

ILEAP

INTERNATIONAL LAWYERS AND
ECONOMISTS AGAINST POVERTY

JEICP

JURISTES ET ECONOMISTES
INTERNATIONAUX CONTRE LA PAUVRETÉ



Un programme positif pour l'Afrique, dans le cadre des Négociations sur la Facilitation des Echanges

Guide de Négociation N° 8

Mai 2005

Cet article a été rédigé pour des fins d'informations générales uniquement, et ne devrait en aucun cas servir d'appui en tant que conseil légal ni remplacer celui-ci. Il a été rédigé sous la coordination de Dr. Dominique Njinkeu par Loretta Feris et Lynette Gitonga, et a également bénéficié de la perspicacité de plusieurs conseillers de JEICP. Des opinions exprimées dans cette publication ne sauraient en aucun cas être attribuées à JEICP, son conseil d'administration, ses bailleurs de fonds, ou encore les institutions avec lesquelles nos principaux conseillers sont associés. Des commentaires peuvent être envoyés au secrétariat de JEICP à : (dominique.njinkeu@ileap-jeicp.org).

I. INTRODUCTION

Au cours des dix dernières années, la Facilitation des Echanges (ci-après dénommée FE) est devenue un des nouveaux thèmes d'actualité qui prend de plus en plus de l'importance aujourd'hui. Selon la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED), " les transactions douanières impliquent en moyenne, entre 20 et 30 parties différentes, 40 documents, 200 séries de données (dont 30 sont répétées au moins 30 fois) et la saisie constante et en une fois, de 60 à 70% des données."¹ On entend parfois certains arguer que les mesures prises dans le cadre de la FE peuvent contribuer à réduire les coûts de transaction jusqu'à hauteur de 15 pour cent.²

La Facilitation des Echanges est un concept qui implique généralement: 'La simplification et l'harmonisation des ' procédures commerciales ' internationales, en faisant de celles-ci, de véritables ' activités, pratiques et formalités en rapport avec la collecte, la présentation, la communication et le traitement des données requises pour le mouvement des marchandises dans le cadre du commerce international'³. Cette définition englobe une gamme variée d'activités telles que les procédures d'importation et d'exportation (à l'instar des réglementations douanières et de celles relatives à l'octroi des licences); les formalités de transport; les frais à acquitter, les polices d'assurance et autres exigences financières. La FE peut couvrir donc, toute la logistique nécessaire au transport des marchandises au-delà des frontières et autres aspects les plus pertinents, y compris l'harmonisation des normes régissant les échanges commerciaux; l'assainissement des pratiques régulatrices corrompues, la réglementation des services propres au secteur (c.à.d la publicité, l'entreposage) et les équipements communautaires tels que les réseaux électrique, téléphonique et de télécommunication fiables.

Dans le cadre des 'accords de juillet' conclu le 2 juillet 2004, le Conseil général de L'OMC avait décidé que soient entamées des négociations sur la FE, en mettant un accent particulier sur les initiatives visant à clarifier et à améliorer les dispositions actuellement en vigueur au sein de l'OMC, dans le but ultime d'accélérer le mouvement et la franchise des marchandises, y compris celles en transit. Les dispositions insistent notamment sur:

- Une plus grande transparence des réglementations commerciales (Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce - GATT, Article X);
- La simplification, normalisation et modernisation des procédures d'importation, d'exportation et celles douanières (GATT, Article VIII);
- L'amélioration des conditions de transit (GATT, Article V).

L'annexe D (Voir Annexe A) dans le cadre des accords de juillet définit les modalités pour les négociations. La question qui se pose actuellement est celle de savoir quelle position les pays africains devront-ils adopter vis-à-vis de ces négociations, étant donné l'importance de la FE. Le

¹ OMC, programme de formation, disponible sur le site

http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/eol/e/wto02/wto2_69.htm (consulté dernièrement le 24 Janvier 2005).

² Id.

³ OMC, Aperçu des travaux sur la Facilitation des échanges, disponible sur le site http://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfac2_e.htm (consulté dernièrement le 24 Janvier 2005)

présent document suggère que l'Afrique devrait aborder ces négociations non pas en rang dispersé, mais plutôt dans le contexte multidimensionnel plus large de l'intégration régionale, des efforts de promotion du commerce intra-africain, ainsi que dans le contexte des négociations amorcées dans le cadre des accords de partenariat économique (APE) avec l'Union européenne. A cet effet, une attention particulière devrait porter sur l'approche des pays du continent, face aux questions liées à l'assistance technique, au renforcement des capacités et, selon une perspective technique, au traitement spécial et différencié (TSD) dans le contexte même des négociations de l'OMC, tout en gardant à l'esprit, les obligations qui pourraient découler des accords bilatéraux et régionaux. Ce document estime également que lors des négociations menées en tant que groupe, les experts africains devraient s'appuyer sur les intérêts et préoccupations particuliers des PMA et des pays enclavés.

II. QUESTIONS RELATIVES A LA FACILITATION DES ECHANGES EN AFRIQUE

Selon une opinion généralement répandue, les principaux obstacles à la FE sur le continent ont trait à l'absence d'infrastructures et de capacités en termes de ressources humaines.⁴ En effet, bon nombre de questions commerciales d'importance fondamentales, auxquelles se trouvent confrontés la plupart des pays africains, ont un lien avec le transport et la logistique⁵ relative à la FE. Tout un amalgame de problèmes de routes mal entretenues et de formalités administratives et frontalières fastidieuses, se traduit par des coûts de transport de l'ordre de 20 à 30% des coûts des marchandises.⁶

Tableau 1: Coûts de transport en Afrique par groupes de pays

Catégories	ratio c.a.f/f.à.b	
	1980	1994
<i>Pays enclavés</i>	1.227	1.249
Régions		
<i>Afrique du Nord</i>	1,101	1,096
<i>Afrique de l'Ouest</i>	1,196	1,191
<i>Afrique Centrale</i>	1,244	1,224
<i>Afrique de l'Est</i>	1,161	1,146
<i>Afrique Australe</i>	1,137	1,222

⁴ Voir Cornelius Mwalanda, Commission Economique pour l'Afrique 'Facilitation des Echanges dans un cadre multilatéral: Défis pour le 2^{ème} Forum africain sur la Facilitation des Echanges: Echange des acquis de la mondialisation dans un nouvel environnement sécurisant' Ressources de la CEA disponible sur le site http://www.uneca.org/eca_resources/Speeches/2003_speeches/051403speech_cornelius_mwalanda.htm (consulté dernièrement le 5 décembre 2004).

⁵ ITPC 'Accès au marché par les pays africains: Commerce intra-africain' série de documents de travail de NEPAD : 03-01 2. (2004).27.

⁶ Van Schalkwyk, Gina 'SADC, Aucun véhicule pour le développement des infrastructures ' *Baromètre de la SADC*, No 3, octobre 2003 2. Ceci, selon l'auteur, contraste avec la situation au Brésil où les coûts de transport ne représentent qu'environ 12%.

Source: Oliver Morrissey (2005). Rapport sur la politique commerciale & les coûts de transport: Comment l'aide de l'UE peut-elle promouvoir la croissance des exportations en Afrique de l'Est.

Les pays enclavés portent le plus gros poids à cet effet, et les coûts de transport sont en moyenne, de 2000 \$EU plus élevés dans ces pays, soit une différence d'environ 35%.⁷

Tableau 1: Coûts de transit dans les pays africains enclavés sélectionnés, et catégories mondiales en 2001

Pays ou groupe de pays	Transport assurance (en millions de \$EU)	Exportation des marchandises et des services (en millions de \$EU)	Coûts de transit en % de la valeur des exportations
Botswana	230	3,030	8
Burkina Faso	70	272	26
Burundi	23	96	24
République centrafricaine	59	179	33
Tchad	99	190	52
Ethiopie	240	979	25
Lesotho	43	283	15
Malawi	214	385	56
Mali	229	644	36
Rwanda	70	144	48
Swaziland	30	1,085	3
Ouganda	269	757	36
Zambie	216	1,255	17
Zimbabwe	379	2,344	16
Pays enclavés	3,706	26,314	14
PMA	4,277	24,840	17
Pays en dév.	109,055	1,268,581	9

Source: CEA, 2004 (tirée du rapport de la CNUCED)

Ces coûts dérivent des retards causés entre autres, par les formalités aux frontières, la détérioration du réseau routier, l'inefficacité des systèmes de transport, les variations des normes techniques applicables aux véhicules, ainsi que les exigences en matière de licences et de visas,

⁷ ' Facilitation des Echanges pour la promotion du commerce intra africain ' Comité de la CEA sur la coopération et l'intégration régionales, (2005) 4 disponible sur le site <http://www.uneca.org> (consulté dernièrement le 15 mars 2005) (Etude de la CEA citée en réf.)

les multiples barrages routiers,⁸ le détournement des marchandises en transit, de leur destination initiale, aussi bien que par l'inflation des coûts d'assurance. La question pertinente des procédures douanières multiples et indues s'ajoute aux retards ainsi qu'aux implications financières relatives au commerce transfrontalier intra africain. Les procédures douanières dans certains pays africains, sont en moyenne plus longues que dans le reste des pays du monde, y compris dans les pays du monde en développement: 12 jours pour les pays au sud du Sahara contre 7 en Amérique Latine; 5,5 en Asie Centrale et orientale et presque plus de 4 jours en Europe Centrale et de l'Est⁹ Cette situation a une incidence sur les questions de développement lorsque les opérateurs commerciaux tentent vainement d'absorber les coûts en réduisant d'autres rubriques telles que les salaires, affectant directement ainsi, le niveau de vie des travailleurs.¹⁰

La plupart des pays africains sont confrontés à l'absence virtuelle d'infrastructures de base, à l'instar des bâtiments adéquats pour abriter les bureaux, des équipements et du personnel qualifié, des moyens de communication automatisés et de systèmes informatisés de traitement de données. De même qu'ils manquent de systèmes de gestion du temps en vue d'assurer des transactions promptes et efficaces. Cet état de choses, auquel s'ajoutent le recours constant à une paperasse administrative abondante (par opposition à un document administratif unique, méthode prisée par bon nombre de pays) et la difficulté à obtenir des informations sur les législations commerciales et douanières, témoigne bien de la complexité, en termes de procédures pertinentes, du domaine de facilitation des échanges commerciaux. En raison du manque total d'harmonisation des procédures douanières, les opérateurs commerciaux sont confrontés à une kyrielle de législations et règlements qui ne sont pas souvent publiés ni automatisés. Cette absence de transparence et de moyens de prédiction fait que les exportateurs et importateurs se retrouvent navigant à travers les frontières, sans aucune idée des difficultés administratives qui les attendent. Ces obstacles à la FE existent au plan continental et les négociateurs doivent en être conscients au moment de discuter des questions de FE au niveau multilatéral et dans le cadre des négociations au titre des APE.

Initiatives pour la Facilitation des Echanges en Afrique

La FE vise une plus grande transparence, efficacité et uniformité procédurale dans le transport des marchandises au-delà des frontières. Ainsi donc, il existe quelques avantages manifestes à améliorer les mesures relatives à la FE. Il s'agit en l'occurrence, de la réduction des coûts, d'une plus grande transparence et de prévisibilité pour les opérateurs, de la meilleure qualité d'informations, de l'amélioration de la performance des administrations portuaires et douanières, de l'accélération du flux des marchandises, de la promotion d'une économie compétitive, d'un plus

⁸ Il existe environ 47 barrages pour le contrôle de police entre Douala et Bertoua au Cameroun, sur une distance d'environ 500 km. Economist du 19 décembre 2002 citée en réf. Dans l'étude de la CEA. Les paiements effectués à ces postes de contrôle incluent les taxes, droits de transit et pots de vin. Ces barrages ou postes de contrôle sont sources d'une perte considérable de temps et d'argent.

⁹ Etude de la CEA (voir 7 ci-dessus.) Ces retards représentent des pertes énormes pour les opérateurs commerciaux dans la mesure où chaque jour équivaut à 0.5% en termes de taxes.

¹⁰ ITPC (voir 4 ci-dessus) 29.

grand volume d'investissements, de contrôle plus judicieux et d'un niveau plus confortable de recettes pour les gouvernements.¹¹ Les engagements au titre de la FE pourraient offrir une plateforme d'action, susciter la volonté politique nécessaire pour amorcer les réformes requises en Afrique, en contribuant du coup, au développement économique. Aussi la participation proactive des pays africains s'avère-t-elle cruciale, pour les négociations, la conception et la mise en oeuvre de tout accord sur la FE si l'OMC voudrait atteindre un accord qui favorise la croissance et le développement de l'Afrique¹²

De nombreux pays africains ont déjà entrepris des réformes unilatérales réussies sur les procédures douanières, au nombre desquels on peut citer le Maroc, la Tunisie, le Burkina Faso, le Burundi, le Rwanda, le Cameroun, le Tchad, la RDC, Madagascar, le Malawi, le Botswana, le Mozambique, la Namibie et la Tanzanie. A titre d'illustration, les marchandises importées peuvent être dédouanées à partir des ports tunisiens en 3 jours en moyenne, alors qu'il fallait 8 jours pour le faire, il y a quelques années.¹³ La Direction tanzanienne des contributions (Tanzania Revenue Authority) s'est lancée par exemple, dans un programme de modernisation en vue de la transformation des services des douanes. La CNUCED se prépare à introduire, dans le cadre du même processus, le système ASYCUDA qui permettra de restructurer les opérations douanières.¹⁴ Une fois le système en place, les formalités commerciales à tous les points d'entrée se feront électroniquement et le paiement des frais de douane et des droits de douane requis se fera à travers la banque, selon un procédé connecté directement au système ASYCUDA. Les déclarations légitimes permettront un dédouanement instantané.¹⁵ 30 autres pays ont également adopté le système ASYCUDA et la Côte d'Ivoire est le dernier en date, pour faciliter le recouvrement informatisé des recettes douanières et la collecte des statistiques.¹⁶

Bon nombre de groupements sous-régionaux ont introduit des mesures visant à faciliter les échanges commerciaux intra-régionaux. A titre d'exemple, la CEDEAO, la CEMAC et la CAE ont adopté des mesures portant sur un régime commun d'assurance automobile (assurance aux tiers et couvrant les charges médicales)¹⁷, ainsi que des accords inter-états en matière de transit.

