ci-après peuvent être considérés comme ayant une importance particulière pour les PDSL et en vue de la réduction des goulets d'étranglement d'ordre commercial :

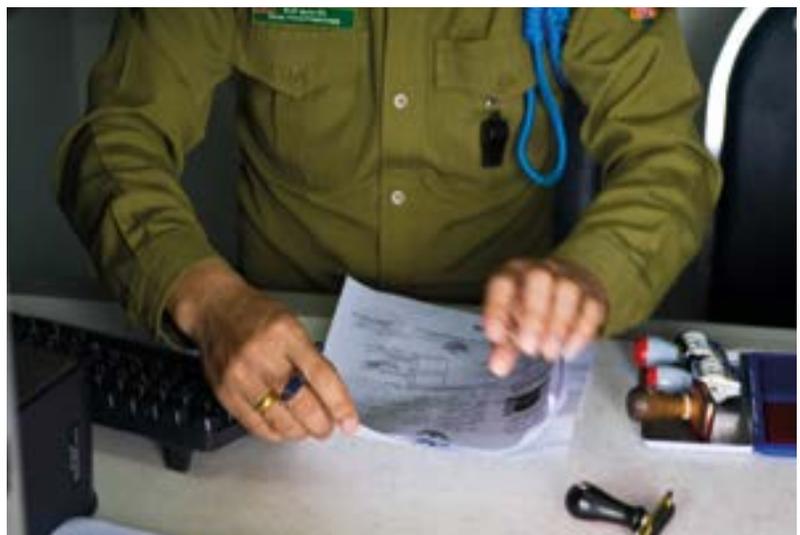
- Article 7 : Mainlevée et dédouanement des marchandises
- Article 8 : Coopération entre les organismes présents aux frontières
- Article 10 : Formalités se rapportant à l'importation, à l'exportation et au transit
- Article 11 : Liberté de transit
- Article 12 : Coopération douanière.

### Article 7 : Mainlevée et dédouanement des marchandises

L'article 7 de l'AFE impose aux Membres de l'OMC :

- d'amorcer le traitement des marchandises avant leur arrivée dans le pays importateur (article 7.1);

↓ **Agent des douanes de la République démocratique populaire lao procédant au dédouanement de marchandises en vue de leur de leur entrée sur le territoire thaïlandais.**



**Tableau 6 : Données figurant dans les notifications au titre de l'article 7**

	Engagements de la catégorie A actuellement mis en œuvre (%)	Engagements de la catégorie B actuellement mis en œuvre (%)	Engagements de la catégorie C actuellement mis en œuvre (%)	Engagements de la catégorie B pour mise en œuvre future (%)	Engagements de la catégorie C pour mise en œuvre future (%)
<b>Article 7:1 : Traitement avant arrivée</b>					
Monde	40	8	3	6	18
PMA	29	3	6	6	49
Pays en développement Membres	61	14	3	8	13
Pays de transit	57	13	3	3	23
PDSL	23	15	3	15	42
<b>Article 7:4 : Gestion des risques</b>					
Monde	31	3	2	1	36
PMA	14	6	3	3	66
Pays en développement Membres	51	4	3	1	39
Pays de transit	43	10	10	–	37
PDSL	30	4	–	–	66
<b>Article 7:5 : Contrôle après dédouanement</b>					
Monde	40	3	2	4	25
PMA	37	3	–	3	49
Pays en développement Membres	59	5	3	6	26
Pays de transit	56	8	3	3	30
PDSL	42	4	–	4	50

Source : Secrétariat de l'OMC.

- de permettre le paiement électronique des droits, taxes, redevances et impositions (article 7.2);
- de permettre le dédouanement des marchandises qui présentent un risque minimal (article 7.3);
- d'axer les contrôles sur les envois à risque élevé (article 7.4);
- d'assurer le suivi par un contrôle après dédouanement (article 7.5).

