



**No.79**  
AVRIL 2020

# SYNTHÈSES DE LA CNUCED

## Messages clés

- Il est nécessaire de garder les navires en mouvement, les ports ouverts et le commerce transfrontalier fluide, tout en garantissant que les agences frontalières puissent effectuer tous les contrôles nécessaires en toute sécurité.
- Faciliter le commerce et le transport de marchandises est devenu plus important que jamais, pour éviter les obstacles logistiques qui entraînent des pénuries de fournitures nécessaires.
- Les mesures concrètes proposées dans cette synthèse visent à faciliter les échanges et le transport et à protéger la population contre le COVID-19.

## COVID-19 : UN PLAN D'ACTION EN 10 POINTS POUR RENFORCER LA FACILITATION DES ÉCHANGES ET DU TRANSPORT EN PÉRIODE DE PANDÉMIE

La pandémie de coronavirus (Covid-19) affecte considérablement la vie et les moyens de subsistance des gens tout en exerçant des tensions extrêmes sur les systèmes socioéconomiques. Une collaboration, coordination et solidarité internationales seront essentielles pour surmonter ce défi mondial sans précédent. Dans le cadre des efforts visant à réduire la propagation internationale du virus et à atténuer les conséquences potentiellement dévastatrices de la pandémie à plus long terme, en particulier pour les pays les plus vulnérables, les décideurs politiques doivent prendre un certain nombre de mesures pour assurer la facilitation du commerce international et du transport des marchandises. Il est crucial de garder les navires en mouvement, les ports ouverts et le commerce transfrontalier et de transit fluide, tout en veillant à ce que les agences frontalières puissent effectuer tous les contrôles nécessaires en toute sécurité.

### Défis pour la logistique du commerce international \*

Les organismes frontaliers sont confrontés au défi d'accélérer les importations, les exportations et le transit, y compris de fournitures médicales nécessaires, les dons et les envois de secours, tout en assurant la prévention de l'épidémie ainsi que le maintien des opérations de dédouanement et de contrôles des marchandises et du personnel de transport de manière adéquate.

Ce défi affecte les biens et services nécessaires à la préservation de nombreux emplois dans le secteur manufacturier, dont dépend la société moderne. Des efforts particuliers doivent être faits par les gouvernements pour garantir et améliorer la production et la distribution des

biens essentiels nécessaires pour contenir et combattre la pandémie (comme les équipements et fournitures médicales) et pour satisfaire les besoins vitaux (y compris la nourriture et l'énergie).

Les prestataires de services concernés et l'infrastructure de soutien doivent être protégés en priorité. Cela implique, notamment, de veiller à ce que les services de transport, les ports et les agences frontalières restent non seulement opérationnels, mais soient effectivement renforcés pour faire face aux défis exceptionnels auxquels ils sont confrontés.

Les gouvernements doivent adopter des approches communes pour résoudre ces problèmes à travers le réseau mondial de chaînes d'approvisionnement afin d'éviter un effondrement

\* Remarque : Tous les sites Web mentionnés dans ce document ont été consultés en avril 2020.



Crédit photo © Jan Hoffmann

économique généralisé et des perturbations majeures de la chaîne d'approvisionnement. En l'absence de mesures urgentes à cet égard, la reprise économique post-pandémique pourrait être gravement compromise, ce qui pourrait assombrir les perspectives de développement durable à long terme, en particulier pour les plus pauvres et les plus vulnérables du monde.

La coopération internationale sur ces enjeux est vitale, car le protectionnisme peut aggraver considérablement la crise sanitaire mondiale et retarder la reprise économique post-pandémique. Une collaboration, coordination et coopération efficaces entre les parties prenantes publiques et privées à tous les niveaux seront également essentielles.

Les bases de la reprise économique doivent être jetées aujourd'hui. En s'appuyant sur l'expérience des projets de la CNUCED en cours, et en compilant les répertoires de mesures sur la circulation transfrontalière des marchandises et des personnes, dans le plan d'action en 10 points ci-après, des activités concrètes pour les gouvernements et les organisations internationales sont proposées pour atteindre cet objectif.<sup>2</sup>

## Un plan d'action en 10 points pour soutenir la logistique du commerce international

### 1. S'assurer que le transport maritime ne soit pas interrompu

Environ 80 % du volume du commerce mondial est transporté par navigation commerciale, qui achemine les aliments, l'énergie et les matières premières du monde entier, ainsi que les produits

manufacturés et leurs composants. Pour que les transporteurs restent opérationnels, les États du pavillon et du port doivent continuer à fournir tous les services nécessaires, du ravitaillement, jusqu'aux services de santé pour les marins et la certification de conformité réglementaire.

