



Imani Development

INVENTAIRE DES OBSTACLES NON TARIFAIRES RÉGIONAUX: RAPPORT DE SYNTHÈSE

PROJET DE RAPPORT

Préparé pour : Programme régional de facilitation du
commerce





Préparé par : Imani Development

Juin 2007



TABLE DES MATIERES

SECTION

GLOSSAIRE DES ABBRÉVIATIONS.....	
1. INTRODUCTION.....	
2. CLASSIFICATION DES OBSTACLES NON TARIFAIRES (ONT)	
3. HISTORIQUE ET SITUATION DES ONT DANS LA RÉGION	
4. CONCLUSIONS.....	
5. RECOMMANDATIONS.....	
ANNEXE 1: SYNTHÈSE DES RAPPORTS DE PAYS.....	
ANNEXE 2: GLOSSAIRE DES TERMES COMMERCIAUX	
ANNEXE 3: EXTRAIT DU DOCUMENT DE L'OMC TN/MA/S/5/REV.1 DE NOVEMBRE 2003	
ANNEXE 4: EXEMPLE DU RAPPORT DU COMESA SUR LES ONT	
ANNEXE 5: Commerce intra COMESA (2005)	
ANNEXE 6: PROCESSUS PROPOSÉ POUR LA RÉDUCTION DES ONT DANS LA SADC	
ANNEXE 7: MATRICE PROPOSÉE POUR LA SURVEILLANCE ET L' ÉLIMINATION DES ONT AU NIVEAU NATIONAL	

GLOSSAIRE DES ABBRÉVIATIONS

ACP	Pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique
AGOA	Loi sur la croissance et les opportunités de commerce en Afrique
BLNS	Botswana, Lesotho, Namibie et Swaziland
CMA	Zone monétaire commune
COMESA	Marché commun de l'Afrique orientale et australe
APE	Accord de partenariat économique
UE	Union européenne
EU-SAFTA	Accord de zone de libre-échange Union européenne – Afrique du Sud
IED	Investissement étranger direct
ZLE	Zone de libre-échange
PIB	Produit intérieur brut
SGP	Système généralisé de préférences
CI	Cadre intégré
FMI	Fonds monétaire international
PMA	Pays les moins avancés
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement en Afrique
ONT	Obstacles non tarifaires
SACU	Union douanière de l'Afrique australe

SADC	Communauté de développement de l'Afrique australe
TVA	Taxe à la valeur ajoutée
OMC	Organisation mondiale du commerce

1. INTRODUCTION

Objectifs de l'étude

L'objectif principal de l'étude est d'identifier et d'analyser la nature et la portée des obstacles non-tarifaires (ONT) qui entravent les échanges intra-régionaux du COMESA, de l' EAC et de la SADC, réduisant de ce fait la capacité de leurs Etats membres à maximiser les avantages des préférences commerciales offertes par leurs accords commerciaux respectifs. Toutes les trois communautés économiques régionales (CER) sont actuellement à divers stades de développement de mécanismes formels/structurés pour identifier, surveiller et éliminer les ONT et collaborer étroitement dans ce processus. Il est envisagé que ces efforts aboutiront en fin de compte à l'adoption d'un mécanisme unique de suivi et d'élimination des ONT qui couvrira toutes les trois CER.

Méthode d'analyse

Les pays couverts par l'étude ont été divisés en deux groupes principaux :

Le premier groupe comprend les pays de la SADC et de l'EAC (à l'exception de la RDC) dont l'inventaire des ONT existe dans les études de 2004 et 2005. Les études de ces pays, centrées sur la mise à jour, re-examinent les études de 2004 et 2005. En outre, une étude des documents de transit harmonisés ainsi que d'autres instruments de facilitation du commerce sera faite pour les pays également membres du COMESA.

Le deuxième groupe comprend tous les autres pays EAC/COMESA non membres de la SADC plus la RDC, mais sans la Libye (11 au total) dont une étude complète des ONT devait être effectuée.

Des consultants nationaux ont été chargés d'effectuer une étude documentaire ainsi que des entretiens avec un certain nombre de partenaires, y compris de détaillants appropriés, des importateurs, des exportateurs, des commerçants transfrontalières, des compagnies de transport, des transitaires, d'autres personnes engagées dans le commerce intra-SADC/EAC, les chambres de commerce et d'industrie, les services de douanes, les ministères du commerce, et d'autres organes gouvernementaux. Un questionnaire et une approche normalisés ont été mis au point avant de commencer le travail sur le terrain. Une même méthodologie a été employée pour les deux groupes afin de maximiser la synthèse des rapports à travers les différents groupements. Les différences majeures entre les deux approches étaient que les pays du premier groupe nécessitaient juste une mise à jour des études existantes, alors que pour le deuxième groupe, il fallait faire un nouvel inventaire. En outre, la question des procédures de transport harmonisées du COMESA était incluse pour les pays membres.

L'analyse et la compilation de l'inventaire des ONT pour chaque pays ont été faites selon le système de classification des ONT de l'OMC pour les besoins de clarté et d'uniformité. En outre, d'autres informations étaient nécessaires pour ce qui est des contraintes auxquelles font face les commerçants ainsi que les structures de rapport et les points de contact éventuels pour la surveillance et l'élimination des ONT dans chaque pays. L'occasion a aussi été donnée aux partenaires des trois blocs de faire des observations sur le contenu proposé du rapport sur les ONT.

2. CLASSIFICATION DES OBSTACLES NON-TARIFAIRES (ONT)

Introduction

La nouvelle littérature commerciale internationale n'a pas été très innovatrice en ce qui concerne le modelage des obstacles non tarifaires au commerce, notamment les coût du transport. Récemment, l'attention des décideurs et des organisations internationales s'est portée sur les obstacles non-tarifaires(ONT),

en tant que sources d'obstacle à une plus grande libéralisation commerciale et intégration économique entre les pays. Ces obstacles non-tarifaires sont généralement considérés comme l'équivalent du tarif ad valorem. De cette manière, il peut être possible de capturer les effets quantitatifs de ces ONT, bien qu'il soit généralement douteux que de telles mesures puissent cerner adéquatement les implications structurelles sur le commerce et l'industrie. Il est fondamental de préciser que le présent document ne tente en aucune manière de dégager l'impact des ONT cités.

Néanmoins, une opinion constamment exprimée par les opérateurs économiques est que, dans l'ensemble, les ONT prévalant dans la région exercent un impact sérieux sur le commerce régional, le coût des affaires et l'accès au marché. Les produits agricoles sont les plus affectés et certains produits particuliers font face à des contraintes telles que les interdictions d'importation et d'exportation, le contingentement, les restrictions variables des mesures SPS et des OTC, les exigences de licences et des restrictions saisonnières. Les produits manufacturés connaissent moins de restrictions et quand elles existent, elles tendent à être le fait de la nécessité de répondre aux normes ou règles nationales d'origine. Il y a très peu d'échanges intra-régionaux de produits miniers et les contraintes tendent à être sur les exportations, notamment le canal de commercialisation unique, les permis d'exportation et autres.

Ainsi, des obstacles non-tarifaires (ONT) ont été identifiés comme l'entrave majeure à la progression de l'intégration au sein de la région, et à mesure que les barrières tarifaires se réduisent, les ONT sont mis en exergue. Cependant, dans beaucoup de cas, les ONT sont devenus très difficiles à reconnaître à mesure que les processus de libéralisation commerciale et de réformes tarifaires étaient mis en oeuvre pendant la dernière décennie. L'intervention de l'Etat par le passé, au moyen du contrôle des prix, du contrôle du change, des licences d'importation et la commercialisation par l'Etat, signifiait que de telles entraves aux échanges étaient une évidence pour tous les concernés. Aujourd'hui, la plupart de ces contrôles ont été levés dans la majorité des pays, avec le résultat que les ONT existants tendent à être plus arbitraires, qualitatifs et non-transparents.

Néanmoins, ils existent toujours sous une forme ou une autre dans tous les pays et selon les produits, ce qui aboutit à une réduction du commerce intra-régional.

Le rapport d'inventaire de 2004 sur les ONT dans les pays de la SADC a décrit les ONT comme « toute réglementation du commerce autre que tarifaire ou autres politiques discrétionnaires limitant le commerce extérieur. »

Types d'ONT

Un obstacle non-tarifaire (ONT) peut être décrit comme « toute réglementation du commerce autre que tarifaire ou toutes autres politiques discrétionnaires limitant le commerce extérieur », notamment les interdictions d'exportation ; les quotes-parts d'exportation ; le permis d'exportation ; les droits et les prélèvements à l'exportation ; et les prix minimum à l'exportation. La majorité de pays de l'Afrique australe et orientale sont membres à part entière ou observateurs de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Le dernier Cycle de l'OMC, le Cycle d'Uruguay, consiste en accords de grande portée sur les mesures de libéralisation du commerce, qui envisagent entre autres la baisse des tarifs et la réduction des obstacles non-tarifaires au commerce mondial.

