

برنامج  
الأغذية  
العالمي



Programme  
Alimentaire  
Mondial

World  
Food  
Programme

Programa  
Mundial  
de Alimentos

**Première session ordinaire  
du Conseil d'administration**

**Rome, 23-27 février 2004**

## **RESSOURCES, QUESTIONS FINANCIÈRES ET BUDGÉTAIRES**

**Point 5 de l'ordre du  
jour**

***Pour approbation***



Distribution: GÉNÉRALE  
**WFP/EB.1/2004/5-B/1**  
26 janvier 2004  
ORIGINAL: ANGLAIS

## **BASE DE CALCUL DU RECOUVREMENT DES COÛTS D'APPUI INDIRECTS (CAI) SUR LE COÛT DU TRANSPORT MARITIME**

Le tirage du présent document a été restreint. Les documents présentés au Conseil d'administration sont disponibles sur Internet. Consultez le site WEB du PAM (<http://www.wfp.org/eb>).

## NOTE AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Le présent document est présenté au Conseil d'administration pour approbation.**

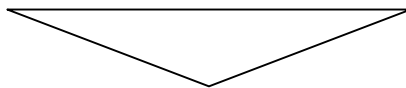
Le Secrétariat invite les membres du Conseil qui auraient des questions de caractère technique à poser sur le présent document, à contacter le fonctionnaire du PAM mentionné ci-dessous, de préférence aussi longtemps que possible avant la réunion du Conseil.

Directeur, Division des finances      M. S. Sharma      tél.: 066513-2700  
(FS):

Pour toute question relative à la distribution de la documentation destinée au Conseil d'administration, prière de contacter le Superviseur de l'Unité des réunions et de la distribution (tél.: 066513-2328).



## PROJET DE DECISION\*



Le Conseil souscrit à la décision prise par le Directeur exécutif d'exclure la prime de fret du calcul des CAI à recouvrer sur les contributions des États-Unis au titre du transport maritime, avec effet rétroactif à compter de janvier 2002, comme décrit dans le document WFP/EB.1/2004/5-B/1.

---

\* Ceci est un projet de décision. Pour la décision finale adoptée par le Conseil, voir le document intitulé "Décisions et recommandations" publié à la fin de la session du Conseil.



## SECTION I: CONTEXTE

1. Le présent document rappelle les dispositions applicables du Règlement général et du Règlement financier et des Règles de gestion financière du PAM touchant le principe de recouvrement intégral des coûts sur les contributions fournies au titre du transport maritime.
2. L'on trouvera ci-après un exposé détaillé de l'accord conclu entre le PAM et son principal donateur concernant la base de calcul des coûts d'appui indirects (CAI) à recouvrer sur les contributions fournies par ce donateur au titre du transport maritime et la méthode comptable appliquée à ces contributions, à la lumière d'observations reçues récemment du Commissaire aux comptes.
3. La conclusion du présent document est que ce traitement comptable n'a pas d'impact sur les CAI et il est proposé au Conseil d'approuver la méthode appliquée, qui permet au Secrétariat de recouvrer les CAI sur les contributions fournies au titre du transport maritime.