¹¹ S Ntamack 'Négociations de l'OMC sur la Facilitation des Echanges: Implications pour l'Afrique'. Communication disponible dans les archives de l'auteur

¹² Id.

¹³ Id. Cela fait toujours 2,5 jours plus long que la durée moyenne dans un 'port efficient.'

¹⁴ Le programme ASYCUDA vise la réforme du processus de dédouanement. Il permet d'accélérer le processus grâce à l'informatisation et la simplification des procédures, ce qui a pour vocation de minimiser les coûts encourus la communauté des hommes d'affaires et l'incidence financière sur les économies de ces pays. <http://www.asycuda.org/> (consulté dernièrement le 9 avril 2005)

¹⁵ Pour de plus amples informations, veuillez consulter le site <http://www.tra.go.tz/>

¹⁶ <http://www.asycuda.org/> (consulté dernièrement le 9 avril 2005) Ces pays comprennent : le Botswana, le Burkina Faso, le Burundi, le Cameroun, le Cap Vert, la République Centrafricaine, le Tchad, le Congo, l'Ethiopie, le Gabon, la Gambie, le Ghana, la Guinée, la Guinée-Bissau, la Côte d'Ivoire, le Madagascar, le Malawi, le Mali, la Mauritanie, la Namibie, le Niger, le Nigeria, le Rwanda, le Soudan, la Tanzanie, le Togo, l'Ouganda, la Zambie et le Zimbabwe

¹⁷ CEDEAO <http://www.ecowas.int> (consulté dernièrement le 4 décembre 2004).

La plupart des pays membres de la CEMAC ont procédé également à l'informatisation de leurs opérations d'import-export. Au sein de ce groupement, la question du transport routier est à l'ordre du jour et trouve son règlement à travers la construction de deux principaux corridors: celui de Tazara qui s'étend du port de Dar es Salaam en Tanzanie, jusqu'à la nouvelle localité de Kapiiri Mposhi en Zambie, et le corridor de Mtwara qui relie celui de Tazara et descend jusqu'au Mozambique.¹⁸ D'autres initiatives de la CAE comportent la restructuration des chemins de fer et des ports de la sous-région, ainsi que l'informatisation des comptoirs postaux en Tanzanie, Kenya et Ouganda.

D'importants efforts ont également été consentis dans le domaine du transport et des procédures douanières par le COMESA et la SADC. Les mesures prises par le COMESA impliquent l'harmonisation des tarifs au niveau des péages et des points de transit; des autorisations de transport et des plaques d'immatriculation de transit; un régime d'assurance automobile; un système d'information cargo de pointe; un système de garantie des marchandises stockées dans un entrepôt de douane; un système automatisé de gestion des données douanières; un système uniforme de classification des marchandises aux fins de formalités douanières, l'élaboration de règles et règlements communs en matière de statistiques; simplification et harmonisation des documents et procédures commerciaux (l'approche basée sur un document unique); règles de concurrence communes et harmonisation des normes techniques et des procédures de certification; institution de services d'information sur les échanges commerciaux (bases de données informatisées, répertoires de commerce, renseignements commerciaux); et services d'appui au commerce. Les mesures de la SADC comportent la création d'un système automatisé de collecte et de traitement de données douanières, ainsi que le Protocole de la SADC sur le transport, les communications et de la météorologie.¹⁹ Le temps et les coûts de transport ont également été réduits de façon considérable grâce à la création du Corridor Trans-Kalaharien (achevé en 1997), un système relativement bien géré qui permet l'application aux postes-frontières, de procédures réglementaires et administratives communes.²⁰ Dans le cadre de toute la gamme des mesures relatives à la FE, la SADC a également créé le *Southern African Power Pool* (le réseau énergétique de l'Afrique australe), qui facilite la connectivité de l'ensemble de la sous-région en électricité. Ce réseau aidera les pays à réhabiliter leurs infrastructures, notamment portuaires et douanières, ainsi qu'à adopter de nouvelles technologies liées à la FE.

Il faudrait toutefois garder à l'esprit que la mise oeuvre de ces initiatives au niveau étatique comporte des obligations en termes de coûts: celles-ci se traduisent par le développement d'infrastructures, un investissement dans le domaine de la technologie, une réforme juridique et la mise en oeuvre d'un programme de formation.

¹⁸ Mwandosya M, ' Facilitation des Echanges et Développement des Infrastructures: ' rapport sur la Tanzanie et la région de l'Afrique de l'Est' présenté à la Session du Commonwealth – La Conférence sur les Investissements en Tanzanie du 28 au 30 mai 2003.

¹⁹ Commission Economique pour l'Afrique (CEA) 'Evaluation de l'intégration régionale en Afrique' (Mai 2002) 90-92.

²⁰ Van Schalkwyk (voir 5 ci-dessus) 2

III. NEGOCIATIONS SUR LA FACILITATION DES ECHANGES AU NIVEAU DE L'OMC

La facilitation des échanges était l'un des concepts de Singapore ayant suscité pendant longtemps beaucoup de résistance de la part d'un bon nombre des pays en développement, mais qui a fini par faire l'objet d'un consensus lors des accords de juillet. Les progrès en matière de facilitation des échanges sont déjà en voie d'aboutissement au niveau d'autres institutions internationales telles que l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD) et la CNUCED. L'annexe D du cadre réglementaire de juillet reconnaît la pertinence des travaux entrepris par ces organisations, mais ne fournit pas de paramètres clairs sur la manière de prendre en compte les résultats de ces travaux.

Le problème fondamental à présent, que les négociations sont lancées au niveau de l'OMC, consiste à éviter des nouvelles disciplines contraignantes en matière de FE excèdent leur cadre d'application et rendent les pays africains éligibles au règlement de différends.²¹ En ce qui concerne le cas d'un accord sur la FE, l'option de prédilection serait le recours à des dispositions non-contraignantes, une disposition de l'Annexe D. Cette position est apparue dans les exposés et déclarations faites lors des travaux organisés en prélude à la réunion de Cancun, ainsi que lors de la Conférence Ministérielle²². Les pays les moins avancés (PMA), dont plusieurs sont originaires du continent africain, étaient exceptionnellement très loquaces sur cette question, notamment après la Conférence Ministérielle²³ de Cancun. Les pays ACP ont mis particulièrement l'accent sur la nécessité de clarifier le mode d'application du mécanisme de règlement des litiges.²⁴

DISPOSITIONS DU GATT SUR LA FACILITATION DES ECHANGES

A). Article V – Libre mouvement des marchandises en transit

1. *Obligations des parties contractantes*

1. Que le convoi en transit ne soit pas soumis à des retards ou des restrictions indues et qu'il soit exonéré de taxes douanières, de frais de transit et autres charges.
2. Que les frais, tels ceux liés au transport ou aux formalités administratives, soient raisonnables (les frais de transport s'appliquent aux produits transportés selon le même itinéraire et soumis aux mêmes conditions).
3. Traitement des NPF accordé aux produits en transit.

²¹ Ntamack (voir 11 ci-dessus)

²² Déclaration des ministres des ACP (2004) et Déclaration de Kigali sur le programme de travail de Doha et le Consensus de Kigali sur le programme de travail Post-Cancun, adoptés par les ministères du Commerce de l'UA à Kigali, Rwanda, le 28 mai 2004

²³ Déclaration de Dakar lors de la 3^{ème} Conférence des ministres du Commerce des PMA, adoptée à Dakar, Sénégal, le 05 mai 2004

²⁴ Déclaration à la conférence des ministres des ACP (2004) para (c)

Implications pour les gouvernements africains

Le paragraphe 2 dispose que le statut de transit devrait être accordé " *via l'itinéraire le plus commode pour le transit international*", même si cela signifie que le droit d'accorder le transit gratuit ne s'applique pas à tous les itinéraires, à cause des implications à l'effet que les gouvernements sont tenus de spécifier les voies et itinéraires (y compris la voie ferrée) par lesquels devraient entrer ou sortir, les marchandises importées ou destinées à l'exportation, ou les marchandises en transit, il ressort cependant de la déclaration des Etats Unis que l'opérateur pourrait en décider. D'autres implications concernent la nécessité de construction d'un entrepôt de douane, de hangars de transit où les marchandises pourraient être déchargées des navires avant le dédouanement; et des terminaux pour les conteneurs ou celles-ci pourraient être entreposées en transit en attendant d'être transportés ou d'être livrés au dépôt.

L'exigence selon laquelle un convoi en transit ne devrait pas souffrir de retards indus, implique que tout retard accusé devrait être *raisonnable*. Etant donné le mauvais état des routes, des structures portuaires et ferroviaires, les retards actuellement accusés vont au-delà de ce qui est jugé raisonnable, même si le vocable raisonnable est pris dans le contexte de ce qu'on attendrait d'un pays en développement. La question des postes de contrôle a également été évoquée en tant qu'obstacle aux mesures de transit auxquels on impute des retards *excessifs* et qui peuvent donc être considérés *indues* conformément à l'évaluation de l'OMC. L'obligation d'accorder un traitement de NPF peut s'avérer problématique dans le cadre des efforts visant à lutter contre la contrebande dans un contexte sécuritaire et conflictuel plus large, tel que la situation se présente au sein de la région.²⁵

L'application de l'article 5 crée des besoins très spécifiques en matière de FE, y compris ceux relatifs au développement des infrastructures, à l'amélioration des services, à la création des centres de formation et à la formation du personnel. De tels besoins sont plus évidents dans les PMA et les pays enclavés, et il pourrait s'avérer nécessaire de lier le TS&D à l'assistance financière et technique. Tel qu'il a été souligné plus haut, il se trouve cependant qu'un bon nombre de régions abordent déjà la question de transport par route et par voie ferrée. Un appui et une assistance additionnels devraient être mobilisés auprès d'une variété d'acteurs et devront nécessiter une coordination entre les groupements régionaux, les institutions financières, les pays développés et les investisseurs privés. Ces derniers pourraient jouer un rôle important dans le cadre du partenariat entre les secteurs public et privé, en particulier. L'annexe D énonce spécifiquement qu'en ce qui concerne les engagements qui engendrent le développement des infrastructures, *les pays membres développés devraient tout mettre en œuvre pour accorder un appui et une assistance directement liés à la nature et à la portée des engagements en vue de faciliter leur mise en œuvre*. L'obligation d'appui des institutions financières, émane également des dispositions de l'annexe D.

²⁵ Cette dernière peut cependant, être couverte par les dispositions exceptionnelles en matière de sécurité aux termes de l'Article XXI.

Etat récapitulatif des propositions au titre de l'Article V- Libre mouvement des marchandises en transit

Les membres devront éviter toute discrimination entre les modes de transport, l'origine, la destination, les transporteurs, l'itinéraire, les bagages et les marchandises, y compris les oléoducs fixes, facilitant l'acheminement des marchandises.	TN/TF/W/28 Bolivie, Mongolie et Paraguay; TN/TF/W/35 EC
Les membres accorderont le droit de transit à travers le territoire de chaque membre, cād suivant l'itinéraire le plus commode pour un transit international, en laissant la latitude et le choix des moyens de transport au conducteur.	TN/TF/W/35 EC
Les membres en transit accorderont un traitement national aux pays enclavés.	TN/TF/W/28 Bolivie, Mongolie et Paraguay
Les membres se serviront des instruments internationaux relatifs au transit, y compris l'accès à ces instruments, le cas échéant.	TN/TF/W/30, Pérou; TN/TF/W/35 EC; TN/TF/W/39 Suisse, Rwanda et Paraguay
PUBLICATION	
Aux fins d'amélioration de la transparence, les membres ont le devoir de publier toutes les informations relatives aux exigences en matière de transit, de procédures et de droits à acquitter. Il faudrait amorcer des consultations avec les parties concernées, dans un souci de prévisibilité.	TN/TF/W/35 EC
TARIFS	
Les membres sont tenus de publier les barèmes tarifaires, y compris la base juridique de fixation de ces tarifs et droits. Ils devraient également réviser périodiquement ces barèmes et les mécanismes utilisés pour leur révision. Les autorités des pays voisins devront se rencontrer périodiquement pour discuter des nouveaux barèmes.	TN/TF/W/28 Bolivie, Mongolie et Paraguay; TN/TF/W/35 EC
FORMALITES	
Les membres maintiendront des formalités de transit raisonnables, informatisées et standardisées en vue de réduire les retards. Une telle démarche impliquera le recours des documents commerciaux ou de transport tel que requis par la Convention de Kyoto Convention, aux formalités de dédouanement avant l'arrivée des marchandises, et au temps requis pour accomplir les formalités.	TN/TF/W/28 Bolivie, Mongolie et Paraguay, TN/TF/W/30, Peru; TN/TF/W/34 Corée; TN/TF/W/35 EC;
Accorder aux marchandises en transit ne nécessitant pas un transbordement, un traitement moins fastidieux que celui accorder aux marchandises qui requièrent un transbordement.	TN/TF/W/34 Corée
Les membres devront simplifier les formalités douanières et recourir de plus en plus aux moyens de communication et d'interconnexion électroniques pour l'inspection des marchandises.	TN/TF/W/30, Pérou
Les membres devront élaborer et mettre en oeuvre des procédures automatisées pour la réception et la soumission	TN/TF/W/30, Pérou; TN/TF/W/39 Suisse, Rwanda et

anticipées des informations sur les marchandises, les moyens de transport et des personnes	Paraguay
Les membres devront réviser périodiquement les formalités de transit à la lumière des commentaires et observations émanant du secteur privé.	TN/TF/W/28 Bolivie, Mongolie et Paraguay
Introduction d'un régime de transport sous caution douanière et d'un système de gestion de la caution, permettant aux marchandises en transit de circuler sans paiement de frais de douane.	TN/TF/W/28 Bolivie, Mongolie et Paraguay; TN/TF/W/35 EC; TN/TF/W/39 Suisse, Rwanda et Paraguay
Les membres pourraient appliquer un système simplifié et préférentiel de dédouanement des marchandises périssable en transit.	TN/TF/W/28 Bolivie, Mongolie and Paraguay
DOCUMENTATION	
Les membres adopteront et maintiendront des normes raisonnables et standardisées en matière de documentation pour le transit qu'ils réviseront périodiquement. Il leur faudra en outre, coordonner les exigences en matière de documentation au niveau des autorités pertinentes et se servir des normes internationales pour l'élaboration de la documentation de transit.	TN/TF/W/28 Bolivia, Mongolie et Paraguay; TN/TF/W/39 Suisse, Rwanda et Paraguay
COOPERATION REGIONALE	
Création de mécanismes transfrontaliers et régionaux de transit, y compris des postes de contrôle commun aux frontières.	TN/TF/W/28 Bolivie, Mongolie et Paraguay; TN/TF/W/35 EC; TN/TF/W/39 Suisse, Rwanda et Paraguay
Opportunités pour le secteur privé de faire des commentaires sur le régime de transit	TN/TF/W/28 Bolivie, Mongolie and Paraguay
Système régional de garantie et réglementation transfrontalière imposée aux véhicules.	TN/TF/W/39 Suisse, Rwanda et Paraguay
ASSTANCE TECHNIQUE	
Mesures permettant une mise en œuvre impartiale des dispositions pertinentes, l'amélioration de la coopération au niveau des frontières, l'échange d'expérience entre les membres en vue d'améliorer le contrôle de gros cargos. Etudes sur les conditions de transit afin de minimiser les coûts et transfert de la technologie de l'information	TN/TF/W/28 Bolivie, Mongolie et Paraguay