Ces mesures atténuent les goulets d'étranglement d'ordre commercial aux points de passage des frontières des PDSL en libérant des ressources douanières et en accélérant la mainlevée des marchandises (en particulier pour le fret aérien et les marchandises périssables). Cependant, les données figurant dans les notifications indiquent que

l'actuel taux de mise en œuvre des engagements concernant trois mesures de facilitation des échanges particulièrement importantes pour les PDSL – traitement avant arrivée, gestion des risques et contrôles après dédouanement – est inférieur à 50% (voir le tableau 6). Pour deux de ces dispositions, au moins 50% des engagements contractés au titre de l'AFE seront mis en œuvre à une date ultérieure, dès réception du soutien nécessaire au titre de l'ATRC.

### **Article 8 : Coopération entre les organismes présents aux frontières**

Les dispositions relatives à la coopération entre les organismes présents aux frontières sont particulièrement importantes pour

atténuer les goulets d'étranglement d'ordre commercial dans les PDSL. Une meilleure coopération et coordination internes à la frontière, entre les douanes et les autres organismes permet de réduire notablement les délais et les coûts pour les négociants. Le fait qu'il y ait la coopération et la coordination nécessaires avec les autorités et les organismes chargés des contrôles à la frontière des Membres voisins avec lesquels un pays a une frontière commune réduira les lourdeurs administratives et la redondance des documents requis pour les procédures à la frontière et le dédouanement des marchandises.

Les PDSL sont confrontés à de multiples franchissements de frontières et à une complexité des

**Tableau 7 : Données figurant dans les notifications concernant les articles 8 et 11**

	Engagements de la catégorie A actuellement mis en œuvre (%)	Engagements de la catégorie B actuellement mis en œuvre (%)	Engagements de la catégorie C actuellement mis en œuvre (%)	Engagements de la catégorie B pour mise en œuvre future (%)	Engagements de la catégorie C pour mise en œuvre future (%)
<b>Article 8 : Coopération entre les organismes présents aux frontières</b>					
Monde	29,4	5,1	1,2	4,1	33,7
PMA	0,5	5,7	5,7	3,3	76,2
Pays en développement Membres	53,1	7,0	3,3	6,1	31,5
Pays de transit	30,6	3,3	–	10,0	52,8
PDSL	23,7	3,8	–	0,6	71,8
<b>Article 11 : Liberté de transit</b>					
Monde	45,3	6,4	1,7	7,3	13,3
PMA	30,7	3,5	2,9	21,5	32,8
Pays en développement Membres	70,2	10,2	2,0	4,9	11,3
Pays de transit	50,5	6,0	3,7	10,8	29,0
PDSL	43,6	9,9	4,9	20,9	20,7

Source : Secrétariat de l'OMC.

procédures administratives de transit et à la frontière, aussi les avantages d'une réduction des goulets d'étranglement d'ordre commercial sont-ils d'autant plus grands pour eux. Or l'insuffisante coopération entre les organismes présents aux frontières s'est avérée problématique pendant la pandémie de COVID-19. En ce qui concerne le taux de mise en œuvre, par les PDSL, des engagements contractés au titre de l'AFE en matière de coopération entre les organismes présents aux frontières, les données figurant dans les notifications indiquent que plus de 70% des mesures à mettre en œuvre sont classées dans la catégorie C (voir le tableau 7). Les PDSL ont donc grandement besoin d'ATRC.

### Article 11 : Liberté de transit

L'article 11 prévoit des dispositions visant à faciliter le transit de marchandises par un pays (voir le tableau 8) :

- redevances, réglementations et formalités relatives au transit (articles 11:1 à 11:3);
- renforcement de la non-discrimination à l'égard du trafic en transit (article 11:4);
- procédures et contrôles relatifs au transit et infrastructure de transit (articles 11:5 à 11:10);
- garanties (articles 11:11 à 11:15).