Beaucoup d'ONT peuvent être légitimes, notamment la protection des consommateurs ou comme une composante des méthodes nécessaires pour faire du commerce. Celles-ci sont parfois désignées sous le nom de « mesures commerciales légitimes ». Ces mesures ne deviennent de véritables ONT que quand elles sont mises en application de manière à accroître inutilement les coûts ou à entraver le commerce, ou qu'elles sont appliquées d'une façon illégitime.

Le Cycle d'Uruguay a réussi à réduire les obstacles tarifaires ainsi que d'autres mesures de distorsion du commerce international. Cependant, la réduction de tarifs en tant qu'entrave aux échanges a mis en exergue la question des obstacles non-tarifaires, particulièrement ceux qui touchent aux normes, aux réglementations techniques et aux mesures SPS, auxquels beaucoup de pays en

voie de développement ne faisaient pas beaucoup attention à la signature des accords.

Pendant les dernières années, il y a eu un nombre croissant de réunions au sein de la structure de l'OMC pour discuter de la question des ONT. Divers pays ont soumis des documents de "position" sur les ONT et le Secrétariat de l'OMC a publié des directives afin d'aider dans ce processus. Au niveau de l'OMC, les accords suivants peuvent être classés comme traitant de certains aspects d'ONT:

- Accord sur l'évaluation en douane (CV)
- Accord sur les marchés publics
- Accord sur la licence d'importation (LI)
- Accord sur les mesures sanitaires et phytosanitaires (SPS)
- Accord sur les subventions et mesures compensatoires (SCM)
- Accord sur les obstacles techniques au commerce (OTC)

L'extrait suivant d'un récent document du Secrétariat de l'OMC traitant des obstacles non-tarifaires semble être particulièrement intéressant :

« le Secrétariat de l'OMC a récapitulé les positions des États membres en indiquant que jusqu'à présent les diverses propositions sur les modalités ou la manière de traiter les ONT sont généralement classées en cinq catégories : 1) règlement des différends ; 2) Demandes/offres bilatérales ou multilatérales ; 3) approches verticales ou sectorielles ; 4) approches horizontales ou multilatérales, et 5) tarification des ONT.

Il a également noté que les membres auront besoin de toute leur détermination, dans la mesure où la définition et la classification des obstacles non-tarifaires pose de multiples problèmes, si bien qu'il n'y a aucune définition de l'OMC. Bien qu'ils puissent être facilement décrits, par contre, comme tous les obstacles qui ne sont pas tarifaires, il est presque impossible d'énumérer tous les obstacles non-tarifaires, car une telle

définition inclut un nombre potentiellement illimité d'obstacles. En général, à part la catégorie directe des restrictions aux frontières (par exemple les quotes-parts des importations ou exportations, certains obstacles non-tarifaires peuvent souvent être mieux décrits comme des procédures liées à l'application des règles en elles-mêmes. En dépit de ce constant changement, des obstacles peuvent être identifiés, même si les tentatives de classification systématique peuvent s'avérer plutôt stériles.

Il est essentiel de distinguer les mesures de réglementation légitimes de l'utilisation de mesures établissant des entraves injustifiées aux échanges. Contrairement aux mesures non-tarifaires légitimes qui sont basées sur des objectifs politiques légitimes, notamment la protection de la santé et de la sécurité publiques, de l'environnement ou des consommateurs, les obstacles non-tarifaires peuvent être dictés par des visées protectionnistes, incompatibles avec les principes du GATT et de l'OMC et imposer des fardeaux injustifiés aux commerçants.

Pour les bénéficiaires des accords préférentiels, les obstacles non-tarifaires sont de plus en plus considérés comme l'entrave majeure à l'accès marché. Les préférences ne peuvent pas être exploitées pleinement, par exemple, avec la nature restrictive des règles d'origine. Par conséquent, les règles d'origine peuvent être nocives en limitant la capacité des pays africains à tirer profit des opportunités d'accès au marché qui sont offertes. Il est également nécessaire d'examiner l'utilisation d'autres mesures qui sont en principe conformes aux règles de l'OMC, notamment les mesures antidumping, SPS, les OTC et les mesures compensatoires. Tandis que ces dernières peuvent être légitimes, elles sont parfois utilisées à des fins purement protectrices. Il est peu être impossible de quantifier le degré auquel elles agissent en tant qu'obstacle à l'accès au marché. Cependant, il est crucial qu'ils soient discutés dans les négociations dans la mesure où l'avantage quelconque découlant des concessions tarifaires peut être annihilé par les incidences de cette forme de barrières de l'accès au marché.

Beaucoup d'ONT sont liés aux objectifs légitimes d'ordre public, notamment la santé, la sûreté ou la protection de l'environnement, et ils peuvent avoir été mis en place pour des raisons valables de réglementation. Il n'est donc pas possible de réduire simplement ou d'éliminer une partie arbitraire de ces mesures. Mais étant donné le mandat ministériel de l'OMC, aucun négociateur ne peut les éviter. Certaines de ces mesures imposent des coûts induits aux commerçants et aux consommateurs ou entraînent des distorsions du commerce. Cela est particulièrement le cas où les différences ou les variations des normes obligatoires de produits par exemple, (c.-à-d. les règlements techniques) et les procédures d'évaluation de la conformité à ces réglementations techniques (c.-à-d. évaluation de la conformité) sur les principaux marchés mondiaux imposent elles-mêmes des coûts considérables aux affaires. Conformément à ce mandat, le Groupe de négociation sur l'accès au marché doit chercher les manières efficaces de réduire ou d'éliminer les ONT qui occasionnent ces coûts. »¹ [Traduction]

Classification générale des ONT

D'une manière générale, la plupart des ONT entrent dans les catégories suivantes :

- Abus des mesures internationalement convenues régissant la qualité des produits, normalement établies pour la protection des consommateurs, et ne visant pas directement la limitation du commerce international. Cela inclut l'abus des mesures relatives à la sécurité alimentaire, la santé des animaux et des plantes (SPS) et les normes techniques. Rentre aussi dans cette catégorie l'abus des mesures protégeant la sécurité nationale ;

- Abus des mesures convenues pour décourager les stratégies commerciales qui entravent le libre échange, notamment les mesures antidumping et les clauses de sauvegarde ;

¹ Extrait de : Groupe de négociation de l'accès au marché – Aperçu des propositions soumises – Obstacles non tarifaires – Note du Secrétariat – Révision TN/MA/9 Rev 1 29/10/2004.

- L'abus des mesures relatives à l'application des accords commerciaux, tels que les règles d'origine ;
- L'imposition des charges de services ou de dédouanement autres que celles qui sont internationalement convenues, ou qui dépassent les niveaux internationalement convenus. Il s'agit des frais de licence d'importation et d'exportation, les charges administratives, les garanties de transit et les cautionnements spéciaux ;
- Abus des mesures légales concernant l'immigration et le mouvement des personnes (passeports, visas, documents de santé) ;
- Interventions administratives arbitraires. Les autorisations et les procédures douanières peuvent être utilisées pour entraver le passage des produits et des commerçants ;
- Le manque de capacité de répondre aux SPS et à d'autres normes de la qualité imposées par les pays importateurs. Le manque de SPS et d'autres normes de la qualité harmonisées dans la région de la SADC peut également constituer un ONT ;
- Insuffisance de services d'appui au commerce : finances ; assurance ; services de transport ; information sur les marchés ; systèmes de communications électroniques, autorités des normes. Parmi les obstacles, il y a le manque de disponibilité de services au niveau national ;
- Bien qu'elle ne soit pas strictement un ONT, l'insuffisance des infrastructures telles que les ports, les routes, les aéroports, et les postes frontières constitue ce que beaucoup considéreraient

comme la contrainte majeure pour le commerce dans la région. Par conséquent, pour les besoins du COMESA et de la SADC, les questions d'infrastructure et de transport ont été traitées au même niveau pour la détermination des ONT dans la région.

Certains ONT les plus communs sont exposés ci-dessous pour plus de clarification :

Règlements et normes techniques : Les réglementations techniques et les normes industrielles sont importantes, mais elles varient d'un pays à l'autre. L'accord de l'OMC sur les obstacles techniques au commerce a essayé de veiller à ce que les réglementations, les normes, les procédures d'essai et de certification ne créent pas des obstacles indus.

Licence d'importation : Les licences d'importation se sont avérées être des mécanismes efficaces pour limiter les importations. La licence d'importation est soumise à des disciplines de l'OMC. L'accord sur les procédures de licence d'importation stipule que cette procédure devrait être simple, transparente et prévisible. Par exemple, l'accord enjoint aux gouvernements de publier suffisamment d'informations pour que les commerçants sachent comment et pourquoi les licences sont accordées. Il indique également comment les pays devraient notifier l'OMC quand ils introduisent de nouvelles procédures de licence d'importation ou quand ils changent les procédures existantes. L'accord donne des directives sur la façon dont les gouvernements devraient évaluer les demandes de licence.