**Les marins sont travailleurs essentiels**, pour lesquels le télétravail est impossible. Il est particulièrement important de permettre aux équipages de monter à bord de leurs navires ou d'être rapatriés de tout port maritime dans le monde.<sup>3</sup>

### 2. Maintenir les ports ouverts

Les ports fournissent des services essentiels pour le commerce international. Ils doivent rester ouverts aux navires et aux liaisons intermodales. Des horaires de travail échelonnés et des **opérations sans-interruption**, s'ils ne sont pas déjà mis en place, peuvent aider à répartir les charges de travail et limiter les contacts physiques. Certaines restrictions – par exemple, sur les opérations pendant le weekend – peuvent devoir être levées pendant l'urgence actuelle.

Les gouvernements doivent veiller à ce que les mesures sanitaires soient mises en œuvre de manière à minimiser les interférences avec le trafic et le commerce internationaux. Les principes d'éviter les restrictions ou des retards inutiles à l'entrée du port pour les navires, les personnes et les biens à bord sont également incorporés dans des Articles I et V et la Section 6 de l'Annexe de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international de l'Organisation maritime internationale. Les exigences du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires<sup>4</sup> doivent être judicieusement appliquées, pour assurer la sécurité continue des

<sup>2</sup> Voir les répertoires des mesures sur la circulation transfrontalière des marchandises et des personnes, disponible en ligne : <https://unctad.org/en/Pages/Coronavirus/measures-affecting-cross-border-movement-of-goods-and-persons.aspx>.

<sup>3</sup> Pour une analyse plus poussée du commerce par voie maritime et l'importance du transport maritime international, de la Revue des transports maritimes et des statistiques de la CNUCED en ligne, visitez <http://unctad.org/RMT> et <http://stats.unctad.org/maritime>, respectivement.

<sup>4</sup> Pour plus d'informations, voir [http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide\\_to\\_Maritime\\_Security/Pages/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Pages/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx).

chaînes d'approvisionnement maritimes tout en préservant le flux des échanges commerciaux. Une note technique de la CNUCED sur les opérations portuaires suggère d'autres bonnes pratiques concrètes pour protéger le personnel du port tout en maintenant des opérations portuaires efficaces.<sup>5</sup>

### 3. Protéger le commerce international des biens essentiels et en accélérer le dédouanement et la facilitation des échanges

L'Organisation mondiale des douanes a récemment publié une liste de classement de référence dans le Système Harmonisé (SH) des fournitures médicales qui aide les gouvernements et les agences douanières à permettre d'accélérer le dédouanement de ces marchandises.<sup>6</sup> Les gouvernements et les agences aéroportuaires et frontalières doivent garantir le dédouanement et la mainlevée express de ces marchandises. La CNUCED compile actuellement des études de cas par pays sur les bonnes pratiques et les enseignements tirés.<sup>7</sup>

Plusieurs **mesures spécifiques de facilitation des échanges** peuvent être particulièrement utiles pour accélérer le dédouanement et la mainlevée des biens essentiels dans les ports et les postes frontaliers. Il s'agit notamment de dispositions spéciales pour les envois accélérés, les envois de secours et cargaisons médicales ainsi que les marchandises périssables. Les programmes tels que ceux pour les opérateurs économiques agréés et de traitement avant arrivée constituent des outils clés pour assurer un environnement commercial sécuritaire, transparent et prévisible, et devraient être pleinement utilisés s'ils ont déjà été mis en place ou alors ils devraient être mis en œuvre de manière urgente en cas contraire. Les restrictions sanitaires ne devraient pas devenir un obstacle déguisé au commerce des biens ou des services.<sup>8</sup>

Certaines mesures, telles qu'identifiées dans les lignes directrices préparées par le Système douanier automatisé (SYDONIA) de la CNUCED, comme la séparation de la mainlevée du dédouanement et l'acceptation de copies électroniques, par exemple, peuvent se révéler

efficaces pour accélérer le dédouanement, mais nécessitent un suivi rigoureux lorsqu'il s'agit de cargaisons potentiellement contaminées.<sup>9</sup>

### 4. Faciliter le transport transfrontalier<sup>10</sup>

**Les camions, les trains, les avions et les travailleurs des transports concernés** doivent pouvoir traverser les frontières afin d'assurer le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement. Il peut être nécessaire de suspendre les limitations des opérations de transport le weekend.