Les Membres de l'OMC sont tenus d'alléger ou de supprimer (si elles ne sont plus requises) les réglementations ou les formalités relatives au trafic en transit et de limiter les redevances ou impositions aux coûts de transport ou au coût des services rendus.

Les goulets d'étranglement d'ordre commercial peuvent être atténués en mettant en œuvre les dispositions de l'article 11, qui :

- renforcent la coordination, la coopération et le partage de renseignements pour les contrôles frontaliers et douaniers;
- réduisent au minimum les

restrictions relatives au transit;

- simplifient et harmonisent les réglementations et les prescriptions en matière de transit;
- renforcent la coordination, la coopération et le partage de renseignements pour les contrôles frontaliers et douaniers – y compris grâce à l'utilisation des TIC.

L'article 11 encourage les Membres à désigner un coordonnateur national du transit, auquel les autres Membres peuvent adresser des demandes d'information et des propositions; à l'heure actuelle, deux PDSL ont communiqué des renseignements concernant leur coordonnateur du transit.

D'après les données figurant dans les notifications des PDSL, le taux de mise en œuvre de leurs engagements au titre de l'article 11 de l'AFE dépasse actuellement 58% (voir le tableau 7). Les notifications des PDSL indiquent qu'une tranche supplémentaire de 21% des obligations au titre de

**Tableau 8 : Décomposition de l'article 11**

Transit provisions	
<p><b>Formalités, redevances et réglementations relatives au transit</b> Les trois premiers paragraphes de l'article 11 énoncent les règles générales régissant les opérations de transit. Ils précisent que les réglementations et redevances appliquées au transit seront limitées à celles qui sont nécessaires au bon déroulement des procédures. En ce sens, ces dispositions ont un libellé semblable à celui des articles XX et VIII du GATT, qui a donné lieu à d'abondantes explications dans le cadre de procédures de règlement des différends. Le paragraphe 3 est là pour empêcher le pays de transit d'insister pour qu'un autre pays limite la circulation de véhicules transportant des marchandises en transit.</p>	<p>Paragraphe 1 : Les réglementations ou formalités ne seront pas maintenues si les circonstances/objectifs ont cessé d'exister ou si elles peuvent être appliquées d'une manière moins restrictive pour le commerce, ou si elles constituent une restriction déguisée au commerce.</p> <p>Paragraphe 2 : Le trafic en transit ne sera pas subordonné au recouvrement de redevances (à l'exception des frais correspondant au coût, au transport et aux dépenses administratives).</p> <p>Paragraphe 3 : Interdiction d'imposer des mesures d'autolimitation concernant le trafic en transit.</p>
<p><b>Non-discrimination</b> Il y a une disposition très importante qui renforce un principe déjà énoncé à l'article V du GATT. Cependant, la question de savoir si cette disposition correspond au traitement national est toujours sujette à interprétation.</p>	<p>Paragraphe 4 : Les produits en transit seront traités de manière non moins favorable que les produits transportés de leur lieu d'origine à leur lieu de destination sans passer par le pays de transit.</p>
<p><b>Infrastructure, procédures et contrôles liés au transit</b> Les paragraphes 5 à 10 donnent des explications et des précisions sur la conduite des opérations de transit et les réglementations qui s'y rapportent. La visée générale de ces règles est de faciliter les opérations de transit et de mettre fin à certaines pratiques qui augmentaient l'incertitude et les coûts.</p>	<p>Paragraphe 5 : L'existence d'une infrastructure distincte pour le trafic en transit est encouragée.</p> <p>Paragraphe 6 : Les formalités, documents et contrôles ne seront pas plus contraignants qu'il n'est nécessaire pour identifier les marchandises et assurer le respect des prescriptions en matière de transit.</p> <p>Paragraphe 7 : Une fois dédouanées aux fins du transit, les marchandises ne seront pas soumises à des impositions, retards ou restrictions.</p> <p>Paragraphe 8 : Les marchandises en transit ne se verront pas appliquer d'OTC.</p> <p>Paragraphe 9 : Les autorités permettront et prévoient le dépôt et le traitement préalables des documents relatifs au transit.</p> <p>Paragraphe 10 : Les autorités mettront fin à l'opération de transit dans les moindres délais une fois atteint le point de sortie.</p>
<p><b>Règles relatives aux garanties</b> Dans le cadre des opérations de transit, l'un des principaux objectifs des autorités douanières est de veiller à ce que celles-ci ne contournent pas le recouvrement des droits qui seraient normalement exigibles. Pour parvenir à cet objectif, un système de garanties est normalement mis en place. Celui-ci garantit que les droits et taxes qui sont suspendus pendant une opération de transit seront payés si les marchandises ne quittent pas le pays de transit, et accroît les chances que ces marchandises en transit ne disparaissent pas en chemin. L'AFE prévoit des règles pour que ces garanties ne soient pas plus contraignantes qu'il n'est nécessaire et n'augmentent pas indûment les coûts du commerce.</p>	<p>Paragraphe 11 : La garantie permettra seulement de s'assurer que les prescriptions liées au transit sont respectées.</p> <p>Paragraphe 12 : Une fois l'opération de transit terminée, la garantie sera libérée sans retard.</p> <p>Paragraphe 13 : Les garanties peuvent permettre des transactions multiples ou être renouvelées.</p> <p>Paragraphe 14 : Les autorités publieront les renseignements utilisés pour fixer les garanties.</p> <p>Paragraphe 15 : Le convoi ou l'escorte ne sera utilisé que dans des circonstances présentant des risques élevés et les règles y relatives seront publiées.</p>
<p><b>Coopération douanière et coordonnateurs du transit</b> Enfin, l'article 11 contient deux dispositions relatives à l'obligation de moyens visant à renforcer la coordination entre les autorités concernant les questions de transit, qui complètent les dispositions plus générales des articles 8, 12 et 23 :2.</p>	<p>Paragraphe 16 : Les Membres s'efforceront de coopérer pour renforcer la liberté de transit et trouver une entente sur : les impositions; les formalités et les prescriptions juridiques; et c) le fonctionnement pratique des régimes de transit.</p> <p>Paragraphe 17 : Les Membres s'efforceront de désigner un coordonnateur national du transit.</p>