Règles d'évaluation des marchandises en douane : Pour les importateurs, le processus d'estimation de la valeur d'un produit en douane pose des problèmes qui peuvent être sérieux, notamment en ce qui concerne le droit de douane réellement appliqué. L'accord de l'OMC sur l'évaluation en douane cherche à mettre en place un système juste, uniforme et neutre pour l'évaluation des marchandises en douane - un système qui serait conforme aux réalités commerciales, et qui proscrierait l'utilisation arbitraire ou fictive des

valeurs en douane. L'accord prévoit une série de règles d'évaluation, assurant une plus grande précision des dispositions relatives à l'évaluation en douane de l'accord du GATT original.

Inspection avant l'expédition : Les obligations faites aux gouvernements qui pratiquent l'inspection avant l'expédition incluent la non-discrimination, la transparence, la protection de l'information commerciale confidentielle, l'effort visant à éviter des retards indus, l'utilisation des directives spécifiques pour la vérification des prix et l'effort visant à éviter des conflits d'intérêt entre les agences d'inspection.

Règles d'origine : Les règles d'origine sont les critères employés pour déterminer le lieu de fabrication d'un produit. Elles constituent une partie essentielle des règles commerciales parce qu'un certain nombre de politiques font une distinction entre les pays exportateurs : quotes-parts, tarifs préférentiels, actions anti-dumping, droits compensatoires. Les règles d'origine sont également utilisées pour la compilation des statistiques.

Le premier accord sur cette question en joignait aux membres de l'OMC de s'assurer que leurs règles d'origine sont transparentes ; qu'elles n'ont pas de restrictions, qu'elles n'avaient pas d'effets de détournement ou de perturbation du commerce international ; qu'elles sont administrées d'une façon constante, uniforme, impartiale et raisonnable ; et qu'elles sont basées sur des normes positives.

Contingents à l'Importation : Les défis de l'utilisation des quotes-parts tiennent au fait qu'elles :

- favorisent la corruption, comme les autorités d'octroi de licences peuvent demander des pots de vin aux demandeurs de contingents ;

- peuvent occasionner une grave détérioration du bien-être dans la mesure où elles donnent lieu à un pouvoir de monopole.

Marchés publics : Les gouvernements ont tendance à acheter les marchandises produites localement même si elles sont plus chères. Vu le volume des achats des gouvernements, cela pourrait être considéré une importante source d'obstacles à l'importation. Plusieurs gouvernements du monde développé et en développement ont utilisé cette méthode dans une tentative de promouvoir la croissance des industries locales.

Exigences d'une composante locale : Les gouvernements ont utilisé ce genre d'exigence pour limiter les importations. L'intention est habituellement de stimuler le développement des industries locales. Les réglementations de la composante locale précisent particulièrement le pourcentage de la valeur totale d'un produit qui doit être produite localement pour que le produit soit vendu sur le marché intérieur. Plusieurs pays en développement ont imposé des conditions de la composante locale pour stimuler la production agricole, automobile et de textile. Ces règles sont normalement utilisées parallèlement à une politique de substitution de l'importation par laquelle la production nationale remplace les importations.

Plus globalement, il y a trois grandes catégories des obstacles non-tarifaires:

- ONT relatifs à la santé, à la sécurité et à l'environnement : il s'agit des interdictions d'exportations, des mesures SPS, des normes et des exigences de conformité ;
- Politique commerciale en tant qu'ONT : ces barrières incluent des mesures politiques plus générales, dont l'aide publique à l'exportation, les taxes à l'exportation, les licences d'importation, les contingents d'importation, les subventions à la production, le commerce de l'Etat et les monopoles publics d'importation, les allègements fiscaux, pratiques de recours commerciaux (telles

que l'antidumping, les mesures de sauvegarde et compensatoires) ;

- ONT administratifs : ces barrières incluent les retards de dédouanement procédures douanières, le manque de transparence et de constance de la bureaucratie excessive et souvent arbitraire de l'exigence d'un nombre excessif de documents à produire pour les cargaisons, les coûts et charges de transport élevés, et plus généralement, les services qui ne sont pas faciles à utiliser.

Un fait particulièrement utile pour la présente étude est la classification de l'inventaire qui a été présentée pour examen au Secrétariat de l'OMC. Cette classification répartit les ONT en sept catégories chacune ayant une série de sous catégories. La classification réelle peut être ouverte à une certaine interprétation, mais dans la plupart de cas, le processus est assez clair².

3. HISTORIQUE ET SITUATION DES ONT DANS LA RÉGION

BRÈVE HISTORIQUE DE L'INTÉGRATION DE LA RÉGION

Les échanges intra-régionaux de l'Afrique australe et orientale ont été amplifiés ces dernières années par des accords commerciaux régionaux, à savoir le COMESA, la SADC et d'autres institutions telles que l'EAC et la SACU. La complexité de cet ensemble d'accords commerciaux de la région exige que les efforts d'intégration de la région soient harmonisés dans la mesure du possible. La section suivante met l'accent sur les origines et l'état actuel du COMESA, de la SADC et de l'EAC en ce qui concerne le commerce.

La Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) est née de la Conférence de coordination de l'Afrique australe (SADCC). Avec la nouvelle

² La classification de l'OMC est présentée à l'annexe.

indépendance du Zimbabwe en 1980, les États de l'Afrique australe ont créé la SADCC pour coordonner leurs actions et réduire leur dépendance vis-à-vis à l'Afrique du Sud de l'apartheid. Quand l'Afrique du Sud s'est engagée dans la libéralisation politique, la SADCC a changé son orientation pour accueillir la nouvelle Afrique du Sud. En 1992, le nom a changé pour devenir SADC et le groupe a commencé à se focaliser de plus en plus sur les questions commerciales, avec le Protocole de la SADC relatif au commerce lancé relativement récemment en 2000. Lorsque l'Afrique du Sud a adhéré, la SACU est devenue un sous-ensemble plus intégré de la SADC bien que certains membres (Swaziland actuellement) soient également membres du COMESA.

Comme la vision initiale de la SADCC ne portait pas particulièrement sur la libéralisation du commerce, la majorité des membres de la SADC étaient aussi membres de la Zone d'échanges préférentiels des États de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (ZEP) créée presque au même moment en 1983. La ZEP est depuis devenue le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA) avec une Zone de libre échange efficace entre un certain nombre de ses membres, et l'organisation est sur le point de lancer son Union douanière. Ainsi, la situation est que beaucoup de pays sont en même temps membres de la SADC et du COMESA, ayant adhéré aux deux organisations pour des raisons différentes. C'est seulement très récemment que les objectifs globaux de la SADC et du COMESA sont devenus de plus en plus similaires, à mesure que la SADC s'engageait progressivement dans la libéralisation commerciale et visait la création d'une Zone de libre échange d'ici 2008 et une Union douanière en 2010. Le COMESA a actuellement un accord de libre-échange opérationnel entre un certain nombre de ses États membres et les plans sont en cours de finalisation pour la mise en place de son Union douanière.

La Communauté est-africaine (EAC) comprend des membres de la SADC et du COMESA. Dans sa première forme de 1967, l'EAC fonctionnait comme une union douanière à part entière créée en réponse au besoin de solidarité de nouveaux États indépendants issus des anciens territoires du Kenya, de la Tanzanie et de l'Ouganda. Cependant, ce premier accord s'est vite désintégré et a été relancé en 1999, avec une Union douanière lancée en 2005. La nouvelle EAC a été établie pour

accélérer la libéralisation entre les trois États voisins, ce qui était initialement considéré comme une libéralisation progressive des échanges d'un groupe de pays membres du COMESA. Cependant, la Tanzanie a choisi de se retirer du COMESA depuis la formation de la nouvelle EAC. L'EAC se compose actuellement des trois pays de départ, plus le Rwanda et le Burundi qui ont été admis en novembre 2006.

ONT et COMESA

En plus d'autres programmes de promotion du commerce (comme la ZLE et l'UD), le COMESA a adopté une feuille de route pour l'élimination des obstacles non-tarifaires (ONT) qui entravent le flux des échanges de produits intra-COMESA. La 22^{ème} réunion du Conseil des ministres a décidé que soit mis en place un mécanisme permanent de règlement rapide des différends surgissant des ONT. L'article 49 du Traité du COMESA prescrit le principe fondamental de l'élimination des obstacles non-tarifaires :

« A l'exception des cas prévus ou permis par le présent Traité, chaque Etat membre s'engage à supprimer immédiatement dès l'entrée en vigueur du présent Traité toutes les barrières non tarifaires existantes à l'importation de biens originaires des autres Etats membres, et il doit s'abstenir par la suite d'imposer d'autres restrictions ou interdictions. »

Les États membres ont également reconnu l'importance de la réduction des obstacles techniques au commerce et d'empêcher l'émergence de nouveaux afin de faciliter le commerce intra-COMESA et l'accès au marché pour les produits, favorisant ainsi les exportations et la création de l'emploi. À cet égard, les Etats membres ont convenu de mettre en oeuvre une stratégie commune, globale, cohérente et opérationnelle en ce qui concerne les ONT, dont l'exécution ne devrait pas se faire au détriment des demandes légitimes d'une meilleure protection de la santé, de la sécurité et de l'environnement et ne devrait pas mettre en péril des régimes nationaux de normalisation du marché.