B). Article VIII – Frais et Formalités liées à l'Importation et à l'Exportation

Obligations des parties contractantes:

1. Obligation à limiter les frais 'en termes de montant, aux coûts approximatifs des services rendus'. (l'expression 'services rendus' se réfère aux activités de réglementation du gouvernement, exercées dans le cadre de l'importation et des droits de douane à l'entrée,

tels le traitement et les procédures de dédouanement des documents et des marchandises, ainsi que l'inspection.²⁶). les services rendus comprennent ²⁷:

- (a) transactions consulaires, telles que les factures et certificats consulaires;
 - (b) restrictions quantitatives;
 - (c) octroi de licence;
 - (d) contrôle de change;
 - (e) services des statistiques;
 - (f) documents, documentation et certification;
 - (g) analyse et inspection; et
 - (h) quarantaine, hygiène et pulvérisation
2. Interdiction en matière de protection indirecte des produits locaux ou imposition sur les importations ou sur les exportations pour des besoins fiscaux.
 3. Nécessité de réduire le nombre et la diversité de frais et droits, mais aucune obligation juridique imposée
 4. Nécessité de minimiser l'incidence et la complexité des formalités d'importation et d'exportation, mais aucune obligation juridique imposée
 5. Obligation de fournir un mécanisme de revue à la demande d'une autre partie contractante et du comité de l'OMC.

Interdiction des *pénalités* "substantielles" pour des violations mineures des réglementations ou des procédures douanières. Lorsqu'une documentation douanière contient surtout des erreurs ou des omissions facilement rectifiables et commises "évidemment sans aucune intention frauduleuse ou par négligence flagrante" en ce moment-là les pénalités imposées du fait desdites erreurs ou omissions ne sont pas censées dépasser ce qui nécessiterait "inévitablement un simple avertissement"

Implications pour les gouvernements africains

Cet article est d'une nature hautement technique et traite essentiellement des aspects administratifs liés au commerce, et plus spécialement des aspects liés aux procédures douanières. L'obligation de limiter les frais 'en termes de montant, aux coûts approximatifs des services rendus requiert un cadre réglementaire qui permet de faire une distinction entre l'importation, l'exportation et les contributions indirectes, les taxes anti-dumping et les taxes compensatoires d'une part, ainsi que les frais de douane prélevés sur les services tels que les taxes à l'importation et à l'exportation, les frais de transaction à l'entrée et à la sortie, les frais pour l'octroi de licence, les droits de timbres, etc. d'autre part. Les derniers frais comprennent également les charges liées aux mesures sanitaires et phytosanitaires tels les frais de mise en quarantaine et ceux en rapport avec les inspections vétérinaires et à caractère scientifique. A cet effet, les obligations similaires de l'accord SPS.

Pour le moment, les frais administratifs perçus, diffèrent d'un pays à l'autre au sein du continent, et sont pour la plupart, très élevés. Cette situation tient partiellement au recours à une multitude de documents pour effectuer différentes transactions. L'article VIII impose une obligation

²⁶ Voir rapport du panel, *US – Custom User Fee*, BISD 35S/245, paras. 76 et 77.

²⁷ Rapport du panel, *US – Customs User Fee*, BISD 35S/245, para. 69

juridique sur les parties contractantes, de réduire ces frais pour qu'ils ne soient pas considérés comme excessifs, eu égard aux services administratifs rendus. Les frais administratifs se doivent d'être 'raisonnables', d'où la question de savoir ce qu'on entend par frais raisonnable, ce qui ne saurait être déterminé qu'au cas par cas. Selon le droit jurisprudentiel, ceci nous conduit à une approche à deux vitesses et dans le contexte douanier *américain*, il revient au panel de déterminer si les frais étaient conformes aux services rendus (donc raisonnables), mais il faudrait avant tout, établir que les services eux-mêmes étaient en rapport avec les dispositions de l'article VIII.²⁸ Ainsi donc, au moment de déterminer le niveau des frais administratifs, les pays devraient s'assurer que ceux-ci tombent sous le coup des 'services' tels que définis dans le paragraphe 4 et qu'ils sont conformes aux services rendus.

Il faut noter que l'article VIII n'impose pas une obligation légale de réduire le nombre et la diversité d'honoraires et de frais ou de simplifier des formalités d'importation et d'exportation.

Etat récapitulatif des propositions au titre de l'Article VIII du GATT de 1994 - tarifs

PROPOSITIONS	PARTISANS	OBSERVATIONS
tarifs		
Les membres devraient entreprendre une revue des frais à percevoir auprès d'autres membres, ainsi que des paramètres spécifiques y relatifs	US TN/TF/W/114; Japon, Mongolie TN/TF/W/17	Préoccupations d'ordre fiscal, paramètres et base de révision des frais et droits .
Les membres devraient publier les barèmes des frais sur Internet et prendre l'engagement de notifier l'OMC dans un délai spécifique, avant la mise en œuvre.	US TN/TF/W/14; Japon Mongolie TN/TF/W/17	Capacités institutionnelles et disponibilité de la TIC
Les membres devraient interdire l'utilisation des frais et charges consulaires.	Etats Unis, Ouganda TN/TF/W/22	Soutien général en vue de la suppression de ces frais et droits.

La proposition sur la 'clarification des paramètres d'utilisation et d'application des frais' devrait être examinée dans le contexte de la proposition des coûts administratifs et des exigences techniques liées à la restructuration du barème des frais. En outre, certains pays qui dépendent essentiellement des recettes douanières auront besoin d'évaluer l'impact de cette restructuration tarifaire. La CE et l'Australie estiment qu'une telle démarche permettrait de faire des économies. Les pays africains ont besoin d'établir individuellement, s'il y a effectivement des économies à

²⁸ Id paras 98 à 106.

réaliser et si celles-ci peuvent compenser les pertes encourues au titre des recettes douanières. La CE est disposée à 'examiner favorablement toute requête adressée pour assistance, dans le cadre de la conception et de la mise en œuvre de la nouvelle structure des tarifs. Il faudrait également reconnaître qu'avec la tendance vers une plus profonde intégration des blocs commerciaux régionaux, la question des tarifs se posera au niveau régional. Une revue périodique des tarifs est une bonne chose, d'un point de vue administratif et de la bonne gouvernance, mais l'engagement juridique requis pour ce faire, peut constituer un poids lourd en termes d'obligations à respecter.

Etat récapitulatif des propositions au titre de l'Article VIII du GATT de 1994 - Formalités

Procédures spécifiques pour accélérer l'expédition express des marchandises.	Taiwan, Penghu, Kinmen et Matsu TN/TF/W/10; US TN/TF/W/15	
Engagement d'entreprendre les procédures d'inspections douanières avant expédition.	Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu TN/TF/W/10; Japon, Mongolie TN/TF/W/17	
Mise en place des systèmes postérieurs d'audit.	Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu TN/TF/W/10	
Dispositions relatives aux procédures de gestion du risque.	Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu TN/TF/W/10; Japon, Mongolie TN/TF/W/17	
Procédures de soumission en une fois, ou agence d'importation et d'exportation à guichet unique.	Japon, Mongolie TN/TF/W/17; Corée TN/TF/W718	
Utilisation des normes internationales pour réduire la complexité des formalités.	Japon, Mongolie TN/TF/W/17	
Les membres devraient utiliser moins de formalités commerciales restrictives et de révision périodique.	Japon, Mongolie TN/TF/W/17	La définition des formalités commerciales moins restrictives pourrait requérir clarification.
Les membres devraient examiner la possibilité d'accepter des photocopies et des informations commerciales disponibles dans le cadre des importations & exportations.	Japon, Mongolie TN/TF/W/17; Corée TN/TF/W718	Documents à remplacer par des photocopies? Comment les membres continuent-ils à garantir l'intégrité des transactions.
Soumission d'une documentation unique	Japon, Mongolie TN/TF/W/17	Coûts, délais pour la mise en œuvre et normes
Les membres devraient examiner la possibilité de minimiser la documentation excessive.	Nouvelle Zélande TN/TF/W/24	Critère pour le faire, procédures, coûts d'amendement des procédures douanières
Les membres doivent examiner la	Corée TN/TF/W718	Coûts et clarification

possibilité d'harmonisation de et de normalisation des documents		des normes pourraient être au-delà du mandat.
Les membres doivent adopter le système d'harmonisation de description et de codage de l'OMD	Nouvelle Zélande TN/TF/W/24	délais
Raisons pour le rejet de la documentation	Japon, Mongolie TN/TF/W/17	Capacités institutionnelles
Intégrité et codes déontologiques du personnel des agences douanières	Japon, Mongolie, Taiwan, Penghu, Kinmen et Matsu TN/TF/W/8.	

L'article VIII est muet sur le dédouanement des marchandises express. Il va falloir donc étendre la portée de l'Article VIII. Ce qui soulève par conséquent la question de réglementation et de capacité. Les gouvernements voudront bien se conformer aux obligations de base sans plutôt chercher à en étendre la portée. Les questions relatives à l'inspection douanière avant expédition des marchandises, aux systèmes d'audit postérieur, à la gestion des risques, ainsi qu'à la documentation administrative unique (DAU), sont évoquées dans la version révisée de la Convention de Kyoto de l'OMD, conclue en 1999, dont 8 pays africains seulement sont signataires. Tel que mentionné plus haut, 31 pays africains ont adopté le système ASYCUDA qui leur permet de réhabiliter leurs administrations douanières. On retrouve dans ce système, certaines de ces caractéristiques, comme la DAU. En outre, les groupements régionaux tels que le COMESA, ont adopté des mesures similaires. Les pays du COMESA, ceux ayant mis en œuvre la Convention révisée de Kyoto et ceux qui ont adopté également le système ASYCUDA n'auront pas de problèmes à prendre ces engagements. Les pays africains en tant que groupe, peuvent requérir une assistance technique dans le cadre de l'adoption du système. Les engagements pourraient être subordonnés à cette assistance technique. Un engagement basé sur les formalités au titre de l'importation et l'exportation, peut ne pas paraître judicieux à ce stade, vu le nombre limité des pays africains ayant ratifié les instruments internationaux du genre de la Convention révisée de Kyoto.

Exemple: Ressources requises pour la mise des mesures d'inspection avant expédition des marchandises

Il faudrait nécessairement avoir un système pour réguler les formalités douanières avant l'arrivée des marchandises. Selon ce système, il est fait une évaluation des frais de douane à acquitter, lesquels sont payés plusieurs heures avant l'arrivée effective des marchandises au lieu de destination, aux autorisés douanières à travers la banque de l'importateur ou de l'exportateur.

Les obligations techniques comprennent:

- Installation de nouveaux logiciels et matériels informatiques
- Formation des agents de douane

Le groupe africain pourrait envisager une position positive sur une telle proposition si celle-ci est directement liée à l'assistance technique qui devrait porter sur le financement de nouveaux systèmes et la formation du personnel. En outre, cette proposition pourrait être liée à la Coopération douanière. Un autre élément à examiner devrait se référer au jumelage des accords entre les services douaniers des pays développés et ceux des pays africains.

C) ARTICLE X: Publication and Administration of Trade Regulations

Obligations des parties contractantes:

- Les parties contractantes ont l'obligation de publier promptement les législations, réglementations, décisions judiciaires et administration d'application générale, susceptibles d'affecter les importations et exportations. Il s'agit également d'accords affectant les politiques relatives au commerce international, à l'exception cependant, des informations confidentielles censées être préjudiciables à l'application de la loi ou qui seraient contraires à l'intérêt public ou pourraient être préjudiciables aux intérêts commerciaux légitimes d'une entreprise particulière, fût-elle publique ou privée
- L'obligation de publier ce qui précède de sorte à permettre au gouvernement, ainsi qu'aux importateurs et exportateurs de s'en familiariser.
- L'obligation de ne pas mettre en application certaines mesures avant leur publication officielle. Ces mesures impliquent:
 - i un paiement anticipé des tarifs douaniers ou autres droits sur les importations, au titre d'une pratique uniforme établie, ou
 - ii imposition d'une nouvelle ou d'autres obligations, restrictions ou prohibition sur les importations ou les transferts de fonds à ce titre,
- L'obligation d'administrer de façon uniforme, impartiale et raisonnable, les législations, réglementations, décisions judiciaires et administratives relatives aux importations et exportations.
- L'obligation de maintenir ou d'instituer des tribunaux ou procédures judiciaires, arbitraux ou administratifs, en vue de la revue et de la correction de toute action administrative relative aux questions douanières. Les décisions relevant de tels tribunaux ou procédures, devront être mises en œuvre par des agences administratives et devraient régir leurs pratiques, sauf en cas d'appel.