l'article 11 seront mises en œuvre après une période de transition et qu'une autre tranche de 21% de ces obligations le seront après une période de transition et après renforcement des capacités grâce à une assistance technique.

Les données des pays de transit indiquent que leur taux de mise en œuvre des engagements au titre de l'article 11 de l'AFE est actuellement de plus de 60%. Il semble par ailleurs que les pays de transit aient une plus grande proportion de dispositions relevant de la catégorie C (29%), ce qui montre l'importance du déploiement de la mise en œuvre de l'AFE dans l'ensemble des Membres pour que les bénéficiaires soient plus grands pour tous les Membres.

### Taux de mise en œuvre des engagements contractés au titre de l'AFE

Actuellement, les articles de l'AFE pour lesquels le taux de mise en œuvre est le plus élevé (supérieur à 70%) parmi les PDSL sont les suivants :

- Inspection avant expédition (qui correspond à un engagement négatif: celui de ne pas recourir à ce type de système);
- Mouvement des marchandises;
- Rétention;
- Recours aux courtiers en douane (également un engagement négatif);
- Admission temporaire de marchandises et perfectionnement actif et passif;
- Marchandises refusées;
- Procédures communes à la frontière.

Les articles pour lesquels le taux de mise en œuvre est le moins élevé (inférieur à 40%) sont les suivants :

- Guichet unique;
- Procédures d'essai;

- Opérateurs agréés;
- Coopération entre les organismes présents aux frontières;
- Gestion des risques;
- Points d'information;
- Envois accélérés;
- Renseignements disponibles sur Internet;
- Décisions anticipées, temps moyens nécessaires à la main levée;
- Utilisation des normes internationales.