Les États membres ont ainsi atteint le consensus sur l'instrument de surveillance et d'élimination des ONT à appliquer au niveau national. La mise en vigueur de cet instrument, cependant, a été entravée par le manque de consensus sur les lois, les réglementations, les pratiques et les procédures commerciales nationales qui doivent être classées comme des ONT.

L'actuel mécanisme de notification et de règlement des ONT en place veut que les entreprises présentent le formulaire d'enquête au Comité du commerce et de douanier du COMESA. Ce comité est constitué de représentants du secteur public et privé. Un développement récent a été une proposition d'accorder au Secrétariat des pouvoirs supranationaux pour prendre les mesures appropriées en cas d'inaction des États membres. Récemment le Programme régional de facilitation du commerce (PRFC) a contribué au financement à court terme d'un Expert de surveillance des ONT pour assurer la mise en œuvre du système de surveillance des obstacles non tarifaires que le Secrétariat et les États membres ont mis au point. L'Expert de surveillance des ONT fait rapport au Directeur du commerce, des douanes et des affaires monétaires du Secrétariat du COMESA. Il est envisagé que ce poste continue d'être financé par le COMESA après la période de financement initiale assurée par le PRFC.

La première responsabilité de l'Expert de surveillance est de créer une base de données des ONT pour le COMESA. Cette base de données comprendra des informations recueillies avec le formulaire d'enquête du COMESA et des rapports des enquêtes de 2007 sur les ONT de COMESA/SADC rassemblées pendant la présente étude. L'expert assurera aussi le suivi de progrès réalisés dans la suppression des ONT rapporté dans la présente étude. En outre, le COMESA élaborera une liste de partenaires du secteur privé (transitaires, commerçants, agences en douane, etc..) avec leurs numéros de téléphone, leurs adresses, leurs courriels et leurs numéros de fax, ainsi qu'une liste de tous les points focaux nationaux des ONT dans les pays du COMESA.

Dans ce processus, l'Expert fera rapport des ONT rapporté au point focal national des ONT pertinent en enregistrant dans la base de données la date et l'heure de la notification. Les points focaux des ONT devront ensuite enregistrer les mesures prises avec l'expert de surveillance.

Actuellement la base de données produit des rapports dans les domaines suivants :³

- Pays imposant :
- Pays faisant rapport :
- Description du produit :
- Description de l'ONT :
- Mesure prise :
- Situation :

ONT et l'EAC

L'EAC, ayant le plus grand niveau d'intégration commerciale des trois blocs, reconnaît que les ONT constituent maintenant la principale pierre d'achoppement à l'accroissement des échanges de la région. Une étude des ONT a été effectuée pour l'EAC en 2005, et les catégories suivantes d'ONT ont été identifiées comme entravant les échanges de ce bloc :

a) La documentation douanière et les procédures administratives – notamment l'absence de normalisation des systèmes de déclaration des importations et de paiement des droits de douane applicables, les heures de travail limitées des services de douane, l'interprétation différente des règles d'origine du COMESA, l'application discriminatoires des taxes et d'autres charges sur les importations provenant des trois pays, les procédures encombrantes de vérification des importations conteneurisées, des problèmes de blocage de la commercialisation des produits piratés, et le détournement des marchandises en transit dans la région.

³ Voir annexe pour l'exemple de ce type de rapports.

b) Procédures d'immigration - notamment l'absence de normalisation des frais de visa et des procédures de demande de permis de travail, procédures d'immigration encombrantes et qui se chevauchent.

c) Procédures d'inspection de la qualité - retards de l'inspection de véhicules utilitaires, procédures encombrantes et coûteuses d'inspection, inspections inutiles de la qualité (y compris des produits certifiés par des laboratoires accrédités et des importations portant des notes de certification de l'EAC publiées par les trois Bureaux des normes de l'Afrique de l'Est), l'absence de normalisation des méthodes d'inspection de la qualité et de l'essai et diverses procédures de délivrance de notes de certification.

d) Procédures de transit - encombrantes, non normalisées et coûteuses.

ONT et SADC

La SADC s'est également embarquée dans un processus d'élimination des ONT. L'article 6 du Protocole relatif au commerce fait brièvement référence aux obstacles non-tarifaires (ONT) comme suit :

« S'agissant du commerce intra-SADC, à moins de ce qui est prévu par le présent Protocole, les États membres : :

- Adoptent des politiques et des mesures visant à éliminer toutes les formes d'ONT existantes.
- S'abstiennent d'imposer de nouveaux ONT quels qu'ils soient »
[Traduction]

En vertu des dispositions des protocoles sur les ONT, la 6ème réunion extraordinaire du Comité des ministres du commerce et de l'industrie de la

SADC, tenue à Dar es Salam, Tanzanie, le 8 novembre 1999, s'est mise d'accord sur deux principaux domaines d'ONT, à savoir les principaux ONT qui devraient être éliminés immédiatement, avec le lancement du processus de mise en œuvre de la ZLE, tout autre ONT à éliminer progressivement. Il y a eu des progrès substantiels dans la réduction d'un certain nombre de ces principaux ONT depuis lors. Les principaux ONT ont été identifiés comme suit :

- Documentation et procédures douanières encombrantes ;
- Procédures encombrantes de licence/permis d'Importation et exportation ;
- Quotes-parts d'importation et d'exportation (à l'exception de celles des produits spéciaux sensibles qui peuvent être précisés);
- Interdictions d'importation inutiles.

Quant aux réglementations techniques, dans le cas des OTC, elles sont déjà traitées dans le Cadre des structures SQAM de la SADC déjà actives. Le Secrétariat est en voie de réactiver le Comité de coordination des mesures sanitaires et phytosanitaires et des obstacles techniques au commerce (CC-SPS/OTC), un organe chargé d'assurer une approche coordonnée des questions des OTC et des SPS. Parmi ses premières tâches figure l'achèvement des deux projets d'annexe au Protocole couvrant l'harmonisation des mesures SPS et des OTC. Il convient cependant de mentionner ici que l'examen à mi parcours du Protocole relatif au commerce a relevé que des réglementations techniques, des SPS et des normes ne semblent pas être utilisées généralement comme des outils protectionnistes, bien que l'abus fréquent de ces mesures ait été rapporté. Les préoccupations

majeures identifiées étaient le manque de transparence et les problèmes de mise en œuvre.

Dans le cadre de l'examen à mi-parcours du Protocole relatif au commerce, la SADC a effectué, à travers le Programme régional de facilitation du commerce (PRFC), des études d'inventaire des ONT dans les États membres, qui ont confirmé la prédominance des ONT dans la région. L'examen à mi-parcours a proposé des recommandations à l'intention de la SADC qui ont été prises en compte dans d'autres discussions qui ont suivi.

La 17^{ème} réunion spéciale des ministres du commerce, tenue en août 2005, qui a passé en revue les recommandations de l'examen à mi-parcours, rappelé que les États membres avaient convenu de confirmer par écrit les résultats des inventaires de pays et que cette information devait être soumise au Secrétariat pour faciliter la convocation d'un colloque régional devant aboutir à un Plan d'action pour l'élimination des ONT. Les ministres ont également noté que cette question exigeait une analyse plus approfondie et que les consultations avec les divers partenaires étaient toujours en cours. Le Secrétariat a noté qu'il était nécessaire d'examiner progressivement les questions posées dans les rapports et d'évaluer d'une façon critique les mesures prises par les États membres. Les Ministres ont :

- Invité les États membres à poursuivre les consultations sur les études d'inventaire
- Enjoint au Secrétariat de consolider tout le travail et les décisions antérieurs sur les ONT et de faciliter ensuite, vers la fin de novembre 2005, la convocation d'un colloque régional pour l'élaboration d'un plan d'action pour l'élimination des ONT.

Une autre réunion du TNF tenue en avril 2006 a noté que les ressources pour la tenue du séminaire régional envisagé n'avaient pas été mobilisées comme prévu et a exhorté les États membres à poursuivre les consultations sur les études d'inventaire et de soumettre les commentaires finaux au Secrétariat fin juin 2006.

Le Sommet extraordinaire de la SADC du 23 octobre 2006 réaffirme son appui aux efforts d'accélération de la mise en œuvre de la ZLE et a enjoint au Groupe de travail ministériel (conjoint) (établi par le Sommet en août 2006 à Maseru) d'élaborer un plan d'action pour la surveillance et l'élimination des ONT.