Le fret aérien est particulièrement indispensable pour certaines marchandises et livraisons urgentes. Les solutions de géolocalisation disponibles pour les biens essentiels pourraient aider les douanes et les autres agences frontalières à accélérer le dédouanement grâce au traitement avant arrivée. Les gouvernements et l'industrie devraient se concerter étroitement pour faciliter la disponibilité des approvisionnements stratégiques tout au long des chaînes d'approvisionnement et l'industrie devrait être encouragée à fournir des installations de transport et de stockage là où elles sont absolument nécessaires.

### 5. Garantir le droit de transit

Tous les pays, y compris **les pays sans littoral et les pays de transit doivent maintenir l'accès aux ports maritimes**. Les gouvernements nationaux, en particulier ceux des pays de transit et les organisations régionales, devraient soutenir les corridors de transit, de transport et de commerce et maintenir les régimes de transit douaniers et des autres procédures de facilitation du transit. Les expériences récentes suggèrent que le transit est réellement entravé par l'augmentation des contrôles sanitaires, ce qui ralentit les flux de marchandises vers les pays sans littoral.<sup>11</sup>

La CNUCED soutient la coopération entre les pays de transit et les pays sans littoral en développement, notamment dans le cadre du Programme de renforcement pour les coordonnateurs nationaux du transit et de corridors de transport.<sup>12</sup> La collaboration continue de la CNUCED dans la Communauté d'Afrique de l'Est et d'autres régions montre

<sup>5</sup> La CNUCED, 2020, Ports in the fight against COVID-19, disponible sur <https://ft.unctad.org/ports-covid-19>, fournit les meilleures pratiques et directives basées sur les expériences des ports faisant partie de le réseau Train for Trade de la CNUCED.

<sup>6</sup> Disponible sur [http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/nomenclature/covid\\_19/hs-classification-reference\\_en.pdf?la=en](http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/nomenclature/covid_19/hs-classification-reference_en.pdf?la=en). Pour les mises à jour, voir [www.wcoomd.org](http://www.wcoomd.org).

<sup>7</sup> Par exemple, se e une CNUCED étude de cas sur les réponses de facilitation du commerce de la Chine à la pandémie Covid-19, disponible à <https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2328>.

<sup>8</sup> Pour des informations sur le commerce à jour, y compris des notifications pertinentes des membres de l'Organisation mondiale du commerce et l'impact du COVID-19 sur les exportations et les importations, voir [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/covid19\\_e/covid19\\_e.htm#mesures](https://www.wto.org/english/tratop_e/covid19_e/covid19_e.htm#mesures).

<sup>9</sup> Voir CNUCED, 2020, Adapting the use of ASYCUDA World to the COVID-19 situation: Guidelines to customs administrations, disponible en ligne : <https://asycuda.org/en>. Les lignes directrices aident les administrations douanières à gérer les mesures Covid-19 dans leur milieu de travail et en réduisant les interactions directes, tout en continuant à faciliter le commerce international.

<sup>10</sup> Le Cadre pour un transport de marchandises durable de la CNUCED, disponible à <https://www.sft-framework.org>, fournit un ensemble d'outils et d'indicateurs de performance clés pour soutenir les corridors de transport et les partenariats publics - privés dans les transports internationaux.

<sup>11</sup> Voir, par exemple, les répertoires de mesures sur la circulation transfrontière de marchandises et de personnes disponibles en ligne : <https://unctad.org/en/Pages/Coronavirus/measures-affecting-cross-border-movement-of-marchandises-et-personnes.aspx>.

<sup>12</sup> Pour plus d'informations sur le soutien de la CNUCED aux coordonnateurs du transit et aux corridors, voir : <https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=1864> et <https://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Infrastructure-and-Services/Transport-Networks-and-Corridors.aspx>, respectivement.