## SECTION II: PRINCIPE DE RECOUVREMENT INTEGRAL DES COUTS

4. Le Règlement financier du PAM définit comme suit le principe de recouvrement intégral des coûts: "Le recouvrement intégral des coûts désigne le recouvrement des coûts opérationnels, des coûts d'appui directs et des coûts d'appui indirects dans leur intégralité."
5. L'Article XIII du Statut et du Règlement général du PAM se lit notamment comme suit: ..."Les donateurs peuvent apporter des contributions en produits, en espèces et en services acceptables appropriés, conformément aux dispositions du Règlement général issu du présent Statut. Sauf disposition contraire du Règlement général concernant les pays en développement, les pays en transition et d'autres donateurs non habituels, ou d'autres cas exceptionnels, chaque donateur doit verser les montants nécessaires pour couvrir l'intégralité des coûts opérationnels et des coûts d'appui associés à ses contributions."
6. L'Article XIII.4 du Règlement général stipule ce qui suit: "...a) Les donateurs qui apportent des contributions en produits alimentaires ou des contributions en espèces affectées à des fins particulières, telles que des espèces en remplacement de produits (ERP), fournissent également un apport suffisant en espèces, en services acceptables ou en articles non alimentaires acceptables pour couvrir l'intégralité des coûts opérationnels et d'appui correspondant à leur contribution en produits, ces coûts étant calculés en appliquant les critères suivants; ... ii) transport extérieur: coût réel estimatif; ...". Les coûts d'appui indirects représentent un pourcentage des coûts directs tel qu'établi par le Conseil.
7. À sa première session ordinaire de 1999, le Conseil a adopté le "Rapport du Groupe de travail formel chargé d'examiner les politiques de dotation en ressources et de financement à long terme du PAM" (WFP/EB.1/99/4-A) et a approuvé les recommandations figurant dans ledit rapport.
8. Au paragraphe 20 du document relatif aux politiques de dotation en ressources et de financement à long terme, le groupe de travail "... a décidé de recommander que le principe de recouvrement intégral des coûts appliqué à chaque donateur reste un élément fondamental des politiques de dotation en ressources et de financement à long terme du Programme. ... Il a étudié les diverses catégories de donateurs, actuels et potentiels, et leurs besoins particuliers pour leurs différents types de contributions. Il a décidé de



recommander une certaine souplesse pour encourager les contributions tout en préservant le principe de recouvrement intégral des coûts."

9. Aux termes du paragraphe 76 du même document, "L'une des recommandations du Groupe de travail formel approuvées par le CPA à sa quarantième session stipulait que 'le PAM renégociera avec les donateurs les accords qui ne sont pas entièrement conformes au nouveau modèle, afin que le principe de recouvrement intégral des coûts s'applique à tous les donateurs. Le Secrétariat fera preuve de souplesse à leur égard et tiendra compte de leurs problèmes individuels, mais il recouvrera l'intégralité des coûts d'appui afférents à l'exécution des opérations menées grâce à leurs contributions;' (CPA 40/15, paragraphe 22 n))."

---

### **SECTION III: CONDITIONS DES CONTRIBUTIONS AU TITRE DU TRANSPORT MARITIME**

10. Un accord type entre le Gouvernement des États-Unis et le PAM régit les contributions versées au Programme par ce gouvernement.
11. Les dispositions standard des accords de dons conclus en vertu du Titre II de la *Public Law* 480 entre le Gouvernement des États-Unis et le PAM stipulent que ce dernier doit assurer le transport des produits fournis en application de ladite loi conformément à la politique des États-Unis selon laquelle au moins 75 pour cent du tonnage des produits doit être transporté à bord de navires battant pavillon américain.
12. L'Administration maritime du Ministère des transports des États-Unis définit comme suit ce régime préférentiel: "La stipulation légale réservant aux navires battant pavillon des États-Unis le transport de tout ou partie de toutes cargaisons maritimes entrant dans le commerce international soit comme résultat direct de l'intervention du gouvernement fédéral, soit indirectement du fait de l'appui financier d'un programme ou d'une garantie du gouvernement fédéral."
13. La Loi de 1954 relative au régime préférentiel des transports (*Public Law* 83-664) telle que modifiée, stipule qu'au moins 50 pour cent du tonnage brut de toutes les cargaisons générées par le Gouvernement des États-Unis doit être transporté à bord de navires commerciaux privés battant pavillon des États-Unis si ces navires sont disponibles à des taux de fret équitables et raisonnables. En 1985, la Loi de 1936 relative à la marine marchande a été modifiée de telle sorte que le pourcentage de certains produits agricoles transportés à bord de navires battant pavillon américain a été porté de 50 à 75 pour cent. Pour les produits expédiés en application du Titre II et du Titre III de la *Public Law* 480, le pourcentage des produits devant être transportés à bord de navires battant pavillon des États-Unis est de 75 pour cent.
14. Il est admis que les taux de fret pratiqués par les navires battant pavillon des États-Unis sont généralement plus élevés que dans le cas d'un transport assuré par des navires d'autres pays. L'obligation de transporter au moins 75 pour cent des produits fournis par les États-Unis à bord de navires battant pavillon américain limite la possibilité pour le PAM d'obtenir les taux de fret les plus avantageux. La différence de coût entre le fret effectivement payé pour le transport à bord d'un navire battant pavillon des États-Unis et le fret qui aurait été payé pour un transport à bord d'un navire d'un autre pays est appelée prime de fret.