L'état actuel des progrès réalisés par la SADC dans les structures relatives aux ONT

Les 20 et 21 novembre 2006, la SADC en collaboration avec le Programme régional de facilitation du commerce (PRFC), a convoqué un colloque de deux jours pour des participants de secteur privé, des responsables du commerce et des douanes et les recommandations formulées concernaient essentiellement les actions suivantes :

1. Classer les divers types d'ONT et établir des paramètres d'ONT acceptables et non-acceptables en conformité avec les normes internationales ;
2. Établir un mécanisme de règlement des problèmes des ONT sur la base des meilleures pratiques (de réglementation), en dessous du niveau d'un processus formel de règlement des différends ;
3. Mettre en place un plan d'action pour la notification, la surveillance et la négociation le règlement des différends surgissant des ONT ; ce plan d'action classera les ONT par catégorie, ceux qui doivent être éliminés

immédiatement et ceux qui seront éliminés progressivement selon un calendrier convenu et proposer la procédure de mise en œuvre ;

4. Mettre en place un cadre réglementaire et institutionnel pour traiter les ONT actuels et futurs.

L'atelier a recommandé que la SADC adopte l'inventaire de classification des ONT de l'OMC en tant que base pour la notification des ONT. En outre, pour éviter l'utilisation arbitraire des ONT, et pour accroître la clarté, les pays de la SADC devraient transmettre au Secrétariat leurs propositions sur l'adoption d'une définition régionale des ONT, de préférence réalisées en consultation avec les partenaires du secteur privé. La SADC développera et adoptera ensuite une définition globale des ONT pour guider le processus de leur identification, notification, élimination, rationalisation ou harmonisation.

Les catégories d'ONT fortement répandues dans la région avec un impact élevé sur le commerce et dont la suppression immédiate est nécessaire sont les suivantes :

- Procédures et documentation douanières encombrantes ;
- Charges restrictives autres que les droits d'importation ou d'exportation
- Charges de transit prohibitives.

Les ONT avec une prévalence élevée en moyenne, impact moyen au faible sur le commerce et nécessitant la suppression ou l'harmonisation dans un moyen terme (1-2 ans) sont les suivants :

- Commercialisation par voie unique restrictive ;
- Procédures de licence d'importation encombrantes ;

- Procédures encombrantes de licence d'exportation ;
- Exigences de visa encombrantes.

Les ONT identifiés comme ayant une moyenne à faible prévalence, un faible impact sur le commerce et nécessitant la suppression à moyen et à long termes (2-5 ans) étaient les suivants :

- Interdictions et quotes-parts d'importation inutiles ;
- inspections avant expédition dont la plupart ont été éliminées ;
- Restrictions nationales de sécurité alimentaire.

Les obstacles techniques au commerce et les mesures SPS n'ont pas été examinées en profondeur car ils sont traités dans le cadre des structures SQAM de la SADC. Il a cependant été observé qu'ils étaient fort répandus et qu'ils influençaient sur le commerce, mais que cet impact dépendait de chaque secteur.

Propositions pour la notification, la surveillance et la négociation

L'atelier a recommandé les propositions suivantes pour la notification des ONT à la SADC :

- Les rapports sur les ONT seraient d'abord adressés au Comité national de la SADC de l'État membre dont est originaire le commerçant/l'entreprise avec copie au Secrétariat ;

- Le Secrétariat assurerait le suivi du rapport avec l'Etat membre appliquant l'ONT en vue du règlement de ce problème ;
- Si aucune solution n'est trouvée dans un délai raisonnable, (probablement deux semaines) alors le rapport serait soumis au Groupe de travail proposé sur les ONT ;
- Le premier objectif est une solution bilatérale amiable ;
- En cas d'échec, il serait fait appel à des experts d'un Etat membre non partie au conflit pour l'arbitrage devant aboutir à une entente des parties au conflit ;
- A défaut d'un règlement à l'amiable la question serait déferée au mécanisme de règlement des différends de la SADC pour un règlement définitif en dernier ressort.

Recommandations concernant la notification et les Plans d'action

Les recommandations suivantes ont été convenues par l'atelier :

- Des consultations sur la matrice proposée pour la présentation de rapports des ONT seront effectuées dans tous les États membres et les résultats présentés au Secrétariat à la mi- février 2007 ;
- Le secteur privé de chaque État membre devrait désigner un point focal sur les ONT pour canaliser tous les rapports sur les ONT à leur Comité national sur les questions de la SADC ;
- Chaque État membre devrait élaborer un plan d'action en consultation avec tous les partenaires en utilisant la matrice qui sera distribuée par le Secrétariat.

- Les plans d'action devraient être soumis au Secrétariat vers la fin de février 2007 avant la réunion du Conseil des ministres du commerce en mars 2007.

4. CONCLUSIONS

Il a été observé que sans le dialogue direct et franc entre le gouvernement et le secteur privé, le problème des ONT risquait de persister. Il était nécessaire d'avoir un repère de la base d'évaluation des ONT. La présente étude a permis de faire un pas en avant dans cette direction. Comme on le notera dans les rapports sur les pays, de nombreux exemples sont donnés par les milieux d'affaires sur les obstacles auxquels ils font face. Ces exemples sont souvent très spécifique aux produits et aux pays et certains observateurs peuvent les balayer de la main en les considérant comme des obstacles mineurs, mais en les cumulant, ils reflètent un tableau cohérent de la bureaucratie encombrante et non-transparente qui entrave le flux du commerce. De tels obstacles font toujours accroître le coût final du produit dont la charge incombe toujours aux consommateurs.

Prévalence des ONT

Les obstacles non-tarifaires dans la région sont devenus considérablement difficiles à identifier avec la mise en œuvre des processus de libéralisation commerciale et de réformes tarifaires pendant la dernière décennie. L'intervention de l'État par le passé, notamment par le contrôle des prix, le contrôle du change, les licences d'importation et la pratique du commerce, impliquait que ces entraves aux échanges devenaient une évidence par tous les intéressés. Aujourd'hui, la plupart de ces contrôles ont été levés dans la plupart de pays avec le résultat que les ONT existants tendent à être plus arbitraires, qualitatifs et non-transparentes. Néanmoins, ils existent toujours

sous une forme ou une autre dans tous les pays considérés et selon le produit et la transaction, ils peuvent fort contribuer à la réduction du commerce intra-régional.

Après avoir passé en revue les données contenues dans les rapports des pays, il est possible de regrouper les ONT les plus répandus dans la région comme suit :

ONT arbitraires : Il y a un pléthore d'ONT dont une bonne partie tendent à être spécifiques au produit et parfois saisonniers. Les actions suivantes peuvent être classées dans cette catégorie :

ONT	Raison majeure
Non-acceptation du certificat d'origine SADC/COMESA	Non-notification du changement de signatures des vérificateurs ; doute quant à l'authenticité de la déclaration
Changements de postes de péages routiers et douaniers	Génération de revenus à court terme
Interdiction temporaire de certains produits	Protection de l'industrie locale, intérêts particuliers, protection de la santé
Non-acceptation de certificats et de documents commerciaux	Si les documents ne sont pas en ordre, corruption aux postes frontaliers
Exigences de visas	Absence d'harmonisation et recherché de recettes

Non-acceptation des normes nationales	Incapacité de vérification au niveau national, manqué de systèmes d'accréditation au niveau régional, MRA n'existe pas
Inspection avant l'expédition	Interdiction de l'établissement des coûts de cession et sous-facturation
Restrictions des modes de transport	Protection des transporteurs locaux, collecte des taxes
Fausse classification tarifaire	Corruption dans la collecte des taxes, manque de formation appropriée
Mauvaises collecte et diffusion des données commerciales	Ressources humaines insuffisantes, manqué d'information

2. ONT agricoles : Sans nul doute et quelque peu ironiquement, les plus grands obstacles auxquels font face les commerçants de la région concernent les produits agricoles. L'ironie est que les pays en développement réclament un accès plus facile de leurs produits agricoles dans les pays développés et dans la région AfOA, la production agricole constitue la plus grande composante de l'économie de presque chaque pays. Cependant, en ce qui concerne le commerce intra-régional, les ONT les plus répandus se retrouvent dans l'agriculture.

3. Administration douanière : Elle semble toujours constituer un ONT important dans la région. La disparité de l'efficacité de l'administration douanière dans les différents pays est énorme. Elle varie des systèmes fortement automatisés reliant la

douane aux commerçants, ce qui permet de dédouaner les marchandises en quelques heures, à des systèmes très bureaucratiques, corrompus et manuels dans lesquels le dédouanement des marchandises peut prendre des semaines.

Il ne s'agit pas de dénigrer les progrès réalisés dans un certain nombre de pays. L'impact positif de l'adoption des systèmes harmonisés tels que SYDONIA, l'harmonisation de la documentation, l'utilisation des certificats d'origine de la SADC et du COMESA et une plus grande application des solutions TI commence à être visible, au moins aux principaux ports d'entrée. Il y a des expériences de succès notoires où des administrations douanières ont été améliorées, professionnalisées et les conditions de travail globales améliorées. Les résultats ont été extraordinaires en termes de réduction de la corruption, de la collection des recettes et de la durée des transactions pour les commerçants.