Implications pour les gouvernements africains

On peut catégoriser dans une large mesure, les dispositions de l'article X en 'simple action administrative' garantissant les principes de base de l'état de droit, ou de procédures de justice administrative dans le cadre de la réglementation des échanges commerciaux. Ces procédures garantissent également une certitude et une foi juridique dans les délibérations administratives. Les obligations courantes nécessitent une justice administrative qui se traduirait par un engagement à la transparence, l'inclusion à la revue judiciaire indépendante, et le droit à l'appel contre toute action administrative. La plupart de ces principes font déjà partie des systèmes juridico-administratifs de bon nombre de gouvernements, ainsi que l'exigent les principes de l'Etat de droit, à l'effet que tout citoyen devrait pouvoir accéder à la justice et ne devrait pas être marginalisé.

Les accords de l'OMC obligent actuellement les signataires à étendre le principe d'état de droit aux non-citoyens. Il conviendrait de noter que l'obligation de publier promptement est limitée aux législations, réglementations, décisions judiciaires et administratives *d'application générale*. Le concept 'd'application générale' se réfère tout d'abord, aux législations, réglementations, etc. qui s'appliquent à tout le monde. En d'autres termes, ce concept exclut les législations conçues

pour des individus et entreprises spécifiques ou facilement vérifiable par les membres d'un groupe.

Cependant, le concept 'd'application générale' peut également imposer une obligation secondaire, notamment que ces législations, réglementations etc. ne devraient pas être arbitraires ou discriminatoires. Celles-ci devraient être donc, assez précises pour que les importateurs et exportateurs sachent exactement quelles sont leurs attentes. Elles devraient se baser également sur des normes juridiques identifiables et conférer des pouvoirs discrétionnaires mal définis aux responsables des services publics. Elles ne devraient pas par ailleurs, créer une inégalité de traitement entre les importateurs et exportateurs ; en d'autres termes, il faudrait une sorte d'équité dans le traitement.

L'obligation d'administrer de façon uniforme, impartiale et raisonnable, les législations, réglementations, décisions judiciaires et administratives relatives aux importations et exportations se rapporte à l'impartialité procédurale. Celle-ci est un concept flexible qui dépendrait de la nature de l'action administrative à entreprendre. A la limite, ce concept impliquerait le droit à l'expression et l'élimination des préjugés lors du processus de prise de décisions. L'administration des présentes législations doit être en outre, raisonnable dans ce sens qu'elle ne devrait pas gêner les activités des importateurs et exportateurs plus que nécessaire en vue de réaliser l'objectif sus-mentionné.

L'obligation de maintenir ou d'instituer des tribunaux ou procédures judiciaires, arbitraux ou administratifs, en vue de la revue et de la correction de toute action administrative relative aux questions douanières s'applique au principe de 'revue judiciaire'. Cette obligation requiert que des actions et procédures administratives soient subordonnées à une vérification de la part d'un organe judiciaire indépendant qui devrait être capable de se renseigner sur la validité d'une action administrative quelconque. Cette obligation comprend également l'exigence de créer un cadre institutionnel pour une telle revue, cadre qui implique d'épuiser d'abord les remèdes internes. L'article X (3)(b) requiert spécifiquement que les agences chargées de l'application des dispositions administratives doivent mettre en œuvre les décisions émanant de la revue judiciaire. Cela signifie encore une fois, qu'on doit se garder d'accorder trop de pouvoirs discrétionnaires, parce que cela risque d'exclure effectivement la revue judiciaire.

Etat récapitulatif des propositions au titre de l'Article X du GATT de 1994 Publication

PROPOSITIONS	PARTISANS	OBSERVATIONS
Publication de toutes les législations, réglementations, procédures administratives et décisions pertinentes aux fins d'application générale, y compris la publication des procédures frontalières des agences appropriées, la publication avant application aux fins législatives	EC TN/TF/W/6; Chine TN/TF/W/26	Certaines publications (décisions, rapports, etc.) ne relevant pas du gouvernement mais sont disponibles au niveau des entités publiques et commerciales.
Les moyens devraient inclure les journaux officiels et l'Internet avec une traduction assurée dans plus d'une langue officielle de l'OMC.	EC TN/TF/W/6; Japon, Mongolie TN/TF/W/17; US TN/TF/W/13, Chine TN/TF/W/26	Coûts de traduction
Les publications aux termes de l'article X devraient inclure les tarifs applicables, les contrats au titre des services entre les activités des ISP, inspections et exportations pour la vérification des normes de sécurité, le temps de traitement, les raisons des retards et la documentation, objectifs des restrictions commerciales.	Japon, Mongolie, Taiwan, Penghu, Kinmen et Matsu TN/TF/W/8;	Trop grande portée.
Les membres devraient envisager la publication de tous les barèmes tarifaires.	EC TN/TF/W/6.	Préoccupations concernant la subordination au tarif imposé
Publication des procédures d'appel, systèmes de réclamation accordant le droit d'appel aux NPF. Adoption d'une cour d'appel par les membres	EC TN/TF/W/6; Japon, Mongolia, Taiwan, Penghu, Kinmen et Matsu TN/TF/W/8.	
Les membres devraient envisager la publication des dispositions sur les pénalités.	Japon, Mongolie TN/TF/W/17	
Notification du secrétariat de l'OMC aux fins de dissémination, moyen de publication de ce qui précède et publication éventuelle de la notification sur le website de l'OMC.	Corée TN/TF/W/7, Japon, Mongolie, Taiwan, Penghu, Kinmen et Matsu TN/TF/W/8.	Capacité de l'OMC à gérer les notifications.
La législation nationale devrait établir les conditions en matière des déclarations des marchandises	Nouvelle Zélande, Norvège, Suisse TN/TF/W/36	

Les pays africains peuvent avoir déjà la capacité de se conformer aux engagements actuels, il faudrait donc envisager d'aller au-delà de la portée de l'Article X. La plupart des propositions se réfèrent à la publication d'éléments déjà présents dans les dispositions de l'article X. Certains

vont cependant, au-delà de ce qui est présentement requis tel que 'les décisions et exemples de classification douanière, les détails des contrats des services entre les entités des ISP et les organes publics, les détails sur l'inspection des exportations en vue de la vérification des normes de sécurité et du temps de traitement eu égard aux principales procédures commerciales. Il s'agit de déterminer si on a à faire à des législations ou des règlements d'application générale. Si ce n'est pas le cas, ils sortent donc la compétence des présentes dispositions.

Etat récapitulatif d'autres propositions de l'article X

Administration uniforme des réglementations commerciales au sein des territoires des pays membres grâce à la création d'un organe gouvernemental central chargé de leur interprétation.	Japon, Mongolie, Taiwan, Penghu, Kinmen et Matsu TN/TF/W/8	Ressources, coûts d'interprétation des législations, aucune indication des éléments sur lesquels devraient se baser l'uniformité
Libération des marchandises sous réserve d'un appel et possibilité d'acquitter les droits de douane par respect des procédures pertinentes	EC TN/TF/W/6	
Consultations entre les membres de l'OMC et les parties intéressées sur les règles et procédures appliquées aux importations et exportations ainsi qu'aux marchandises en transit.	EC TN/TF/W/6.	Préoccupations concernant la portée du mandat
Les membres devraient prendre l'engagement d'accorder le droit de faire des observations spécifiques sur la période d'application des règles proposées par l'OMC. Il faudrait un délai adéquat entre la publication des règles et leur mise en application.	EC TN/TF/W/6; Corée TN/TF/W/6; Japon, Mongolie, Taiwan, Penghu, Kinmen et Matsu TN/TF/W/8; Chine TN/TF/W/26, Nouvelle Zélande TN/TF/W/24	Préoccupations concernant la souveraineté nationale.
Administration d'un centre commun de renseignements censé fournir les informations pertinentes.	EC TN/TF/W/6; Korea TN/TF/W/7; Japan, Mongolia, Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu TN/TF/W/8, China TN/TF/W/26	Certains acteurs ne sont pas forcément des agences gouvernementales.
Institution et publication des décisions anticipées et contraignantes avant importation avec un calendrier par écrit sur les thèmes spécifiques tel que la classification tarifaire, l'évaluation douanière, etc.	Korea TN/TF/W/7; Japan, Mongolia, Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu TN/TF/W/8; Canada TN/TF/W/9; US TN/TF/W/12	Au-delà de la portée de l'article X.

Propositions allant éventuellement au-delà de la portée de trois Articles

PROPOSITIONS	PARTISANS	OBSERVATIONS
Nantissement et garantie monétaire (Voir Article 13 sur l'évaluation douanière)	Australie et Canada TN/TF/W/19, US TN/TF/W/21	
Coordination des agences frontalières	Canada TN/TF/W/20	
Intégrité et code déontologique pour le personnel exerçant dans les agences frontalières	Japon, Mongolie, Taiwan, Penghu, Kinmen et Matsu TN/TF/W/8.	
Institution et publication des décisions anticipées et contraignantes avant importation avec un calendrier par écrit sur les thèmes spécifiques tel que la classification tarifaire, l'évaluation douanière, etc.	Corée TN/TF/W/7; Japon, Mongolie, Taiwan, Penghu, Kinmen et Matsu TN/TF/W/8; Canada TN/TF/W/9; US TN/TF/W/12	

IV. COMESA INTEGRATION REGIONALE ET NEGOTIATIONS DANS LE CADRE DES APE

La kyrielle de groupements commerciaux régionaux a créé une myriade d'obligations juridiques, ce qui constitue une source d'incertitude pour les opérateurs commerciaux et les investisseurs. L'appartenance multiple à ces organes implique que les agents de douane doivent faire face à une variété de barèmes tarifaires, de règles d'origine, de documentation commerciale et de nomenclature statistique. En outre, les opérateurs commerciaux doivent faire face à ces différentes obligations s'ils veulent passer du commerce intra-régional au commerce intra-africain.

Même si les engagements au titre des obligations multilatérales au niveau de l'OMC pèsent financière et administrativement sur les pays, la libéralisation de la FE peut signifier également une promotion des échanges commerciaux à l'échelle intercontinentale. Il est important de noter cependant, que dans le contexte même de l'intégration régionale, bon nombre de questions relatives à la FE qui sont actuellement en cours d'examen au sein de l'OMC, se retrouvent déjà au niveau des accords et protocoles régionaux et sous-régionaux. Les pays africains sont engagés vis-à-vis de ces obligations sur une base régionale, mais traînent les pieds lorsqu'il s'agit de la mise en œuvre des dispositions pertinentes.

Les pays africains doivent aborder certaines obligations prises dans le cadre des accords de l'OMC, selon une perspective régionale. L'article V sur le libre mouvement des marchandises en transit par exemple, est extrêmement important selon la perspective des pays enclavés qui ont beaucoup à gagner en se conformant à cette disposition. Etant donné qu'aucune proposition n'a été faite jusqu'ici aux termes de l'article V, cela constitue une opportunité d'en discuter dans le cadre des négociations relatives aux APE et le potentiel de négociations pourrait être canalisé spécialement vers plus d'investissements à caractère régional et portant sur les domaines des routes, du

développement des réseaux du transport et d'infrastructures portuaires, en s'appuyant autant que possible, sur les programmes nationaux et régionaux existants.

De même, d'un point de vue du commerce intra-africain, l'inflation des coûts administratifs constitue une charge énorme sur les opérateurs commerciaux. Ceci est d'autant plus vrai que l'impact sur les SMME est considérable. En outre, l'impact véritable de ces coûts élevés se fera probablement sentir au niveau des consommateurs ou des travailleurs, à travers la réduction des salaires en vue d'absorber cette inflation des coûts. Le fait d'intégrer les différentes exigences en matière de documentation peut contribuer à faire baisser les tarifs et le document de déclaration douanière du COMESA (DC-COMESA) constitue un modèle pertinent à cet égard. Il a été possible dans certains Etats, d'utiliser un seul document de déclaration pour remplacer 32 documents au maximum, pour traiter des questions d'importation, d'exportations, de transit et d'entreposage.²⁹

Eu égard aux négociations relatives aux APE, il est prudent d'examiner les mesures contenues dans d'autres accords de libre échange de l'UE. En majorité, les dispositions relatives à la FE traitent des arrangements dans un contexte plus large et en rapport avec la coopération douanière en vue de promouvoir des échanges équitables et un meilleur respect des règles commerciales³⁰ Ces accords contiennent en général, des dispositions sur:

- La simplification des procédures de dédouanement des marchandises. L'accord avec l'Etat d'Israël comporte spécifiquement des éléments sur 'l'informatisation' des procédures douanières (Article 49 (2)), un mot omis dans d'autres accords MED. Cette disposition particulière peut être associée à la capacité technique relativement élevée d'Israël.
- L'introduction d'un document administratif unique (DAU) comparable à celui de l'UE, à travers cette disposition, il ne figure pas dans les accords conclus avec l'Israël et le Liban. Il convient de faire remarquer que les pays qui ont adopté le système ASYCUDA vont bientôt mettre en oeuvre cet arrangement.
- La possibilité d'interconnexion entre les systèmes de transit de l'UE et d'autres parties contractantes (il s'agit d'une disposition qu'on retrouve dans tous les accords MED à l'exception de ceux conclu avec l'Israël).
- L'échange d'information et la formation professionnelle de même que l'assistance technique selon les besoins'.³¹

L'accord commercial bilatéral qui existe entre l'UE et des pays africains comprend l'accord portant sur le commerce, le développement et la coopération (ACDC) avec l'Afrique du sud et avec l'Egypte dans le cadre de l'Accord de partenariat euro-méditerranéen qui inclut l'Algérie, l'Egypte, le Maroc et la Tunisie. L'ACDC comprend une disposition qui stipule: les parties s'engagent à promouvoir et à faciliter la coopération entre les services douaniers afin de s'assurer que les

²⁹ Voir site <http://www.comesa.int>

³⁰ O. Fasan "Comparaison des accords de libre échange de l'UE : Facilitation des Echanges". Rapport ECDPM, 6F Maastricht (2004) disponible sur le site <http://www.ecdpm.org> (consulté dernièrement le 23 février 2005)

³¹ Id.

dispositions relatives au commerce sont respectées et garantissent un commerce équitable³² et requièrent des autorités administratives de l'UE et de l'Afrique du sud d'assurer l'assistance administrative en matière douanière'.³³ L'Accord avec l'Egypte prévoit la coopération dans le domaine des transports et notamment l'amélioration, la restructuration et la modernisation des infrastructures routières, ferroviaires et portuaires. Il comprend une disposition de s'engager en matière de coopération douanière dans les domaines suivants :

- Simplification des contrôles et des procédures concernant le dédouanement des marchandises, et
- Introduction d'un DAU et d'un système de lier les dispositions de transit entre l'Egypte et la CE.