15. Par le passé, cette prime a été comptabilisée de différentes façons. Jusqu'en 1991, lorsqu'il existait une distinction rigoureuse entre les contributions en produits et les contributions en espèces, le PAM la calculait et en demandait le remboursement séparément. Depuis 1992, date à laquelle a été introduit le principe de fongibilité des contributions en produits et des contributions en espèces des États-Unis, cette prime est une partie intégrante des contributions en espèces de ce pays. Cette pratique s'est poursuivie jusqu'en 2001. En août 2001, toutefois, le Gouvernement des États-Unis a informé le PAM que les CAI ne devraient pas être recouverts sur le montant de cette prime.
16. Cela étant, le Directeur exécutif a informé le Gouvernement des États-Unis que, désormais, le montant de la prime ne serait plus considéré comme faisant partie des contributions des États-Unis de sorte qu'il ne serait pas soumis au prélèvement des CAI.
17. Aux termes de l'accord entre le Gouvernement des États-Unis et le Secrétariat, par conséquent, les CAI sont prélevés sur les contributions de ce pays au titre du transport maritime sur la base du fret estimatif correspondant au transport à bord de navires d'autres pays. Ce fret estimatif a été calculé sur la base des taux de fret commerciaux mondiaux.

---

#### **SECTION IV: COMPTABILISATION PAR LE PAM DES CONTRIBUTIONS AU TITRE DU TRANSPORT MARITIME**

18. Avec effet à compter de janvier 2002, les recettes et les dépenses ont été calculées sur la base du montant ajusté des taux estimatifs mondiaux de fret —c'est-à-dire les taux effectivement pratiqués pour le transport à bord de navires des États-Unis, déduction faite de la prime de fret— et comptabilisées conformément aux principes comptables approuvés. Pour rendre service aux États-Unis, cependant, le Programme a continué de rendre compte des recettes en espèces et des décaissements en espèces liés à la prime de fret. Lorsque le montant correspondant était reçu de l'Agence des États-Unis pour le développement international (USAID) et du Ministère de l'agriculture des États-Unis, la prime de fret était comptabilisée au passif, et lorsque ledit montant était versé aux transporteurs maritimes, le passif était réduit en conséquence.
19. Fin 2003, le Commissaire aux comptes du PAM a exprimé des doutes quant à la méthode appliquée par le PAM pour comptabiliser la prime de fret, faisant valoir qu'il s'agissait de montants importants qui devraient être reflétés dans l'état des recettes et des dépenses du Programme.
20. Le Commissaire aux comptes a vivement recommandé que la prime de fret soit considérée comme un élément des recettes du PAM. L'intégralité des contributions annoncées au titre de la prime de fret devrait être comptabilisée comme recettes et les décaissements correspondants comme dépenses.

---

#### **SECTION V: IMPACT SUR LE RECOUVREMENT DES CAI**

21. Le Directeur exécutif accepte l'avis du Commissaire aux comptes concernant les questions comptables, tout en reconnaissant l'élément de distorsion entraîné par la prime de risque. Il comprend tout à fait la position exprimée par le Gouvernement des États-Unis, à savoir qu'il ne devrait pas être recouvert de CAI sur la prime de fret.



22. Les prévisions financières liées aux activités opérationnelles figurant dans le budget de l'exercice biennal 2002–2003 et dans le Plan de gestion pour l'exercice biennal 2004–2005 sont fondées sur des taux de fret internationaux moyens, à l'exclusion du fret versé pour le transport effectué à bord de navires battant pavillon des États-Unis, de sorte que la prime de fret n'a aucun impact budgétaire sur les projections de recettes et de dépenses du PAM. La prime n'a donc aucun impact négatif sur le niveau prévu des montants à recouvrer au titre des CAI.
23. Le Directeur exécutif reconnaît également que les États-Unis prennent en charge intégralement le coût du transport maritime de leurs contributions et versent un montant correspondant au recouvrement des CAI sur la base des taux de fret commerciaux mondiaux, qui sont revus chaque exercice biennal.

---

## **SECTION VI: RECOMMANDATION**

24. Le Directeur exécutif recommande au Conseil d'administration d'approuver sa décision d'exclure la prime de fret du calcul des CAI à recouvrer sur les contributions des États-Unis au titre du transport maritime, avec effet rétroactif à compter de janvier 2002.