4. Infrastructure : Techniquement, la qualité de l'infrastructure (y compris le coût et l'efficacité des services publics) n'est pas un ONT, mais dans le contexte du commerce régional, elle peut être la plus grande entrave aux échanges. Presque chaque rapport de pays a posé le problème des mauvaises routes, mauvais chemins de fer et infrastructures aéroportuaires et portuaires. Le temps et le coût du transport imposent un lourd fardeau aux pays sans littoral (le transport interne coûte souvent autant ou plus que le coût d'acheminement d'un produit de l'étranger). Les divers péages, les diverses réglementations de la charge à l'essieu, les différents systèmes d'assurance et de garantie douanière etc. contribuent à alourdir le coût de la circulation des marchandises dans la région. Il y a eu des améliorations avec l'adoption du Document et des réglementations harmonisés du COMESA.

La voie à suivre : Exemple

Il y a un lien proportionnel évident entre la réduction des obstacles au commerce et l'accroissement des échanges intra-régionaux. L'unique plus grande action à cet égard a été le retour de l'Afrique du Sud dans le concert des nations après les premières élections démocratiques. Combiné avec l'ajustement structurel de l'économie et la libéralisation du commerce, la région a été témoin d'une croissance

du commerce intra-régional au cours des dix dernières années. La question qu'il faut se poser est la suivante : y a-t-il eu une augmentation proportionnée de la capacité et de l'efficacité des facilitateurs du commerce, à savoir les douaniers, la gestion des postes frontières, les ministères qui émettent les licences, l'administration fiscale et autres qui traitent du commerce intra-régional ? Des données fournies par la présente étude, il ne semble pas y avoir eu des améliorations dans beaucoup de pays, il reste encore beaucoup à faire. L'approche mauricienne est un exemple utile de ce que devraient viser les administrations commerciales nationales et elle est en conformité avec les meilleures pratiques du monde.

Étude de cas : Maurice : Amélioration des transactions commerciales.

Afin de faciliter le processus de facturation, le Département de douane de Maurice a mis en place un système appelé the « Mauritius Trade Net system », avec l'objectif de permettre la facturation en ligne et d'accélérer le processus de dédouanement des marchandises avec moins de pressions administratives.

Le réseau électronique d'échange des données relie tous les opérateurs économiques au département de douane. En effet, les opérateurs comme les commissionnaires en douane, les agences en douane et en transit, les importateurs qui sont enregistrés sur « TradeNet System » présentent leurs déclarations douanières en ligne par « TradeNet ». Après traitement, les réponses électroniques d'acceptation ou de rejet des déclarations sont envoyées à leurs bureaux.

Avec ce système, les formalités de dédouanement sont terminées dans l'heure de la visite des sites du port maritime ou de l'aéroport et les messages d'autorisation de sortie sont envoyés aux entrepôts en douane. Les importateurs sont aussi invités à venir récupérer leurs marchandises.

Outre ce service, la douane mauricienne gère un autre service d'informations tarifaires gratuites dont le but est de fournir sur demande des informations et des conseils sur les tarifs douaniers et les taxes applicables aux marchandises importées. L'avantage de ce service est d'aider les commerçants à connaître à

l'avance le coût des importations et d'éviter ainsi les différends qui font perdre du temps au moment du dédouanement. La douane mauricienne fournit aussi par internet toutes les informations nécessaires sur les droits et les taxes.

Le commerce intra-régional a l'énorme capacité de créer beaucoup d'emplois dans les secteurs des services, réduire les coûts à la consommation et de générer des recettes pour le fisc ; mais pour ce faire, il faut que les États membres accélèrent non seulement le rythme de la facilitation et de l'harmonisation des pratiques commerciales dans la région, mais aussi qu'ils investissent davantage dans l'infrastructure physique et humaine pour que ce commerce ait lieu.

5. RECOMMANDATIONS

Pour que les États membres puissent avancer dans la réduction et l'élimination des ONT, ils devront suivre à un processus convenu, par lequel le point de contact national d'un pays entre en contact avec ses homologues de l'autre pays de l'ONT pour que le problème posé soit résolu à un niveau bilatéral. En cas d'échec, notification doit être faite au Secrétariat de la CER pertinente pour que la question soit traitée par le Comité ou le Groupe d'experts approprié.

Cependant il est aussi recommandé que les États membres et les Secrétariats des CER soient plus proactifs à cet égard, en prenant les dispositions suivantes :

1. Convocation d'un colloque des NCP, des responsables du commerce et de douane, des représentants et du secteur privé, facilité par des experts commerciaux pour arriver à un plan d'action pour l'élimination des ONT. Ce plan dégagerait le consensus sur la classification des ONT, les paramètres des ONT acceptables et non-acceptables ; la mise en place du mécanisme de négociation des ONT et de règlement des différends ; et le calendrier de l'harmonisation des ONT acceptables et d'élimination des non-acceptables.

2. Les rapports des pays montrent qu'il y a des ONT ayant un impact variable (faible, moyen ou élevé) sur le commerce régional, le coût des affaires et l'accès au marché. Le centre d'attention de la réduction ou de l'élimination devrait être sur ceux qui exercent un impact moyen ou élevé. Cependant, il faudrait également garder à l'esprit le fait que certains ONT de faible impact pourraient être relativement faciles et rapides à supprimer et démontrer la bonne volonté des États membres à alléger le « facteur des démarches fastidieuses » dans le commerce intra-régional.

3. Etant donné que beaucoup d'ONT de la région sont non seulement à caractère bilatéral, il est important que les pays acceptent de les aborder sur une base multilatérale (régionale). Il serait approprié de négocier la réduction/élimination des ONT dans le cadre des domaines thématiques et les principaux domaines qui ressortent de la présente étude semblent être les suivants :

- Produits agricoles (y compris les questions de SPS et la voie de commercialisation unique) ;
- Harmonisation des normes ;
- Harmonisation des procédures de visa (voyage et travail) ;
- Transport et transit (infrastructure, charges, péages, permis etc..) ;
- Procédures et documents douaniers ;
- Gestion et services des postes frontaliers ;
- Permis et licences d'importation et d'exportation (si non couverts ailleurs) ;
- mécanismes anti-corruption.

4. Une autre approche qui réduirait la perception que les ONT sont injustes ou arbitraires serait d'obliger à tout Etat membre de notifier au préalable le Secrétariat de la CER de son intention d'imposer un ONT juridique, ministériel ou réglementaire sur tout produit ou service. Elle inclurait la justification et la durée de cet ONT. Cette notification serait alors distribuée à tous les Etats membres. C'est seulement par la transparence et l'échange d'informations que ces obstacles au commerce seront compris.

5. Le COMESA a actuellement un programme continu de surveillance des ONT par lequel les commerçants peuvent informer le Secrétariat des problèmes qu'ils rencontrent. Il serait utile que tous les Secrétariats des CER participent à ce programme de surveillance et qu'ils en fassent un mécanisme commun à toutes ces institutions.

6. Les sites Web des Secrétariats des CER pourraient avoir tous les formulaires nécessaires que les commerçants téléchargeraient ainsi qu'un sommaire des procédures d'exportation du pays X vers le pays Y. Les commerçants pourraient également poster des messages sur le site Web informant le Secrétariat (et d'autres partenaires) des contraintes auxquelles ils sont confrontés aux postes frontières particuliers, ou dans le commerce des produits donnés avec d'autres pays de la région. Une des meilleures méthodes de contrer les ONT excessifs ou injustes est l'échange d'informations pour assurer la transparence.

7. Un ONT majeur éventuel est l'imprévisibilité du recours judiciaire qui peut être un grave obstacle au commerce intra-régional, et devrait être traité. A tout le moins, un inventaire devrait être fait pour tous les pays de la région, concernant leurs engagements au titre de la Convention de New York sur la reconnaissance et l'application des sentences arbitrales internationales, ainsi que leur engagement à adapter leur législation nationale à la loi type de la CNUDCI sur l'arbitrage international, et qu'une certaine tentative est faite pour assurer un recours judiciaire prévisible et abordable aux commerçants qui ont des conflits frontaliers portant sur des contrats.

Le processus formel d'élimination des ONT peut exiger l'approche systématique suivante qui, à son tour, peut constituer la base d'un Plan d'action pour l'élimination des ONT :

Élimination des ONT : Mesures à prendre

Le système de base de l'élimination des ONT est présenté ci-dessous. Cela suppose que l'engagement politique existe au niveau le plus élevé, de sorte que la mise en oeuvre ne devient qu'une simple question technique.

1. Réexamen de chaque ONT vérifié et leur classement correcte, en indiquant leur but et leurs procédures de mise en application.
2. Sélection des ONT qui sont inutiles et peuvent être supprimés sans être remplacés par des mesures alternatives. La licence d'importation automatique en est un exemple.
3. Préparation à l'élimination de la première série des ONT identifiés comme potentiellement très discriminatoires et non transparents. Définition des conditions des mesures alternatives qui les remplaceront. Dans le cas des tarifs devant remplacer la licence non-automatique, les quotes-parts, ou l'évaluation administrative, il faut faire l'estimation des taux pour chaque produit affecté. Cela doit se faire dans le cadre du système ZLE approprié et peut exiger une rationalisation de toute la structure tarifaire. Dans le cas de la gestion des risques et de l'audit après enregistrement en douane, il faut mettre au point un système et assurer le renforcement des capacités des douanes à la mettre en application.
4. Mêmes préparatifs pour la deuxième série, à savoir : les charges de transit routiers, l'interdiction des marchandises non sensibles, et la voie unique des importations. Pour cette dernière série qui peut porter sur les normes SPS, et

OTC, un calendrier plus long sera nécessaire si elle nécessite l'affectation de ressources importantes.