Crédit photo © Jan Hoffmann

que les accords régionaux et la reconnaissance mutuelle des certificats et autres documents, pour les marchandises et chauffeurs routiers, peuvent également faciliter le transit. Les communautés économiques régionales ont un rôle important à jouer à cet égard.<sup>13</sup>

#### **6. Renforcer la transparence et garder l'information à jour**

En ces temps d'évolution rapide de l'environnement commercial, il est particulièrement important pour les gouvernements de communiquer clairement et que l'information soit accessible à tous les acteurs et parties prenantes, ainsi que de **garder l'information commerciale en ligne et les bureaux d'aide à jour** et opérationnels en permanence. Les systèmes d'information commerciale devraient fournir un accès à distance à tous les formulaires et les prescriptions et faire en sorte que toute personne, dans ses rapports avec le gouvernement, puisse trouver en ligne ce qui est exigé d'eux, sans avoir à aller chercher des informations en personne.

Des initiatives internationales telles que l'Observatoire sur le statut des postes frontaliers en raison de COVID19<sup>14</sup> peuvent également être très utiles. Les gouvernements devraient soutenir les associations industrielles dans leurs efforts pour partager l'information et offrir une assistance à travers leurs réseaux mondiaux.<sup>15</sup>

#### **7. Dématérialiser**

Comme les contacts physiques entre les personnes doivent être minimisés, **les soumissions électroniques et les transactions sans papier** deviennent de plus

en plus importantes. Bien que les marchandises doivent toujours être déplacées physiquement, les opérations de dédouanement et l'échange d'informations devraient s'appuyer sur l'échange de données informatisé autant que possible. Les alternatives électroniques aux connaissances traditionnels, sur papier, devraient être utilisés par les parties contractantes lorsque possible. Les documents de transport non négociables devraient être utilisés lorsque la sécurité documentaire indépendante n'est pas nécessaire ou lorsque la vente de marchandises en transit n'est pas envisagée.<sup>16</sup>

Les processus doivent être dématérialisés, notamment par l'automatisation, les paiements électroniques et l'acceptation des copies numériques. Les terminaux sans contact, la livraison sans contact et le transport automatisé minimisent le risque de transmission du COVID-19 par des surfaces contaminées et protègent la santé de tous les travailleurs concernés. Parallèlement, les efforts de lutte contre la cybercriminalité et de lutte contre les cybermenaces doivent être intensifiés de toute urgence.

Permettre aux opérateurs de soumettre, par voie électronique, les demandes de permis et licences, et d'obtenir les certificats correspondants des organismes de régulation des frontières, est un moyen facile et rapide d'éliminer les interactions physiques et de dématérialiser le processus. Faire en sorte que les pays de destination et pays importateurs acceptent des copies numériques de certificats, qui peuvent être encore être davantage sécurisées grâce à des codes QR (*Quick*

<sup>13</sup> Pour plus d'information sur la collaboration de la CNUCED avec la Communauté d'Afrique de l'Est, consultez : <https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=1962>, et pour plus d'information sur le soutien de la CNUCED aux pays en développement sans littoral, à <https://unctad.org/en/Pages/ALDC/Landlocked%20Developing%20Countries/UN-recognition-of-the-problems-of-land-locked-developing-countries.aspx>.

<sup>14</sup> Voir <https://wiki.unece.org/display/CTRBSBC/Observatory+on+Border+Crossings+Status+due+to+COVID-19+Home>.

<sup>15</sup> Pour plus d'information sur les procédures du commerce extérieur, y compris les formulaires, les prescriptions et les coordonnées des Portails d'information commerciale de la CNUCED, voir <http://tradeportal.eregulations.org/?l=en>.

<sup>16</sup> Pour une mise à jour du Rapport sur l'économie numérique 2019, consultez *The COVID-19 crisis: Accentuating the need to bridge the digital divides*, disponible à [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtinf2020d1\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtinf2020d1_en.pdf).

Response) faciles à installer, constitue une autre mesure de facilitation des échanges efficace.

### 8. Examiner rapidement les incidences juridiques pour les parties commerciales

Les perturbations sans précédent associées à la pandémie et ses conséquences socioéconomiques massives donnent lieu à une **pléthore de problèmes juridiques qui affectent les commerçants du monde entier** (par exemple, les retards et défaillances, responsabilité pour rupture de contrat, frustration et force majeure). Les effets de ces problèmes peuvent entraîner des pertes commerciales et des faillites, et même submerger les tribunaux et les systèmes judiciaires. L'industrie et les commerçants doivent être encouragés à renoncer à une partie de leurs droits légaux et se mettre d'accord sur des moratoires de paiements, de performance, selon ce qui est approprié.<sup>17</sup>

Les recommandations de l'Organisation maritime internationale<sup>18</sup> sur la facilitation du commerce maritime pendant la pandémie de COVID-19, formulées par un large échantillon représentatif de l'industrie mondiale, est un exemple du type d'action collaborative qui est nécessaire.