L'Accord avec le Chili cependant, contient les dispositions dans le cadre de la FE les plus détaillées de tous les Accords de libre échange y compris:³⁴

- L'obligation de simplifier les conditions et les formalités de dédouaner et de libérer les marchandises
- La collaboration sur l'élaboration des procédures permettant la présentation des données sur les importations et les exportations à une seule agence
- La coordination entre les douanes et les agences de contrôle pour permettre des contrôles officiels lors des importations ou exportations et dans la mesure du possible la responsabilité d'une seule agence
- L'informatisation des procédures douanières et la création éventuelle des The normes communes
- L'application des techniques douanières modernes y compris l'évaluation des risques, des procédures simplifiées pour l'entrée et la libération des marchandises, les contrôles après libération des marchandises et méthodes d'audit des sociétés
- La mise en place des procédures efficaces et rapides en matière judiciaire et administrative y compris le droit d'appel contre la douane ou des actions administratives d'autres agences, des mesures et décisions affectant les marchandises d'importation et exportation
- Que les dispositions commerciales et douanières seront basées sur, entre autres, des règles qui s'assurent que toutes les mesures résultant des violations mineures de procédures et législations douanières sont proportionnelles et, dans leur application, ne devraient pas donner lieu à des retards indus pour le dédouanement.
- L'engagement de rendre publiques les informations générales disponibles, intéressant les opérateurs économiques notamment les heures de travail des bureaux y compris au niveau des ports et des points de passage aux frontières et les points de contact en matière de recherches d'information
- L'engagement selon lequel la nouvelle législation et les procédures générales relatives aux douanes ainsi que toute modification doivent être publiées et rendues publiques 'avant l'entrée en vigueur de telles législations et procédures '

³² Article 48.1

³³ Article 48.2

³⁴ Fasan (voir 27 ci-dessus)

La tendance générale semble indiquer que l'UE négocie des engagements plus profonds et plus détaillés avec les pays en développement qui ont des institutions commerciales plus avancées et qui ont la capacité de mettre en œuvre des mesures au titre de la FE, vu leur niveau de développement qui sont variés. Il ne serait certainement sage d'aller plus loin que les engagements négociés au niveau de l'OMC et les pays doivent s'assurer que leurs engagements sont accompagnés par des dispositions d'assistance financière et technique.

V. UN PROGRAMME REGIONAL POSITIF DANS LE CADRE DE LA FACILITATION DES ECHANGES

La prochaine étape en vue d'une préparation adéquate des pays africains à toutes ces négociations, consisterait à harmoniser les efforts entrepris au sein des organes régionaux, eu égard à la facilitation des échanges, en même temps que les engagements pris au titre des accords de l'OMC et des APE.. Une telle préparation nécessite de documenter les efforts consentis dans le cadre de l'harmonisation et du programme de renforcement des capacités. Ainsi donc, un programme positif conçu pour l'Afrique devrait viser l'amélioration de l'efficacité et de la nature compétitive des corridors de transport en vue de réduire les coûts de transport et le temps de transit, mais aussi d'accélérer le processus de création des marchés régionaux. De telles initiatives requièrent des actions liées à la restructuration et à l'harmonisation des réglementations douanières de transit, à l'amélioration des efforts de coordination des opérations du corridor, à l'évaluation de la performance et à la lutte contre la corruption. Le programme requiert également, une bonne coordination des autorités nationales et régionales ainsi que des bailleurs et autres parties prenantes. Un tel programme se conforme bien avec les objectifs du Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD), lesquels visent le développement régional et l'intégration économique du continent. Les éléments centraux concernent notamment, la réduction des retards dans le mouvement transfrontaliers des personnes, des biens et services; la réduction du temps d'attente dans les ports. L'amélioration des réseaux de transport par route; et l'accroissement du volume des passagers et du fret par avion à travers les sous-régions du continent africain. Ces efforts nécessitent en retour, une harmonisation du mouvement à travers les frontières et des procédures de visa; une harmonisation des normes et réglementation relatives aux moyens de transport ainsi qu'un recours accru aux modes de transports polyvalents et un développement des corridors de transport. Le programme comprend donc trois composantes: (i) un cadre réglementaire régional efficient; (ii) des opérations douanières efficaces; (iii) des infrastructures performantes et une coordinations adéquates entre les parties prenantes, les bailleurs et les CRE

Le cadre réglementaire devra faire une distinction entre les aspects liés à la douane et au transport ainsi que les capacités des communautés économiques régionales en matière d'application des règlements ou législations. En ce qui concerne les aspects douaniers, un cadre réglementaire efficient exige qu'il soit réduit, le nombre de documents pertinents, ce qui est possible grâce à la mise en œuvre des conventions régionales sur les marchandises en transit. Un des éléments de telles conventions est en rapport avec la caution d'entreposage pour prévenir la contrebande des marchandises en transit et permettre le règlement des taxes et autres droits sur les marchandises. S'agissant des aspects relatifs au transport, il est nécessaire d'harmoniser les

systèmes régionaux et internationaux y afférents, sur le modèle européen inspiré par la Convention TIR de 1975. Le manque d'harmonisation suppose que les véhicules en transit peuvent se conformer à la réglementation en vigueur dans un pays et non pas dans un autre, ce qui suscite d'autres mesures de contrôle de véhicules et inhibe le flux des marchandises et des véhicules. L'inaptitude à mettre en application les réglementations en vigueur découle du manque d'engagement de la part des autorités habilitées, de mettre en œuvre les décisions adoptées au niveau régional, ainsi que de l'absence de tribunaux régionaux fonctionnels et investis de l'autorité leur permettant de déterminer les pénalités devant frapper les pays qui n'observent pas les décisions prises au plan régional. En cas de création d'un tel mécanisme chargé de l'application des règlements et décisions, il se posera un autre problème lié aux effectifs et à la qualité du personnel requis.

Les opérations douanières sur le continent mettent essentiellement l'accent sur le recouvrement des recettes et de fait, accordent moins d'attention aux autres thèmes tels que la facilitation des échanges et le mouvement des personnes à travers les frontières nationales, la mise en œuvre des politiques en vue de la promotion des activités industrielles et commerciales ainsi que la collecte des statistiques commerciales. Le manque de confiance au sein des autorités nationales explique la nécessité d'inspections redondantes et l'inefficacité des procédures de dédouanement des cargos en transit débouchant sur des retards considérables au niveau des formalités portuaires, des systèmes d'escorte onéreux utilisés pour prévenir des contrôles excessifs et la contrebande, ainsi que des retards induits au niveau des formalités frontalières. Cette pratique cause des retards inutiles, des contrôles superflus tout au long des trajets utilisés durant le transit offrant ainsi la possibilité de malversations à l'instar de la corruption. La corruption est le principal mal qui mine les activités au niveau des ports, aux frontières durant le transit et tout au long du trajet. Quelques barrages pour le contrôle le long des routes peuvent s'avérer nécessaires aux fins de sécurité ou pour vérifier le respect des réglementations. Une ou deux fois sur l'ensemble du corridor, ces barrages peuvent servir aux contrôles douaniers. Ils ne devraient jamais être considérés comme source de recouvrement de recettes.

Des infrastructures en bon état constituent une condition préalable à la promotion des échanges commerciaux et de la concurrence, notamment dans les pays enclavés. Une meilleure coordination des actions des parties prenantes est nécessaire à plusieurs niveaux: entre des institutions régionales, entre les institutions régionales et les pays au niveau du corridor, et entre les bailleurs. Dans la plupart des sous-régions, la coordination au niveau du corridor dépend essentiellement des accords bilatéraux incomplets. Il n'existe généralement pas de fora pour discuter des questions opérationnelles, ni de mécanismes spécifiques pour résoudre les problèmes afférents. D'autres régions ont essayé de pallier à la situation en définissant les concepts de gestion des corridors basés sur une participation publique ou mixte, à savoir: publique et privée

Eléments d'un programme positif

Transport routier, interface douanière, réglementation en matière de transit³⁵

(a) Harmonisation de la réglementation en matière de transport routier.

- (b) Restructuration des procédures de transit, y compris la mise en oeuvre du système de caution et d'entreposage, le système unique de documentation douanière et la création de guichet unique pour les formalités douanières de transit à destination des pays enclavés.
- (c) Renforcement de la capacité de mise en oeuvre du programme et création des comités nationaux et régionaux de facilitation.
- (d) Modernisation des systèmes informatisés en matière d'informations douanières, en mettant l'accent sur la création des interfaces entre les différents systèmes disponibles dans la région.

Efficacité du Corridor

- a. Mécanisme de coordination des corridors;
- b. Mécanisme de contrôle des obstacles liés au transit le long des corridors et performance du corridor;
- c. Sécurisation du transit grâce au contrôle électronique du mouvement des camions et scellage des camions utilisés pour le transit international;
- d. Amélioration des installations aux frontières et des postes frontaliers juxtaposés.
- e. Mécanismes régionaux du contrôle de la performance des ports.

Amélioration et coordination des infrastructures régionales

- a. Réhabilitation des tronçons routiers désaffectés;
- b. Contrôle régional adéquat de l'état des routes ;
- c. Mesures de réduction des accidents de la circulation;
- d. Mesures visant à mitiger l'impact des travaux publics sur l'environnement;
- e. Renforcement du rôle des CRE et capacité de mise en oeuvre des politiques, y compris élaboration des mécanismes de prise de sanctions,
- f. Amélioration de la coopération entre les parties prenantes publiques et privées intéressées par un transit international efficace grâce à la création des comités nationaux et régionaux de facilitation ou des organes de coordination basés sur le corridor.

VI) UN PROGRAMME POSITIF EN MATIERE DE FE POUR L'AFRIQUE DANS LE CADRE DE L'OMC

Sur la base des propositions reçues jusqu'ici, plusieurs éléments faisant l'objet de négociations ont un caractère transversal et se retrouvent dans les trois articles. Il peut s'avérer utile de consolider ses préoccupations majeures en vue de condenser la portée des discussions et d'aborder correctement des aspects fondamentaux. Une telle approche pourrait être utilisée pour faire face à tous les éléments liés aux tarifs, à la documentation et à la publication, etc. Il est suggéré ci-après, quelques idées à examiner par les membres au moment de négocier un cadre de FE au sein de l'OMC.

Identification des besoins en matière de FE et Priorités avant Engagements³⁶

Tel qu'il ressort des dispositions du paragraphe 4 de l'annexe D, les négociations devraient se baser sur les besoins et priorités des Membres, leur permettant de s'assurer que les efforts consentis dans le cadre de la FE se font au mieux de leurs propres intérêts. Il est proposé ci-après quelques idées pour examen:

- Pour certains pays, notamment les PMA, une évaluation des besoins et une identification des priorités peuvent déjà requérir une assistance technique. Celle relative à l'appui au processus d'identification des besoins et des priorités a déjà été abordée par l'OMD dans le document intitulé "Liste d'auto évaluation de l'OMD au titre des articles V, VIII et X du GATT". L'évaluation des besoins devrait inclure également des éléments relatifs au traitement spécial et différencié, le renforcement des capacités, les implications en termes de coûts, l'assistance financière, et devrait comporter une analyse des mécanismes régionaux.
- En outre, l'Annexe D se réfère à l'engagement des pays développés à appuyer les négociations. Les pays africains devraient veiller à ce qu'un tel appui et une telle assistance soient fournis même durant la phase d'identification des besoins. Cet appui pourrait se traduire par la prise en charge des coûts de déplacement de Hauts fonctionnaires, de leurs capitales respectives à Genève, tant pour la participation aux négociations qu'à des ateliers pour un des échanges avec leur contre-parties africaines basées à Genève.
- Les besoins ne sont évidemment pas les mêmes selon qu'il s'agisse des pays en développement, des pays les moins avancés, des pays enclavés ou de ceux qui ne le sont pas et par conséquent, le processus d'identification ne s'appliquera pas selon une "approche uniforme". Pour faciliter la collecte de données, l'intervention de la Chine et du Pakistan (TN/TF/W/29) sur "l'identification des besoins et des priorités en matière de facilitation des échanges" pourrait s'avérer riche d'enseignement en ce qui concerne le mode de gestion de ce processus.
- La CNUCED peut aider ses Membres à développer les capacités requises pour l'évaluation des besoins et priorités à travers des projets nationaux et régionaux spécifiques intégrés à l'instar de ceux relatifs à l'institution d'organes nationaux de facilitation des échanges et les comités nationaux du commerce et du transport, lesquels permettent aux secteurs public et privé d'analyser des questions et de formuler des positions d'intérêt commun.
- Par ailleurs, le Secrétariat de l'OMC organise un programme portant sur des activités d'assistance technique qui suppose la participation tant au niveau national que régional, de hauts fonctionnaires basés dans les grandes capitales. Le Secrétariat est censé aider au processus d'identification des besoins et priorités. Durant ces ateliers, ainsi qu'à la collecte de données auprès des participants sur les problèmes pratiques qui affectent, de

³⁶ W/L/579, Annexe D, para. 4

leur avis, leurs r gouvernements respectifs dans le cadre de la FE. Il est prévu que le Secrétariat rende compte au reste du groupe de négociateurs sur cette base.