Les figures 10 et 11 précisent les mesures pour lesquelles les taux de mise en œuvre sont les plus élevés et les moins élevés dans les PDSL, en septembre 2021.

Les mesures pour lesquelles les taux de mise en œuvre des engagements sont les moins élevés sont souvent celles dont la mise en œuvre requiert le plus d'investissement et de connaissances techniques. Il s'agit par exemple des mesures d'actualisation des méthodes et des procédures douanières en vue d'appliquer un programme de gestion des risques, et de l'application d'un traitement douanier préférentiel aux opérateurs agréés identifiés comme présentant un faible risque de non-respect des prescriptions juridiques.

Outre les flexibilités intégrées qui permettent aux pays en développement et aux pays les moins avancés de déterminer eux-mêmes la manière dont ils mettront en œuvre l'AFE, conformément à leur feuille de route spécifique, l'AFE prévoit aussi l'ajustement de cette feuille de route à mesure que la mise en œuvre progresse.

Dans le cadre des dispositions relatives au transfert de catégorie, les Membres peuvent aussi demander, pour mettre en œuvre certains articles, une assistance

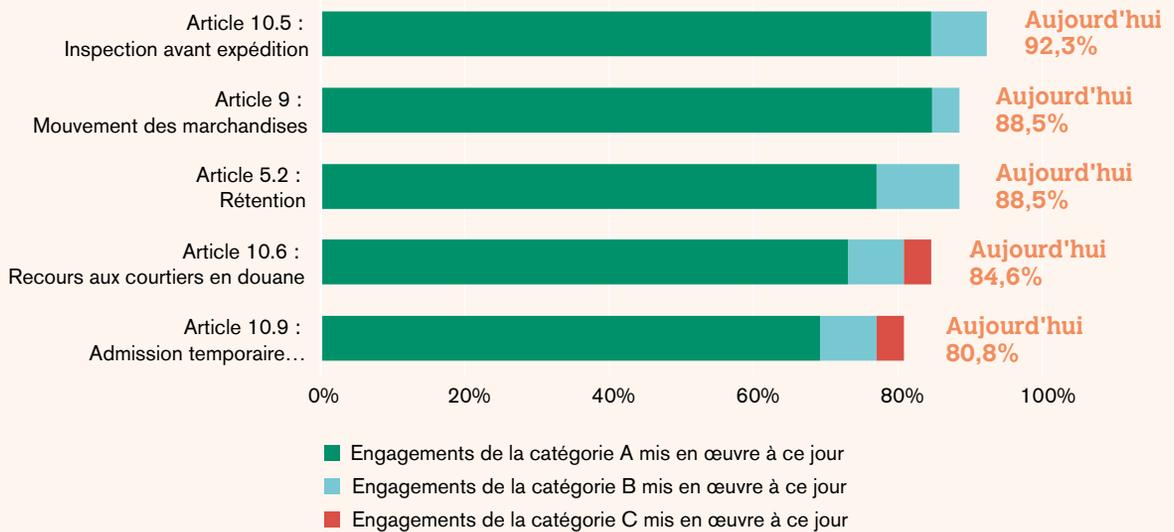
“ En octobre 2021, le taux de mise en œuvre des engagements contractés au titre de l'AFE dépassait 70% pour l'ensemble des Membres de l'OMC.

technique qu'ils n'avaient pas initialement considérée comme nécessaire; cela signifie que les PDSL peuvent demander à transférer des dispositions de la catégorie B à la catégorie C lorsque la période de transition à elle seule s'avère insuffisante pour mettre en œuvre la disposition. L'OMC accorde un soutien sous forme d'ATRC pour mettre en œuvre ces dispositions. Un certain nombre de Membres ont cité l'impact de la pandémie de COVID-19 comme étant une raison expliquant leur besoin non anticipé d'ATRC. Les demandes formulées concernaient au total 13 dispositions, dont les mesures pour lesquelles le taux de mise en œuvre est le plus faible.