5. Étude des principaux documents officiels (lois, réglementations, décisions) qui servent de base juridique pour chaque ONT. Veiller aux exigences procédurales et de temps pour leur modification.

6. Rédaction des modifications nécessaires des documents juridiques, avec la justification, la mesure de remplacement, la date et la période de l'entrée en vigueur. Une période transitoire pour la mesure de remplacement peut être indiquée.

7. Les modifications nécessaires sont prêtes dans un délai fixé.

8. Un projet de programme de travail initial proposé pour l'élimination des ONT est présenté dans le tableau ci-dessous. Comme les ONT sont imposés par la loi ou par décret leur modification et l'établissement des règles accompagnatrices pour leur mise en application indiqueront l'achèvement du processus de l'élimination des ONT, y compris, en l'espèce, les plans d'élimination ou de transition. Les responsabilités de chaque tâche incomberont aux membres avec l'aide des experts techniques. Les Secrétariats des CER seront activement impliqués dans le suivi des progrès et la fourniture de l'appui technique à chaque domaine.

Projet de programme d'action pour l'élimination des ONT

Tâches principales et tâches secondaires		Résultats	Calendrier
1.	Réexamen de chaque ONT vérifié	Inventaire validé des ONT en précisant leur but, les produits	

Tâches principales et tâches secondaires		Résultats	Calendrier
a.	Examiner les listes proposées et informations détaillées sur le but et la base juridique	affectés, la base juridique, les procédures de mise en oeuvre et leur classification sur la base des critères proposés	
b.	Déterminer les procédures officielles de la mise en oeuvre de ces ONT		
c.	Décrire véritablement la manière de les mettre en oeuvre		
d.	Classer correctement les ONT		
2.	Etablir un système de collecte de l'information sur les ONT, avec la participation du secteur privé dans la vérification et le suivi.	Réseau des sources d'information.	
3.	Sélectionner les ONT inutiles qui peuvent être supprimés sans être remplacés par des mesures alternatives. La licence automatique en est un exemple.	Liste des ONT pouvant être supprimés sans être remplacés.	
4.	Préparation à l'élimination de la première série des ONT identifiés comme potentiellement non transparents et discriminatoires. Préciser les exigences des mesures alternatives qui les remplaceront	Faire la liste des ONT considérablement non transparents et discriminatoires et des mesures alternatives, en	

Tâches principales et tâches secondaires		Résultats	Calendrier
a.	Dans le cas des tarifs devant remplacer la licence non automatique, les contingents ou les charges administratives font l'estimation du taux pour chaque produit affecté. Cela doit se faire dans le contexte du programme de la ZLE de la SADC. Arrêter le calendrier de réduction progressive.	l'occurrence les tarifs avec le calendrier de leur réduction progressive, le type d'incitations fiscales et le système de gestion des risques	
b.	Dans le cas de la gestion des risques et de la vérification douanière au poste d'entrée, mettre en place un système et renforcer les capacités de la douane à le mettre en œuvre		
5.	Mêmes préparatifs pour la deuxième série, à savoir : les charges de transit routiers, l'interdiction des marchandises non sensibles, et la voie unique des importations. Cette dernière série exigera une étude plus approfondie si elle implique le changement du mandat unique d'une agence étatique.	Estimation de l'engagement tarifaire, étude de l'agence importatrice et sa réorganisation	
6.	Etudier les principaux instruments fondamentaux (lois, réglementations,	Liste détaillée des documents juridiques	

Tâches principales et tâches secondaires		Résultats	Calendrier
	décisions) servant de base juridique pour ONT	/dispositions à modifier, procédures de leur modification	
a.	Compiler tous les documents officiels		
b.	Examiner les dispositions et voir comment les amender.		
c.	Déterminer les conditions procédurales et le temps nécessaire pour la modification de ces textes.		
7.	Rédiger les modifications nécessaires aux documents juridiques, y compris la justification, la mesure de remplacement, la date et la période de mise en vigueur. Une période transitoire pourrait être fixée pour la mesure de remplacement. Présenter le projet à l'autorité compétente pour commentaires et suggestions	Rédiger les modifications nécessaires ; y compris le plan et le processus de suppression progressive	
8.	Assurer les modifications nécessaires par l'adoption d'une loi ou la signature d'un décret. Cela dépend de la procédure législative or administrative de chaque pays et de l'importance de l'ONT. Les règles et les réglementations de mise en oeuvre doivent aussi être définies.	Nouvelles lois et nouveaux décrets, avec règles de mise en application.	

ANNEXE 1 : SYNTHÈSE DES RAPPORTS DES PAYS

ANGOLA

Le gouvernement de l'Angola a récemment créé⁴ un Comité qui traite spécifiquement des questions de la SADC, en soulignant l'importance de toutes les décisions émanant des divers réunions/séminaires organisés par le Secrétariat de la SADC. Cet organe prépare aussi l'offre de l'Angola à la SADC relative aux STP. Le Comité pense que vers la fin de juin 2007, il aura un programme incluant la suppression de certains ONT. L'Angola est également membre du COMESA, bien qu'aucune préférence tarifaire n'ait encore été accordée à cette région à ce jour.

À l'exception du pétrole et du diamant, l'économie industrielle angolaise est très limitée, ce qui signifie qu'il y a peu de raisons de limiter les importations. Le pays importe presque tout et ses exportations tournent autour du pétrole et du diamant, et de temps en temps du café et des produits de la pêche. Ainsi, le commerce avec la région est encore à son stade embryonnaire.

Pour ces raisons, l'Angola n'a pas développé des mesures défensives de son économie et donc aucun à ONT systémique et constant, juridique ou sérieux n'a été imposé. La grande partie de ces obstacles porte donc sur les inefficacités et les difficultés structurelles de faire des affaires qui sont imputables à la guerre récemment terminée au bout de 40 ans.

Pendant les entretiens avec les responsables cependant, il a été souligné que l'Angola veut reconstruire ses industries de sucre, de café et de textiles naguère solides. Rien n'a encore été mis en place mais les responsables envisagent l'imposition temporaire de certaines barrières tarifaires et non tarifaires pour

⁴ Grupo Técnico Multisectorial de Implementação do Protocolo Co,ercial da SADC, créé en 2006

permettre à l'industrie de se développer et d'atteindre un niveau durable et compétitif.

La perception est que l'Angola poursuivra l'intégration régionale, mais le pays est confronté à des craintes diverses, particulièrement que cela risque d'affecter négativement le développement son industrie naissante. C'est pour cette raison, que l'on pense que l'Angola ne commencera une libéralisation significative du commerce régional qu'en 2015.

Les recommandations de la présente étude sont en résumé les suivantes : i) le gouvernement doit poursuivre ses efforts de préparation à la mise en application des ZLE de la SADC et du COMESA, et d'autres éléments des protocoles pertinents ; ii) la conscientisation et la préparation de partenaires, notamment les commerçants doivent continuer, iii) certaines actions doivent être initiées pour supprimer ces quelques obstacles encombrants identifiés et, en fin, iv) un calendrier de mise en oeuvre des protocoles et de suppression des ONT devrait être convenu par toutes les parties prenantes, c.-à-d., le gouvernement, le milieu d'affaires et les structures régionales pour faire face aux changements de l'économie.

Actions recommandées sur les notifications, la surveillance et l'élimination des ONT

En ce qui concerne un point focal national, les personnes interrogées considèrent que le point focal du secteur privé chargé de rendre compte des problèmes des ONT qui pourraient surgir devrait être basé à la Chambre de commerce, à l'Association des industries angolaises, ou à la Chambre des agences en douane. La tendance est que cette responsabilité devrait être confiée à la Chambre de commerce et de l'industrie parce que c'est elle qui suit de près le STP et participe le plus activement aux forums de la SADC, y compris l'atelier sur les ONT tenu à Pretoria en novembre 2006. Cependant, il faut qu'il y ait une discussion entre ces organes et le gouvernement pour déterminer la structure appropriée. Cet organe devra collaborer étroitement avec Grupo Multisectorial de Implementação de Protocolo Comercial da SADC du gouvernement.

BOTSWANA

Le facteur exceptionnel concernant les importations et les exportations est la dépendance incroyable du Botswana vis-à-vis de l'Afrique du Sud. Cela est particulièrement vrai pour les importations. Les autres États de la SADC, même collectivement, sont sans importance. Cela fait qu'avec la prolifération des chaînes de magasins sud-africains et des opérations en franchise, le Botswana est souvent appelé la dixième province de l'Afrique du Sud.