- En recourant à une coordination avec d'autres organisations internationales, ces informations peuvent être collectées également à travers un cadre intégré (CI) et le Programme mixte d'assistance technique intégrée (PMATI).
- L'évaluation des besoins et priorités doit se faire dans le contexte d'un cadre régional et celle-ci devrait faire ressortir les divergences résultant de la diversité des niveaux de développement économiques et régional entre les membres individuels, y compris les atouts et carences des mécanismes de transit.
- Le Secrétariat pourrait être sollicité pour entreprendre une étude sur la séquence et les liens qu'on retrouve dans les propositions relatives à la FE. Par exemple, certains éléments ne peuvent être mis en oeuvre qu'au terme d'autres phases initiales. Une contribution du Secrétariat pourrait illustrer les phases graduelles de mise en œuvre de toutes les propositions et les séquences nécessaires, correspondant aux différents niveaux de développement des membres. Elle pourrait permettre également de mobiliser le financement au titre d'une phase d'exécution particulière.

Traitement Spécial et Différencié: Portée et Opportunité des Engagements

Le consensus de Kigali a réitéré les préoccupations exprimées par les pays africains concernant les implications économiques inhérentes à la négociation de nouveaux accords dans le cadre de l'OMC, lorsqu'on tient notamment compte du fait que les engagements existants mettent déjà à l'épreuve leurs capacités. L'annexe D se conforme à la tendance des propositions de plusieurs pays africains à l'effet qu'il serait vital d'aborder la question relative aux contraintes financières et techniques des pays en développement, aux coûts de mise en œuvre de nouvelles dispositions, à la source et au mode de financement desdits coûts.³⁷ Au moment de la formulation des dispositions en matière de S&D, il faudrait avoir à l'esprit les considérations suivantes:

- Il est important de noter qu'en ce qui concerne les dispositions de l'annexe D, les PMA n'auront qu'à prendre des engagements "proportionnellement à leur niveau de développement individuel, à leurs capacités financières, selon leurs besoins en termes d'échanges commerciaux ou en fonction de leurs capacités administratives et institutionnelles.
- L'annexe D se réfère à la nécessité qu'un traitement spécial et différencié (ci-après dénommé TS&D) soit " octroyé au-delà du moratoire traditionnel accordé pour la mise en œuvre des engagements".
- La position commune du Groupe africain devrait viser le renforcement des dispositions relatives au TS&D ayant un rapport avec la FE, selon une perspective juridique (rendue précise, effective et opérationnelle). Un langage vague tel que celui contenu dans l'Article XXXVII du GATT de 1994, qui stipule que "[les pays [Membres] développés... *devront dans la mesure du possible* ...accorder une grande priorité aux efforts de réduction et d'élimination des barrières aux produits qui ont virtuellement ou potentiellement un

³⁷ Déclaration des ACP (2004) para. (d)

intérêt particulier en termes d'exportation... pour les pays en développement]", offre très peu de certitude juridique et se prête difficilement à une application quelconque.

- Dispositions relatives aux engagements préalables qui seraient basés sur la qualité et la pertinence de l'assistance technique.
- Dispositions permettant aux engagements de se conformer au niveau du développement tout en permettant suffisamment de flexibilité et d'espace politique pour être en mesure de poursuivre d'autres objectifs nationaux.
- Dispositions offrant la possibilité d'engagements flexibles et des procédures variables de mise en oeuvre.
- Dispositions conférant aux pays africains, le mandat pour requérir l'assistance technique auprès des pays membres développés, en vue de la mise en œuvre de nouveaux engagements pris au sein de ce groupe de négociation.
- Dispositions permettant aux pays africains d'amorcer une transition à travers certains engagements, en vue de préserver certains aspects sensibles tels que les recettes.

Mise en œuvre: fourniture effective de l'assistance technique et financière, ainsi que d'un appui pour le renforcement des capacités³⁸

En vue de permettre aux pays en développement et ceux les moins avancés de tirer profit des avantages inhérents à la facilitation des échanges, il est indispensable de s'assurer et de prendre en compte les besoins de ces pays ainsi que leur aptitude à mettre en œuvre les conclusions auxquelles ils seraient parvenus à l'avenir.

- Les pays africains devraient identifier leurs besoins spécifiques en matière d'assistance technique comme condition préalable à la mise en œuvre des engagements. L'annexe D prévoit des dispositions sur la cohésion et la collaboration avec des organisations internationales à l'instar du FMI, OCDE, CNUCED, OMD et de la Banque mondiale, en vue de mobiliser une assistance technique et opérationnelle effectives et aux fins du renforcement des capacités. Un certain nombre d'initiatives sur le renforcement des capacités, lancées par des institutions comme l'OMD, la CNUCED et la Banque mondiale, existent déjà (voir annexe B).
- Le résultat des négociations pourrait aboutir à certains engagements dont la mise œuvre nécessiterait l'appui de certains membres, pour le développement des infrastructures de la part de certains membres'. Au cas où les engagements nécessiteraient le développement des infrastructures, la mise en œuvre est subordonnée à un tel soutien et, une telle assistance.
- En outre, l'annexe D se réfère à la nécessité d'élaborer les dispositions relatives à une 'coopération effective entre les administrations douanières ou tout autre organe approprié, sur la facilitation des échanges et les questions d'application des procédures douanières'. Les pays africains pourraient alors proposer que l'assistance technique soit liée à une telle coopération.

³⁸ W/L/579, Annexe D, para. 5-6

- Il est important que toute assistance technique soit véritablement bénéfique pour les pays en développement et ceux les moins avancés, et l'annexe D prévoit une revue de telles mesures afin de s'assurer qu'elles appuient effectivement la mise en œuvre des engagements.
- Il est possible d'identifier un certain nombre de liens intimes dans les propositions faites par les membres au titre de la FE. Ces grands principes sont utiles en ce qu'ils permettent de se maintenir dans la perspective, au moment de l'examen des approches de mise en oeuvre. Il s'agit de la transparence, de la cohérence, de la prévisibilité, de la non-discrimination, de la simplification, de la non-restriction et d'un processus adéquat
- La mise en oeuvre devrait se faire selon une approche transversale étant donné que plusieurs propositions sur les trois articles touchent à des questions similaires de frais et droits, de formalités, de documentation, de procédures douanières, etc.

Interprétation des dispositions de l'Article V

- Le libre mouvement des marchandises en transit ne concerne pas essentiellement les pays enclavés. Bon nombre d'opérateurs commerciaux doivent compter sur la possibilité de transport à travers des pays voisins comme alternative la plus appropriée et la plus économique pour importer et exporter leurs marchandises. De ce fait, les mécanismes régionaux pourraient s'avérer plus pertinents par rapport aux dispositions multilatérales de l'article V.
- En outre, les préoccupations légitimes en termes de politique, et en rapport par exemple, avec la sûreté nationale, la santé, la sécurité et l'environnement, ne doivent pas être compromises d'une manière ou d'une autre. Les Membres peuvent se préoccuper également de la contre-bande, des détournements et des problèmes au niveau de l'immigration. A cet effet, les exceptions accordées aux termes des articles XX et XXI du GATT s'appliquent entièrement, sont pertinentes et ne devraient pas être perdues de vue.
- Même si on envisage des mécanismes régionaux, il peut s'avérer nécessaire de clarifier les dispositions relatives aux NPF dans ce contexte, pour les pays non-membres appartenant à un groupement régional.
- L'article V n'a jamais été appliqué dans le cadre des mécanismes de règlement des litiges mais il y a eu cependant des consultations à ce propos. On peut arguer que cet article requiert quelques amendements ou des clarifications et que les membres pourraient envisager la possibilité de consacrer quelques efforts en termes de négociation dans le cadre de l'OMC plutôt qu'au niveau régional. A cet effet, les APE pourraient constituer un forum approprié pour examiner quelques-unes de ces questions et mobiliser des financements. Par exemple dans l'article V, il est stipulé la nécessité d'avoir des mécanismes de pistage des cargos et des infrastructures.
- Les pays africains peuvent éprouver des difficultés à prendre des engagements vis-à-vis des nouvelles législations dans le cadre de l'article V, parce que cela semble être le

domaine où ils accusent un retard considérable et où ils ont plus de difficultés pour mettre en œuvre des instruments et obligations existants en matière de transit. Il faudrait donc définir clairement, les nouveaux besoins en termes de FE. En outre, les besoins en infrastructures pourraient mieux évaluer dans un contexte régional car les problèmes liés aux routes, aux voies ferrées et aux ports tendent à affecter l'ensemble de la région et non seulement quelques pays spécifiques. Ces besoins devraient être liés par ailleurs, aux efforts de bailleurs de fonds visant à développer les moyens de transport ainsi que les infrastructures frontalières et commerciales.

- Les Etats membres devraient faire montre de flexibilité afin de poursuivre leurs propres priorités dans un contexte même régional. Si par exemple le volume du commerce intra-régional est faible, les membres pourraient envisager aisément la possibilité de mettre en œuvre d'autres engagements de grande importance, au titre des accords conclus dans le cadre de l'OMC, et non pas s'intéresser exclusivement aux questions de transit.
- Les éléments transversaux tels que les frais et droits pourraient être examinés dans le cadre de l'OMC. Il faudrait cependant, envisager une approche régionale centralisée, laquelle pourrait s'avérer utile dans la mesure où les pays voisins sont à même de mieux harmoniser, standardiser et réviser les mécanismes de transit, y compris les barèmes tarifaires
- Il existe une proposition concernant le traitement de NPF à accorder à tous les moyens de transport. Les membres sont tenus de faire preuve de prudence à cet égard car certains modes de transport sont hasardeux que d'autres eu égard à la sécurité et aux questions des politiques publiques que connaissent les pays de transit

Interprétation des dispositions de l'Article VIII

- Il faudrait retenir que l'article VIII n'impose aucune obligation juridique de réduire le nombre et la diversité des tarifs et droits, ni de simplifier les formalités d'import-export. Les membres peuvent cependant envisager cette possibilité, en vue de faciliter les activités du secteur privé en matière d'importation et d'exportation.
- Les membres peuvent avoir besoin d'examiner les aspects sensibles liés aux recettes douanières vu que certaines propositions impliquent la réduction des tarifs et droits prélevés par les pouvoirs publics à travers la normalisation des barèmes tarifaires. Les pays africains pourraient proposer des mécanismes de TS&D de réduire graduellement ces tarifs, par souci de flexibilité.
- En ce qui concerne les tarifs et droits, la plupart des pays africains encourrent des coûts de transaction assez élevés dans le domaine de la FE. Certains de ces coûts échappent au contrôle des autorités publiques. Comment donc les gérer? Et combien de temps faudrait-il au secteur public pour les réduire graduellement? La flexibilité à cet effet, devrait conférer un certain espace aux pays africains afin de leur permettre de poursuivre les options politiques répondant aux besoins individuels des Etats membres et du secteur

privé. Un dialogue dans cadre régional peut s'avérer utile car il permettrait d'intégrer les points de vue des partenaires commerciaux régionaux et d'envisager éventuellement des solutions régionales

- La gestion de l'information est une composante importante des formalités douanières. Les pays africains pourraient agir en symbiose avec des institutions internationales pertinentes afin de répondre au besoin de modernisation et d'automatisation tel le cas pour le système ASYCUDA. Il faut cependant, un financement approprié fourni par les pays développés conformément aux engagements pris dans le cadre de l'Annexe D, s'il faut appliquer les nouvelles règles basées sur le transfert de données et les procédures centralisées.
- La simplification des procédures et de la documentation aux frontières, la gestion du risque et la coopération entre les agences intervenant aux frontières offrent quelques avantages manifestes. Plusieurs africains par exemple, ont adopté un système de documentation administrative unique (DAU) et la norme UNLK pour les documents commerciaux
- La publication des barèmes tarifaires sur Internet peut vraisemblablement réduire les formalités auxquelles sont soumis les opérateurs commerciaux et accroître la transparence. Cependant, ceci exigerait de la part des autorités, de collecter des informations sur les tarifs auprès des entités privées, et d'exercer un certain contrôle sur ces tarifs. Il y a certes, des implications réglementaires et institutionnelles pour les gouvernements africains, avec des exigences en matière de ressources financières et techniques substantielles. Il faudrait accorder une attention particulière à ces propositions mais les pays africains ne pourraient publier les barèmes tarifaires qu'à travers les moyens les plus appropriés et dans l'une quelconque des langues officielles de l'OMC.