### Assistance technique et soutien pour le renforcement des capacités

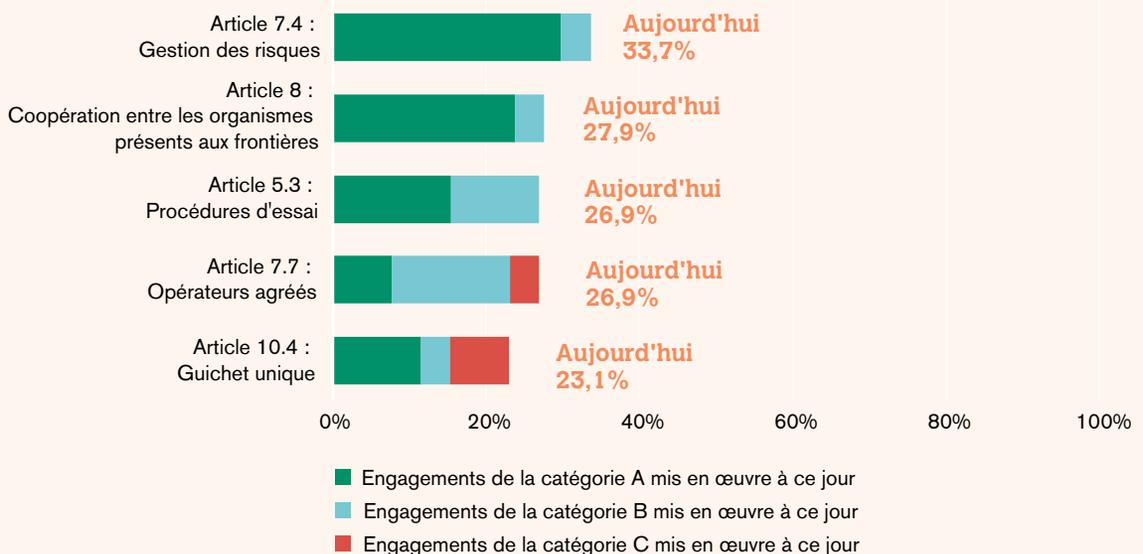
Conformément à l'AFE, lorsque les Membres classent des dispositions dans la catégorie C, ils doivent aussi identifier l'ATRC dont ils ont besoin pour mettre en œuvre ces dispositions. La figure 12 ventile les besoins d'ATRC identifiés par les PDSL.

**Figure 10 : Cinq premières mesures affichant les plus forts taux de mise en œuvre des engagements au titre de l'AFE pour les PDSL**

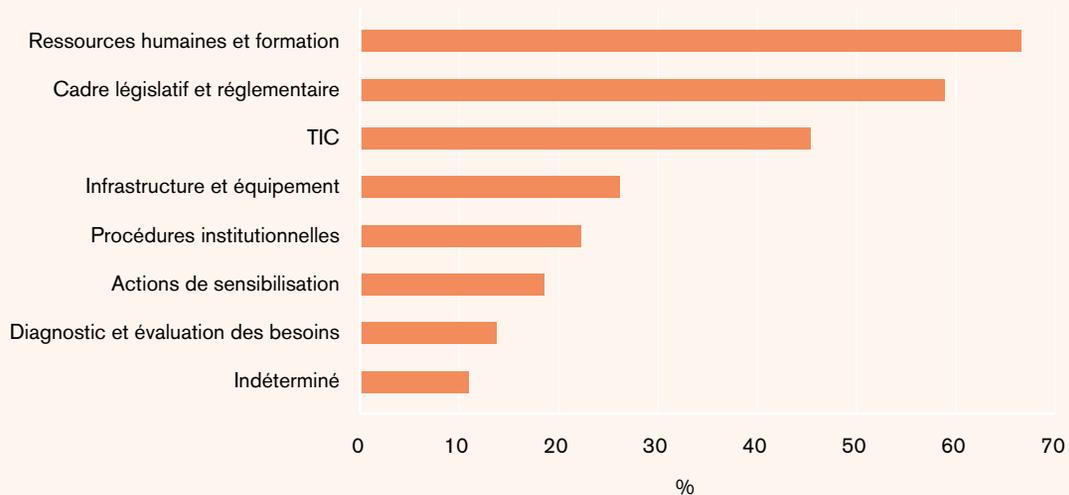


Source : Base de données sur l'Accord sur la facilitation des échanges (TFAD).