### 9. Protéger les chargeurs et les prestataires de services de transport

**Les mesures d'urgence économique et de protection sociale** doivent inclure l'industrie de la logistique internationale parmi ses bénéficiaires prioritaires. Les fournisseurs de services de transport et de logistique peuvent avoir besoin d'un soutien financier pour leur permettre de rester en affaires et assurer la résilience de la chaîne d'approvisionnement tout au long de la pandémie ainsi que dans la période post-pandémique.

En même temps, les gouvernements doivent veiller à ce que les transporteurs n'imposent pas des frais et redevances indus, tels que des surestaries pour les affréteurs et les chargeurs à cause de retards dans les opérations de chargement / déchargement ou du retour d'équipement / conteneurs qui échappent à leur contrôle. Les traversées à blanc, l'abandon des tarifs contractuels et d'autres mesures prises par les prestataires de services de transport doivent être minimisés afin de protéger les services essentiels fournis par les chargeurs et de garantir que les chaînes d'approvisionnement restent

ouvertes, en particulier au profit des pays les plus vulnérables.

### 10. Prioriser l'assistance technique

Bon nombre de ces mesures nécessitent des investissements dans **les capacités humaines, institutionnelles et technologiques** et devraient donc bénéficier d'un appui technique immédiat en priorité de la part des partenaires au développement. Avant même que la pandémie actuelle ne s'installe, de nombreux pays en développement étaient déjà confrontés à des défis pour entreprendre les investissements nécessaires dans les infrastructures et services de transport et les réformes de facilitation des échanges.

La mise en œuvre de solutions électroniques de facilitation des échanges est plus facile pour les pays qui disposent déjà de guichets uniques électroniques, de systèmes de dédouanement modernes et de solutions pour le commerce électronique en place, comme ceux fournis par SYDONIA dans plus de 100 pays et territoires. La communauté internationale est appelée à fournir une assistance technique d'urgence à l'appui de solutions logistiques commerciales. Compte tenu des obstacles pratiques au voyage, les outils d'apprentissage à distance et en ligne doivent être utilisés au maximum, combiné avec le soutien aux pays en développement dans le domaine de la fracture numérique persistante et de la connectivité numérique.

La CNUCED fournit un vaste soutien à ses États membres dans leurs efforts pour faire face aux défis mondiaux sans précédent résultant de la pandémie de Covid-19. Ce soutien comprend des services de conseil sur mesure, ainsi que de la recherche et des programmes de renforcement des capacités dans les domaines des services et de la législation sur le transport international, la gestion des ports, la facilitation du commerce et du transit et l'automatisation douanière.

### Pour plus d'informations

**M. Kituyi**, Secrétaire général de la CNUCED (2020). « Coronavirus : Maintenir les échanges maritimes, l'ouverture des ports et le commerce transfrontalier. » Disponible en ligne : <https://unctad.org/fr/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2311>.

### Contact

Mme Shamika N. Sirimanne  
directrice  
Division de la technologie et  
de la logistique

Tél: 41 22 917 5510

[shamika.sirimanne@un.org](mailto:shamika.sirimanne@un.org)

Bureau de presse  
Tél: 41 22 917 5828  
[unctadpress@unctad.org](mailto:unctadpress@unctad.org)  
[www.unctad.org](http://www.unctad.org)

Cette traduction est une version non officielle du texte original anglais.

<sup>17</sup> Plus d'information sur les travaux de la CNUCED sur la législation des transports est disponible dans les rapports sur le transport de marchandises et le droit du commerce international, disponible en ligne : <https://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Legal.aspx>.

<sup>18</sup> Voir Organisation maritime internationale, 2020, Lettre circulaire n° 4204 / Add.6 de l'OMI, 27 mars, disponible en ligne : <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/Circular%20Letter%20No.4204Add.6%20Coronavirus%20Covid-19%20Preliminary%20List%20of%20Recommendations.pdf>