Interprétation des dispositions de l'Article X

- Les propositions faites aux termes de l'Article X requièrent une réforme à long terme des pratiques institutionnelles, y compris les procédures judiciaires et réglementaires. Les membres pourraient examiner soigneusement les dispositions non-contraignantes pertinentes, parce que ces procédures vont au-delà des attributions des services de douanes et impliquent plutôt d'autres institutions administratives.
- D'autre part, la mise en oeuvre desdites dispositions devrait permettre une certaine flexibilité aux pays respectifs pour qu'ils puissent appliquer une approche qui tienne compte de leur niveau de développement individuel tout en répondant aux objectifs fondamentaux liés à la transparence et à la prévisibilité des réglementations commerciales.
- En outre, les propositions faites par les pays africains au titre de cet article, pourraient fournir des idées aux membres qui leur permettraient de régler les divergences inhérentes à

l'environnement commercial formel et informel qui sont propres à bon nombre de pays africains

- Les pays africains devraient également évaluer le degré de maturité du processus d'établissement des lois d'examiner les propositions sur la revue et les consultations avec les membres de l'OMC et les autres parties intéressées.
- Les dispositions relatives à la publication des pénalités et à la soumission des raisons de rejets d'une documentation sont pertinentes d'un point de vue de l'administration publique et de la bonne gouvernance dans la mesure où celles-ci se conforment aux notions de transparence et de justice administrative. Cependant, les pays africains devraient garder à l'esprit que l'obligation de publier les pénalités suppose des amendements aux réglementations en matière d'importation et d'exportation et qu'il faudrait convenir également d'un calendrier approprié. Le fait de fournir des raisons devant justifier les décisions à prendre, implique un poids administratif additionnel sur les autorités douanières. Les pays devraient donc évaluer leur capacité institutionnelle à cet effet.
- En outre, la publication sur Internet, la publication en d'autres langues de l'OMC et la publication avant la mise en oeuvre pourraient s'avérer fastidieuses pour certains pays africains et se placer hors de portée de la compétence de l'article X. Le TS&D peut être requis, il s'agira des meilleures initiatives subordonnées à l'assistance technique conformément aux dispositions de l'annexe D 6.
- Les exigences en matière de justice administrative telles que la notification préalable sous forme de publication et les mécanismes de revue, requièrent toutes, des ressources à commettre par les gouvernements. La formation des cadres devant animer les structures judiciaires, les tribunaux arbitraux et administratifs, constituera une composante importante en matière de besoins en FE de bon nombre des pays africains.
- Les pays africains devraient également envisager de régler les problèmes de barrières non-douanières qui compromettent le mouvement accéléré des marchandises dans les marchés d'exportations. Il s'agit entre autres, de règles d'origine trop bureaucratiques, d'exigences en matière de TBT et de SPS dont il est fait de plus en plus recours comme outils de politique commerciale visant à limiter l'accès au marché. Par ailleurs, l'accès aux informations pertinentes sur l'applicabilité et la prévisibilité fait parfois défaut. Les pays africains devraient examiner les propositions faites eu égard à ces préoccupations tel que stipulé dans la Convention internationale sur l'Harmonisation des Mécanismes de Contrôle des Marchandises aux Frontières de 1982. Les éléments contenus dans une telle proposition pourraient inclure les consultations, les revues périodiques et la publication avant la mise en oeuvre.
- Une administration uniforme, des décisions anticipées sur la classification tarifaire, avant importation et avant consultation et la création de postes de renseignement, vont au-delà de la portée de l'article X. Un examen judicieux des commentaires et observations reçus avant finalisation, requiert une capacité adéquate et il y a risque que les pays ne soient pas en mesure de gérer la masse des commentaires et observations reçus, ce qui ne permettrait pas de rendre justice à cette exigence. Certains pays peuvent avoir déjà pris

des dispositions dans le cadre de leur processus législatif pour permettre ces consultations préalables.

- Certaines propositions sur l'article X pourraient se situer au-delà du mandat parce qu'elles n'ont pas un caractère général. Les pays africains devraient éviter tout commentaire sur les domaines hors de leurs capacités et leurs besoins institutionnels, mais ils devraient plutôt consacrer leurs efforts de négociation aux préoccupations plus cruciales telles que l'évaluation du risque, la contrebande et la corruption.

Conclusion

La facilitation des échanges est en définitive une source potentielle de promotion de la croissance en Afrique et les pays africains ont besoin de continuer à mettre l'accent sur une approche intégrée et cohérente. Les progrès réalisés dans le cadre d'une approche aussi générale n'impliquent pas cependant, une obligation multilatérale. Il est donc important de créer un cadre politique flexible pour l'élaboration des règles devant permettre aux pays de s'engager conformément à leurs propres priorités et capacités. Les membres devraient pouvoir prendre des engagements par anticipation, avec la possibilité de le lier à la pertinence des efforts de renforcement des capacités. Un cadre de suivi basé sur un accord multilatéral sera nécessaire. Un tel processus de revue doit être en mesure de contrôler et d'évaluer les engagements pris, la capacité de mise en oeuvre, ainsi que la disponibilité de l'assistance technique et financière. Il ressort de l'expérience qui découle du programme de facilitation des échanges en cours, que le coût d'un accord multilatéral ambitieux portant sur la facilitation des échanges sera élevé et peut être bien hors portée de la capacité des pays africains. Il existe par conséquent, la nécessité de créer un fonds pour la facilitation des échanges commerciaux en vue de faire face aux besoins en matière d'ajustement des coûts résultant de nouveaux engagements au titre des accords finaux de l'OMC sur la facilitation des échanges.

La prochaine étape en vue d'une participation adéquate du continent africain à ces négociations, consistera à documenter la situation dans un groupe donné de pays sélectionnés, lequel aurait accompli des progrès relativement sensibles dans ces domaines et qui peut servir d'exemple de "meilleures pratiques". Ces cas peuvent être utilisés pour concevoir un programme exhaustif à entreprendre par un pays africain donné en vue de se conformer aux dispositions d'un accord multilatéral sur la facilitation des échanges, avec la possibilité que les éléments contenus dans la proposition soumise actuellement, deviennent contraignants. De plus, les propositions faites au groupe de négociation sur la facilitation des échanges peuvent viser spécialement à prendre en compte les préoccupations des pays africains et à présenter des positions éventuelles à la suite d'une évaluation des besoins.

ANNEXE A:

Modalités de négociations stipulées à l'annexe D des accords de juillet:

1. Les négociations doivent viser à clarifier et améliorer les dispositions pertinentes des articles V, VIII et X du GATT de 1994 en vue d'accélérer le mouvement, la libération et le dédouanement des marchandises en transit. Les négociations devraient également viser à renforcer l'assistance et l'appui techniques requis pour le renforcement des capacités dans ce domaine. Les négociations devraient viser par ailleurs, à promouvoir une coopération effective avec les services de douane ou toute autorité habilitée en matière de facilitation des échanges et de respect de la réglementation douanière en vigueur.
2. Les résultats de négociations doivent prendre pleinement en compte le principe du traitement spécial et préférentiel, eu égard aux pays en développement et les moins avancés. Les membres reconnaissent que ces principes devraient aller au-delà de l'octroi des moratoires classiques pour la mise en oeuvre des engagements pris. En particulier, la portée et l'opportunité des engagements à conclure doivent être liées à la capacité de mise en oeuvre des pays membres en développement et les moins avancés. Il est convenu d'autre part que ces membres ne sont pas tenus de réaliser des investissements dans des projets d'infrastructures qui se situent au-delà de leur capacité.
3. Les pays membres moins avancés n'auront qu'à prendre des engagements à hauteur de leur niveau de développement individuel, de leurs besoins financiers et commerciaux ou de leurs capacités administratives et institutionnelles.
4. Dans le cadre des négociations, les membres chercheront à identifier leurs besoins et priorité en matière de facilitation des échanges, notamment ceux des pays en développement et les moins avancés, et ils prendront également en compte les préoccupations des pays en développement et moins avancés, en rapport avec les implications financières inhérentes aux mesures proposées.
5. Il est un fait notoire que la fourniture de l'assistance et de l'appui technique aux fins de renforcement des capacités est cruciale pour les pays en développement et les moins avancés afin de leur permettre de participer pleinement et de tirer avantage des négociations. Les membres, en particulier ceux de pays développés devraient donc s'engager à accorder une assistance et un appui technique appropriés Durant les négociations.
6. L'assistance et l'appui techniques devraient être également mis à disposition pour aider les pays en développement et les moins avancés à mettre en oeuvre les engagements résultants des négociations, conformément à leur nature et à leur portée. Dans ce contexte, il est reconnu que les négociations pourraient déboucher certains engagements dont la mise en oeuvre nécessiterait un appui de la part de quelques membres, pour le développement des infrastructures. Dans certains cas limités, les membres des pays développés déploieront tous les efforts en vue de mettre à disposition une assistance et un appui directement liés à la nature et à la portée des engagements afin d'en faciliter la mise en oeuvre. Il se trouve cependant, que dans les cas où l'assistance et l'appui requis pour le développement de telles infrastructures ne seraient pas disponibles, et où un pays en développement ou un membre du

groupe des pays les moins avancés ne disposerait pas de la capacité nécessaire, la mise en œuvre ne sera pas requise. En dépit des efforts à déployer pour mobiliser l'appui et l'assistance nécessaires, il faut retenir que les engagements à fournir un tel appui ou une telle assistance ne sont pas illimités/

7. Les membres conviennent d'évaluer la pertinence de l'assistance et de l'appui fournis, ainsi que de leur aptitude à soutenir la mise en œuvre des résultats des négociations.
8. En vue de rendre plus efficaces et plus opérationnelles, l'assistance technique et les initiatives de renforcement des capacités, ainsi que de garantir une meilleure cohésion, les membres devront inviter les organisations internationales pertinentes, à l'instar du FMI, de l'OCDE, la CNUCED, l'OMD et la Banque mondiale, à consentir un effort collaboratif dans ce domaine
9. Il faudrait véritablement compte des travaux pertinents entrepris dans ce domaine, par l'OMD et les autres organisations internationales.
10. Les paragraphes 45-51 de la Déclaration ministérielle de Doha s'applique à ces négociations. Lors de sa première session, après celle de juillet, le Conseil général et le Comité des négociations sur le commerce devront instituer un groupe de négociation sur la facilitation des échanges et désigner son président. La première réunion du groupe de négociation devra convenir d'un plan de travail et d'un calendrier de réunion.

ANNEXE B: PROGRAMME DE RENFORCEMENT DE LA CAPACITE AU TITRE DE LA FACILITATION DES ECHANGES

BANQUE MONDIALE

Dans les négociations qui ont abouti à l'accord de juillet, les négociations de l'OMC ont identifié que la Banque mondiale, l'OMD, OCDE et FMI en tant qu'institutions internationales pertinentes capables d'offrir l'assistance technique et le renforcement de la capacité d'appuyer les négociations. Les activités de la Banque mondiale sur le financement du pays et le dialogue en matière de politique sont liés au groupe chargé de la Banque dont le rôle est de consolider les politiques commerciales axées sur la demande, les infrastructures et les réformes douanières. À cet égard, la Banque mondiale a préparé un guide de facilitation des négociations du commerce au niveau de l'OMC pour assister les membres en développement et les membres des PMA de l'OMC. Le guide prévoit la création d'un mécanisme pour acquérir, consolider et coordonner la dissémination de l'information et conseiller les négociateurs installés à Genève, sur la base d'un bon nombre de parties prenantes au sein du pays. Les mécanismes de coordination requièrent la mise en place d'un seul point de contact, politiquement soutenu et qui est responsable de recevoir les requêtes et les disséminer aux différents experts pour donner des réponses et par la suite consolider les réponses à communiquer à leur tour aux négociateurs à Genève.

L'agence de coordination compétente portera la responsabilité de mettre en place un groupe (appelé groupe de facilitation des négociations dans le guide) dont la responsabilité sera de développer et d'administrer les mécanismes de coordination. Le président du groupe est chargé de contacter les organes gouvernementaux en les invitant à nommer des représentants qui joueront le rôle de points focaux au sein de l'agence pour se saisir des questions issues des négociations. Le guide se penche également sur le processus de mener des consultations avec des parties prenantes publiques et privées et propose l'usage de la matrice d'analyse des problèmes des parties prenantes pour identifier les parties prenantes, des questions qui requièrent des clarifications, des réponses, des implications et la date limite pour communiquer les résultats des consultations au groupe de coordination des négociations. Les négociations doivent respecter l'échéancier de Genève, donner une description claire et sans équivoque de la question et clarifier brièvement la position des négociations.

Pour ce faire, le document donne quelques directives sur comment analyser les questions en se servant de deux techniques à savoir, une analyse situationnelle et une analyse des lacunes. L'analyse situationnelle compare le cadre juridique actuel et les processus administratifs relatifs aux dispositions des articles concernés de GATT, examinées dans les négociations. L'analyse identifie les éléments auxquels un membre de l'OMC se conforme déjà et ceux pour lesquels les membres ne sont pas conformes. Suite à cette analyse, une analyse détermine quelles ressources ou activités doivent être mises en place pour combler toute lacune pour mettre en œuvre une proposition donnée. L'analyse serait idéalement menée par l'agence habilitée à cet effet. Un retour d'information doit se faire par le biais du groupe de coordination de la facilitation du commerce auprès des négociateurs siégeant à Genève. La Banque mondiale a sélectionné plusieurs pays pilotes tels que l'Ouganda pour la mise en œuvre de cette approche.

PMF

Le partenariat mondial de facilitation de transport et échanges (PMF) est un seul guichet pour des ressources de facilitation des échanges au plan mondial qui vise à mettre ensemble toutes les parties intéressées, publiques, privées, nationales et internationales pour contribuer aux améliorations importantes dans le domaine de facilitation du transport et du commerce. Les partenaires ont ensemble convenu de concevoir et d'entreprendre des programmes spécifiques pour réaliser cet objectif exploitant les différents avantages comparatifs respectifs du problème sous-examen

OMD

L'**OMD** appuie les négociations sur la facilitation des échanges de plusieurs manières. L'institution a produit d'abord, des repères pour l'auto évaluation en vue de mieux appréhender l'administration des procédures en rapport avec les trois articles. Pour chaque article, ces repères couvrent les questions relatives à la gestion stratégique, aux ressources, aux cadres juridiques, aux procédures et systèmes, à la TIC, à la coopération extérieure, à la communication, au partenariat et à l'intégrité. Ces repères sont basés sur un cadre de diagnostic de l'OMC servant d'évaluation des besoins en matière de renforce des capacités dans le domaine douanier. L'OMD espère que ces repères pourraient aider les gouvernements à envisager un programme de modernisation plus exhaustif du secteur douanier. En outre, l'étude entreprise par l'OMD s'est avérée utile en tant qu'outil d'évaluation du temps moyen consommé entre l'arrivée des marchandises et leur libération à chaque étape douanière. En se servant de cette étude (TRS), les pays peuvent identifier les problèmes et les obstacles au mouvement transfrontalier des marchandises et y apporter des solutions appropriées dans le cadre des négociations. L'OMD a entrepris également un programme régional sur le renforcement des capacités dans le but de promouvoir la Convention révisée de Kyoto de 1999.