**Figure 11 : Cinq mesures affichant les plus faibles taux de mise en œuvre des engagements au titre de l'AFE pour les PDSL**



Source : Base de données sur l'Accord sur la facilitation des échanges (TFAD).

**Figure 12 : Type d'assistance technique requise**

Source : TFAD.

### Difficultés liées à la notification des besoins d'assistance technique

Certains PDSL et certains PMA sans littoral ont indiqué qu'ils rencontrent actuellement des difficultés pour notifier l'assistance technique dont ils ont besoin pour mettre en œuvre les engagements de la catégorie C. Cela peut venir d'un manque de moyens, en particulier pour ce qui est de traduire les besoins identifiés en projets cohérents et pertinents eu égard aux prescriptions de l'AFE.

De telles circonstances peuvent conduire à des retards dans la mise à disposition des Membres de l'OMC de l'assistance technique fondée sur la demande, ce qui voudrait dire que les PDSL et les PMA sans littoral ont besoin d'un soutien pour notifier leurs besoins. Cela peut constituer un goulet d'étranglement d'ordre commercial notable pour eux, dans la mesure où

cela fait immédiatement obstacle à la première mesure à prendre pour obtenir un soutien sous la forme d'ATRC pour mettre en œuvre l'AFE.

La deuxième étape dans le processus concernant l'ATRC correspond à la nécessité, pour tous les Membres demandant un soutien sous la forme d'ATRC, de notifier les arrangements conclus avec des donateurs pour recevoir une assistance et de présenter un rapport sur les progrès accomplis dans le cadre de ces arrangements. Le but de leur notification est de permettre aux Membres de savoir dans quels domaines des progrès sont réalisés en matière d'obtention d'assistance technique, mais elles sont également très utiles pour aider le CFE à déterminer où des lacunes subsistent et à mobiliser ses mécanismes appropriés en vue de les combler.

Cependant, cette notification relative aux arrangements conclus et aux

progrès accomplis affiche l'un des taux de retour les plus faibles parmi l'ensemble des Membres. De la même manière que les contraintes des Membres en matière de capacité peuvent retarder la notification de leurs besoins spécifiques d'assistance, ces mêmes contraintes de capacité peuvent aussi retarder le mécanisme de présentation de rapports.

Huit PDSL ont notifié au CFE les arrangements et les progrès réalisés en matière d'obtention d'un soutien sous forme d'ATRC pour 89 mesures prévues par l'AFE. Pour ces huit Membres, les cinq dispositions pour lesquelles le besoin d'ATRC est le plus marqué étaient encore une fois les suivantes: gestion des risques; temps moyens nécessaires à la mainlevée; coopération entre les organismes présents aux frontières; utilisation des normes internationales; et points d'information. Ils ont fait état de

différents niveaux de progrès pour ce qui est d'obtenir toute l'assistance requise.

Les vastes flexibilités offertes par l'AFE en matière de mise en œuvre, le classement par catégorie des dispositions dont la mise en œuvre nécessite une période de transition, et des dispositions qui nécessitent en plus une assistance technique au fil du temps, permettent de dresser un tableau de plus en plus clair des domaines dans lesquels les Membres rencontrent le plus de difficultés pour mettre en œuvre l'AFE, et soulignent finalement les écarts importants entre les besoins identifiés par les PDSL et l'ampleur de l'assistance qui leur est offerte.