CNUCED

Les lignes directrices de la **CNUCED** en vue de l'évaluation des besoins et priorités de la Facilitation des Echanges (FE) dans les PMA seront bientôt disponibles. D'autre part, la CNUCED a abrité des ateliers à Genève destinés à 19 pays du champ et au groupe africain, sur les trois articles, dans le but de rechercher des positions communes pour les négociations. Cette assistance a été mise à disposition par le Fonds Spécial de Suède. Au plan régional, le projet de promotion du système ASYCUDA a été lancé en vue de la modernisation et de l'informatisation des administrations douanières de 31 pays africains.

OCDE

Les publications de l'OCDE sur la Facilitation des échanges, sur les questions en rapport avec les tarifs douaniers sont une contribution importante à ces négociations.

ANNEXE C

Article V – Libre mouvement des marchandises en transit

1. les marchandises (y compris les bagages), ainsi que les vaisseaux et autres moyens de transport, sont réputés être en transit, lorsque la traversée du territoire d'une partie contractante avec ou sans possibilité de transbordement, d'entreposage, de déchargement ou de changement d'un moyen de transport, ne constitue qu'une partie du voyage commençant et se terminant au-delà des frontières du territoire de la partie contractante ainsi traversé. Le mouvement des marchandises d'une telle nature est dénommé "passage en transit".
2. il est accordé un libre mouvement de transit à travers le territoire d'une partie contractante, via l'itinéraire le plus commode pour le transit international, pour le passage en transit vers ou en provenance du territoire d'autres parties contractantes. Il ne sera fait aucune distinction sur la base du pavillon du vaisseau, du port d'origine, de départ, d'entrée, de sortie ou de destination, ni sur toute circonstance liée à la propriété des marchandises, du vaisseau ou d'autres moyens de transport.
3. toute partie contractante peut requérir que le passage en transit à travers son territoire se fasse à partir du poste douanier le plus approprié sauf dans les cas de non-observation des législations et réglementations douanières en vigueur, les convois partant de ou à destination du territoire d'autres parties contractantes ne doivent pas être soumis à des retards ou restriction indus et devront être exemptés des frais et droits de douane ainsi d'autres taxes de transit imposées à cet effet, à l'exception de taxes et droits de transport et de re-transport et de ceux relatifs aux charges administratives imputables au titre du transit ou des services rendus.
4. tous les droits et réglementations imposés par les parties contractantes dans le cadre du passage en transit à destination ou au départ du territoire d'autres parties contractantes doivent être raisonnables, en tenant compte des conditions du passage.
5. Eu égard à tous les droits, réglementations et formalités relatifs au transit, chaque partie contractante doit accorder aux marchandises en transit à destination ou au départ du territoire de toute partie contractante, un traitement pas favorable que celui accordé aux marchandises en transit à destination ou au départ du territoire d'un pays tiers.
6. Chaque partie contractante doit accorder aux marchandises ou aux produits de passage en transit sur le territoire de toute autre partie contractante, un traitement pas moins favorable que celui accordé à de telles marchandises si elles avaient été transportées de leur port d'origine jusqu'à leur destination finale, sans passer par le territoire d'une telle autre partie contractante. Toute partie contractante est cependant libre de maintenir ses exigences en matière d'expédition directe à la date de signature du présent accord, eu égard à toute marchandise au titre desquelles une telle expédition directe est une condition préalable d'éligibilité d'entrée desdites marchandises moyennant des tarifs douaniers préférentiels ou si celles-ci ont un rapport avec la méthode d'évaluation du tarif douanier utilisée par la partie contractante au titre du paiement des droits de douane.
7. Les dispositions du présent article ne s'applique pas au mouvement des aéronefs en transit mais devra plutôt s'appliquer au transport des marchandises par avion et en transit (y compris les bagages).

*note d'interprétation des dispositions du paragraphe 5:

En ce qui concerne les frais de transport, le principe énoncé dans le paragraphe 5 se réfère au produit similaire transporté sur un même itinéraire et dans les mêmes conditions.

ANNEXE D

Article VIII – Frais et Formalités liées à l'Importation et à l'Exportation

1. (a) Tous les frais et charges de quelque nature que ce soit (autres que les taxes à l'importation et à l'exportation et autres que les taxes requises aux termes de l'Article III) imposés par les parties contractantes ou en rapport avec l'importation ou l'exportation, devront être limités en termes de montant, aux coûts approximatifs des services rendus et ne devraient pas représenter toute protection indirecte des produits locaux ou une imposition sur importations ou sur les exportations pour des besoins fiscaux.
(b) les parties contractantes reconnaissent la nécessité de réduire le nombre et la diversité des droits et frais dont il est fait référence à l'alinéa (a).
(c) les parties contractantes reconnaissent également la nécessité besoin de minimiser l'incidence et la complexité relatives aux formalités d'importation et d'exportation, ainsi que pour la réduction et la simplification des obligations en matière d'importation et l'exportation, eu égard à la documentation.*
2. Une partie contractante devra, dès soumission de la requête par une autre partie contractante ou par des PARTIES CONTRANCTANTES, revoir l'application de ces législations et règlements en ce qui concerne les dispositions du présent Article.
3. Aucune partie contractante ne devra imposer une pénalité substantielle pour de violations mineures des réglementations douanières ou d'exigences de procédurales. En particulier, aucune pénalité, eu égard à une omission quelconque ou faute en matière de documentation douanière, laquelle est facilement rectifiable et commise évidemment sans aucune intention frauduleuse ni pour cause de négligence flagrante, ne devra pas être plus grave pour nécessiter un simple avertissement".
4. Les dispositions du présent Article devront s'étendre aux frais, charges, formalités et aux obligations imposés par les autorités gouvernementales en matière d'importation et d'exportation, y compris celles relatives à:
 - (a) transactions consulaires, telles les factures et certificats consulaires;
 - (b) restrictions quantitatives;
 - (c) octroi de licence;
 - (d) contrôle de change ;
 - (e) services des statistiques;
 - (f) documents, documentation et certification;
 - (g) analyses et inspection; et
 - (h) quarantaine, hygiène et pulvérisation.

* note d'interprétation des dispositions du paragraphe 1 (c):

1. L'Article VIII ne couvre pas l'utilisation de taux de change multiples comme tel, les paragraphes 1 et 4 condamnent l'utilisation des taxes ou frais des changes en tant que mécanisme pour la mise en œuvre du régime des pratiques monétaires multiples; si cependant, une partie contractante utilise des taux de change monétaire multiple aux fins de balance des paiements avec l'autorisation du Fonds Monétaire International, les dispositions du paragraphe 9(a) de l'Article XV protègent entièrement sa position.
2. il serait contraire aux dispositions du paragraphe 1 si, lors de l'importation des produits du territoire d'une partie contractante vers le territoire d'une autre partie contractante, la

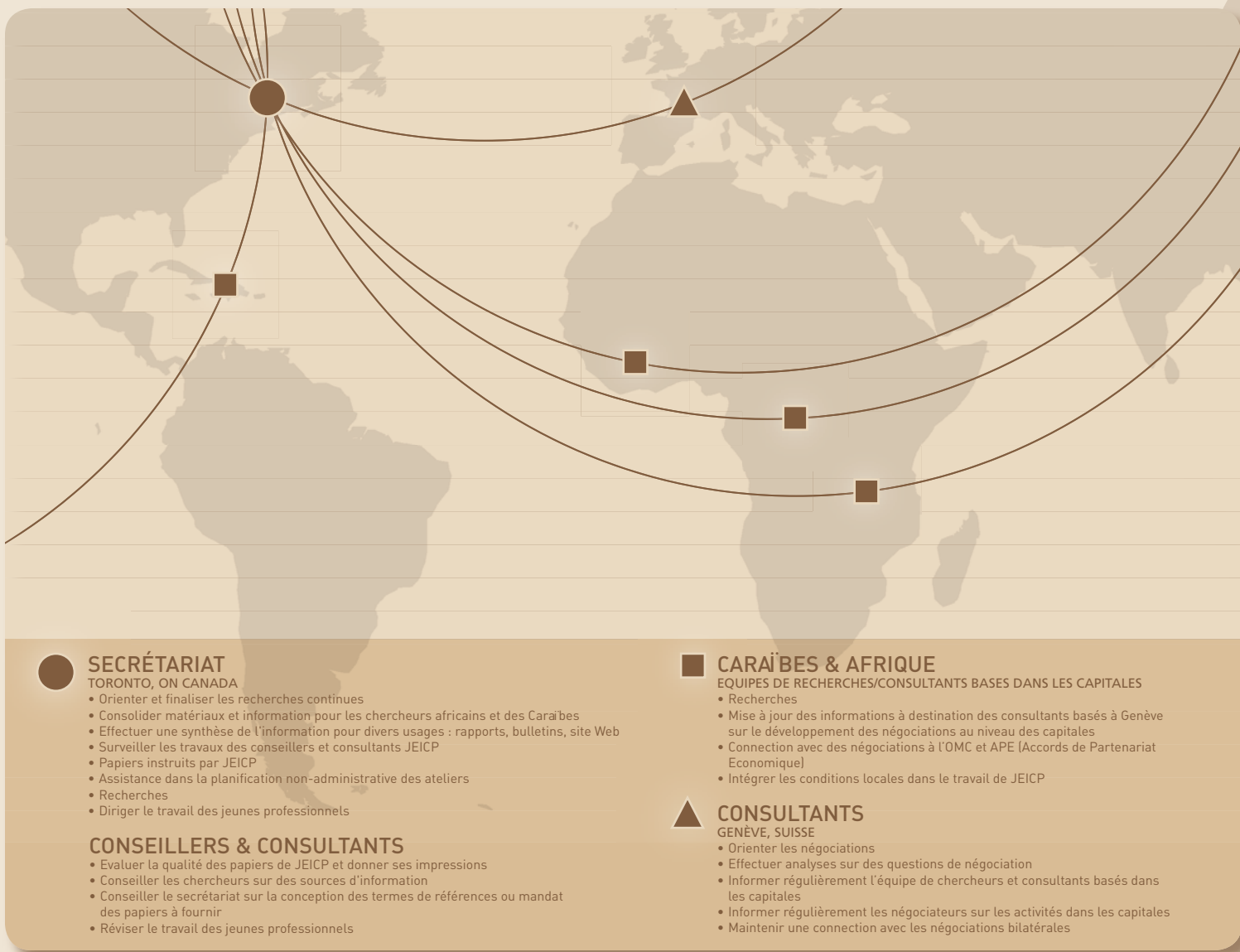
production des certificats d'origine n'est requise que dans la mesure où cela est strictement indispensable

ANNEXE E

ARTICLE X Publication et administration des réglementations commerciales

1. Les législations, les réglementations, les décisions judiciaires et administratives d'application générale, rendues effectives par une des parties contractantes, et en ce qui concerne la classification ou à l'évaluation des produits aux fins des formalités douanières ou en rapport aux tarifs douaniers, taxes ou autres charges, ou encore aux exigences, restrictions ou prohibitions sur les importations ou les exportations ou sur le transfert des paiements dus ou celles affectant la vente, la distribution, le transport, l'assurance, l'entreposage, l'inspection, l'exposition, le traitement, le mixage etc., devraient être publiés promptement de manière à permettre aux gouvernements et aux importateurs et exportateurs, de s'en familiariser. Les accords affectant les politiques commerciales internationales qui existent entre un gouvernement ou une agence gouvernementale d'une partie contractante d'une part, et un gouvernement ou une agence gouvernementale d'une autre partie contractante d'autre part, devront également être publiés. Les dispositions du présent paragraphes ne requièrent pas qu'une partie contractante divulgue des informations confidentielles qui pourraient faire obstruction à la loi et qui pourraient être contraires à l'intérêt public ou pourraient être préjudiciables aux intérêts commerciaux légitimes d'une entreprise particulière, fût-elle publique ou privée.
2. Aucune mesure d'application générale, prise par une partie contractante affectant un paiement anticipé et un tarif douanier ou autre frais sur les importations, au titre d'une pratique uniforme établie, ou imposant une nouvelle ou d'autres obligations, restrictions ou prohibitions sur les importations ou sur les transferts y relatifs, ne devra être mise en œuvre avant sa publication officielle
3. (a) Chaque partie contractante devra administrer de façon uniforme, impartiale et raisonnable toutes ses législations, réglementations, décisions judiciaires et administratives du genre visé au paragraphe 1 du présent article.
(b) Chaque partie contractante devra maintenir ou instituer des tribunaux judiciaires, arbitraux ou administratifs, pour des raisons entre autres, de revue et de correction promptes de toute action administrative relative aux questions des agences douanières, à moins qu'un appel ne soit introduit auprès d'un tribunal de grande instance dans les délais prescrits aux importateurs pour faire appel; sous réserve que l'administration centrale d'une telle agence prenne des mesures nécessaires pour un réexamen du dossier, s'il existe de bonnes raisons de penser que la décision initiale était contraire aux principes juridiques en vigueur ou aux faits établis.
(c) Les dispositions de l'alinéa (b) du présent paragraphe ne requièrent pas l'élimination ou la substitution des procédures en vigueur dans le territoire d'une partie contractante à la date de signature du présent accord, lequel préconise en fait une revue objective et impartiale, des actions administratives même si de telles procédures ne sont pas entièrement ou formellement indépendante des agences chargées de leur application. Toute partie contractante utilisant de telles procédures devra, à la demande, fournir aux PARTIES CONTRACTANTES, des informations complètes pertinentes de sorte à déterminer si ces procédures se conforment aux exigences du présent alinéa.

Réseau d'appui analytique de JEICP



Juristes et Économistes Internationaux Contre la Pauvreté (JEICP)

1240 Bay Street, Suite 602

Toronto, Ontario

Canada M5R 2A7

Téléphone : +1 416 946 3107

Télécopieur : +1 416 946 0797

Courriel : ileap@ileap-jeicp.org

www.ileap-jeicp.org