Ce processus contribue à atténuer les goulets d'étranglement d'ordre commercial auxquels font face les PDSL en essayant de mettre en œuvre l'AFE dans leur propre intérêt, ainsi que les goulets d'étranglement auxquels font face les autres Membres, y compris les pays de transit – qui jouent également un rôle important pour les PDSL.

Les PDSL sont tributaires du commerce et de la rapide et libre circulation des marchandises, et les

goulets d'étranglement d'ordre commercial les privent de la stabilité et de la prospérité économiques offertes par le commerce. La mise en œuvre de l'AFE nécessite de réduire au minimum les obstacles administratifs et procéduraux. Il est essentiel de garantir la transparence et la prévisibilité du commerce entre les PDSL et leurs principaux partenaires commerciaux. L'AFE contribue notablement à assurer la sécurité, la stabilité et la continuité des chaînes d'approvisionnement mondiales, y compris en facilitant et en accélérant la fourniture mondiale de produits pour les secours d'urgence et de vaccins. Son rôle dans l'atténuation des goulets d'étranglement d'ordre commercial permettra de soutenir la reprise de l'activité et la résilience de différents secteurs de produits.

Les dispositions de l'AFE aident les PDSL à résister aux graves conséquences de la pandémie de COVID-19 et à les surmonter, et à continuer de participer aux chaînes d'approvisionnement mondiales. Les difficultés et les goulets d'étranglement d'ordre commercial notables auxquels font toujours face les PDSL peuvent être atténués en mettant pleinement en œuvre l'AFE.

## Notes de fin

- 1 Les contributions concernant les réponses à la COVID-19 des membres du CFE et des observateurs figurent dans le document de l'OMC G/TFA/W/40. Celui-ci contient des liens vers les exposés présentés au CFE par plusieurs organisations partenaires de l'Annexe D+.
- 2 La section II de l'AFE prévoit que les Membres bénéficiant de ses flexibilités doivent d'abord notifier une date de mise en œuvre indicative puis des dates définitives de mise en œuvre, après un délai spécifié.
- 3 Les chiffres relatifs aux taux de mise en œuvre actuels et futurs sont fondés sur la mise en œuvre de l'AFE dès son entrée en vigueur par les pays développés Membres, l'engagement des pays en développement Membres de mettre en œuvre les dispositions qu'ils ont désignées comme relevant de la catégorie A au plus tard le 22 février 2017 et l'engagement des PMA de mettre en œuvre les dispositions qu'ils ont désignées comme relevant de la catégorie A au plus tard le 22 février 2018. Les engagements des catégories B et C des pays en développement et des PMA sont pris en considération lorsque des dates définitives ont été notifiées; à défaut, ils sont considérés comme des engagements dont la date de mise en œuvre est « inconnue. »

### Mécanisme pour l'Accord sur la facilitation des échanges (TFAF)

À la demande des pays en développement et des pays les moins avancés Membres, l'OMC a établi le TFAF pour permettre aux Membres de recevoir l'assistance dont ils ont besoin pour atténuer les goulets d'étranglement d'ordre commercial et pour tirer pleinement parti de la mise en œuvre de l'AFE.

Le TFAF aide les Membres, grâce à tout un ensemble d'activités telles que des ateliers et des manifestations nationales, à identifier leurs besoins et à préparer leurs notifications. Les Membres qui cherchent à obtenir une assistance technique et les organisations donatrices en mesure de fournir l'assistance requise sont mis en contact au moyen du TFAF. Lorsqu'il n'est pas possible d'identifier le soutien de donateurs, le TFAF accorde aussi des dons pour l'élaboration et la mise en œuvre de projets. Actuellement, la Mongolie, qui est un PDSL, a obtenu un don pour l'élaboration de projets pour quatre dispositions de l'AFE; et la Namibie, un pays de transit, a obtenu un don pour onze dispositions de l'Accord.



Agriculteurs du Bhoutan triant des pommes de terre selon le calibre et la qualité pour les marchés d'exportation.