Certaines des statistiques illustrent ces tendances. Avec la délocalisation de l'usine d'assemblage Volvo Truck CBD vers l'Afrique du Sud, la valeur des exportations de véhicules du Botswana a chuté considérablement en 2006. Les crêtes et les baisses en valeur des machines et autres produits du genre exportés par l'Afrique du Sud reflète le début ou la fin d'importants projets d'infrastructure minière de la dernière décennie. La baisse en 2006 de la valeur des véhicules importés d'Afrique du Sud reflète probablement l'impact des importations des véhicules d'occasion en provenance d'Asie. Ces véhicules sont localement appelés "Fong Kongs".

Le Botswana n'a explicitement mis en place aucun ONT depuis 2004. Cependant, certaines mesures essentiellement non tarifaires sont pratiquement devenues des ONT lorsqu'il n'y a pas suffisamment de personnel expérimenté pour les administrer. Le système SYDONIA fonctionne bien maintenant et le résultat est que tous les points frontaliers automatisés qui traitent plus de 99+% des exportations commerciales ne sont en arrière que de quelques jours seulement. Le processus de transmission électronique des documents douaniers fonctionne aussi correctement.

Les différents SARS lancés, souvent unilatéralement et les procédures de transit irritent en définitive les partenaires. L'obsession d'attraper les quelques tricheurs intentionnels influe sur les 98+% d'opérateurs/manufacturiers légaux. GABCON, en tant que « port sec » ; n'est pas aussi utilisé qu'il devrait par les exportateurs dans la mesure où les conteneurs sont acheminés par voie ferrée, ce qui est lent et coûte

cher par rapport au transport routier. La contrepartie est un mécanisme de transit plus encombrant et plus complexe qui doivent être fait pour le transit routier.

La loi sur les drogues et les substances connexes de 1993 a établi un Comité pour surveiller et examiner revue l'enregistrement de toutes les drogues utilisées dans les structures et les pratiques non gouvernementales. Les procédures de cette loi d'enregistrement sont complexes et exigent qu'un vaste dossier soit constitué pour chaque drogue présentée pour l'enregistrement. En raison de cette charge de travail, jusque vers 2004, beaucoup de drogues utilisées au Botswana étaient exonérées tandis que le processus d'enregistrement avait lieu. Ce processus d'exonération a été arrêté vers 2004. L'arriéré n'a pas encore été dégagé, avec le résultat que la moitié des drogues aisément disponibles en Afrique du Sud ne soient plus disponible au Botswana. Ce qui était initialement une mesure non tarifaire directe et légitime justifiée par le besoin de protection de la santé publique s'est maintenant transformée en ONT d'un très grand impact.

Actions recommandées pour la notification, la surveillance et l'élimination des ONT

Les recommandations du rapport 2003, FIAS à la fin, qui n'ont pas été mises en application sont encore appropriées et requièrent toujours la mise en exécution. Tous les secteurs doivent encore désigner le point focal pour faire rapport des ONT dans le secteur privé et l'existence du point focal exige une grande publicité pour le rendre efficace.

Le Botswana doit terminer le processus d'harmonisation du transport routier avec ses voisins de la SADC. Le gouvernement doit examiner toutes les conditions exigées pour l'octroi des permis d'importation afin de s'assurer si elles sont encore nécessaires ou si elles contribuent à la réalisation d'un objectif défendable. Le gouvernement doit également examiner toutes les législations réglementaires pour déterminer si ce qui a émergé comme conséquences indésirables de cette législation sont défendable. Le processus d'enregistrement de l'importation et de la

vente des drogues et des substances connexes est un exemple évident de cette pratique de réglementation.

Il est peu probable que le Botswana aura éliminé tous les ONT vers la fin de 2008, comme le veut le calendrier adopté par la SADC ; mais d'une manière générale, le pays est encore plus loin en arrière des autres Etats membres. Les clauses de réservation pour les citoyens consignées dans la nouvelle loi sur le développement industriel, 2006 ne constituent pas un signe encourageant de l'engagement du gouvernement à ouvrir le commerce, mais les réglementations de mise en application n'ont pas encore été publiées dans le Bulletin officiel, ce qui veut dire qu'on ne sait pas encore combien d'industries seront préservées et dans combien de régions du Botswana.

LE BURUNDI

Le Burundi a un niveau modeste de commerce dans la région du COMESA. Ses exportations régionales sont basses en valeur et sont concentrées sur peu de produits. Ses principales importations sont des marchandises pour lesquelles le Burundi n'a aucun produit concurrent et sont également des marchandises dont l'importance pour la reconstruction d'un pays sortant d'une guerre civile pourrait être discutable. Par conséquent, les ONT sont peu nombreux et, le plus souvent, ne viennent pas des politiques directes du gouvernement.

Si nous regardons de près les exportations du Burundi, il est clair qu'il y a très peu de produits exportés du Burundi vers d'autres pays du COMESA. En fait, à l'exception des produits qui sont probablement en transit et à part son commerce avec le Rwanda, les exportations totales du Burundi vers d'autres pays du COMESA atteignent juste 7 millions USD. Il n'est donc pas surprenant que peu d'ONT aient été rapportés comme affectant les exportations burundaises. Les exportations traditionnelles, depuis la période coloniale, demeurent les plus importantes. Celles-ci rencontrent quelques problèmes spécifiques aux produits parce qu'elles n'ont pas tendance pas à concurrencer la production nationale du pays destinataire et en outre ces exportations jouissent d'une forte présence du gouvernement.

Ainsi, les ONT, rapportés constituent rarement une barrière spécifique à un produit. En fait, des barrières spécifiques aux produits sont seulement rapportées pour les exportations allant au Rwanda et aussi, suite aux mesures lancées par le Gouvernement du Burundi ou le fait de l'ingérence du Gouvernement dans le commerce. La grande partie des barrières rencontrées qui sont rapportées sont la "durée des formalités" au Burundi et les problèmes de transit rencontrés sur la route du nord (Bujumbura – Mombassa en passant par Kigali, Kampala, Eldoret et Nairobi). Concernant les importations, les principales importations venant au Burundi ne concurrencent pas les produits locaux. Par conséquent, elles se heurtent rarement aux ONT. L'incitation à soutenir la position financière du Gouvernement joue certainement un rôle en termes de taxe de transaction qui est probablement le principal ONT affectant les importations. Le principal problème administratif est le monopole d'inspection de la SGS qui a été mentionné par la plupart de commerçants comme un obstacle important en termes de retard et de coûts additionnels de l'entreposage suite à ces retards. D'autres problèmes viennent du manque de transparence dans d'autres domaines administratifs, notamment l'interdiction de décharger les produits à l'usine plutôt qu'au port et la capacité pour un camion, de terminer les formalités avant la fermeture des bureaux, qui est laissée à la discrétion de ceux qui sont chargés de ces formalités. Un ONT particulièrement grave et constamment rapporté concerne les procédures de transit par le corridor.

Certaines des mesures prévues pour harmoniser le trafic de transit dans le COMESA ont été mises en place au Burundi. La carte jaune du COMESA, le Document douanier du COMESA, la licence du transporteur du COMESA et SYDONIA sont tous en place. Le système du bond de garantie sera introduit bientôt. Cependant les limites de la charge à l'essieu, les charges de transit et le système ACIS ne sont pas encore en place et aucun plan ne semble exister à cet effet.

Actions recommandées pour la notification, la surveillance et l'élimination des ONT

Il est clair que toute solution adoptée aura besoin de l'appui du secteur privé. Il est par conséquent crucial que des efforts soient faits pour informer le secteur privé de l'importance qu'il y a à résoudre les ONT au niveau officiel.

Quelques obstacles à l'élimination des ONT ont émergé en parlant aux associations des transporteurs. Ils ont reconnu qu'une solution venant des canaux officiels est probablement la seule manière de résoudre définitivement le problème (par décret, changement du personnel, etc.). Cependant, ils ont estimé avant tout que la meilleure manière de traiter les ONT était de le faire eux-mêmes, en s'attaquant directement à la source du problème. Cela implique un investissement (argent, temps, etc...) qu'ils seraient en mesure de payer et le fonctionnaire responsable du secteur problématique a accepté cette proposition.

Toute solution utilisant le canal officiel se heurtera à la résistance du fonctionnaire qui gagne et n'aura pas l'appui important de la compagnie de transport qui doit traiter le problème. Il peut même y avoir une résistance de la part de la compagnie de transport parce qu'elle gagne probablement une marge sur chaque camion qui est gardé sur la route un jour supplémentaire, comme ce jour supplémentaire est payé par le commerçant. Sans l'appui de ce deuxième groupe (les transporteurs), il est difficile de voir comment une solution passant par les canaux appropriés aboutira véritablement aux progrès recherchés. La solution la plus sûre est de trouver une manière d'expliquer au commerçant, qui paie finalement le coût de l'ONT, combien cela lui coûte et combien il épargnerait avec une solution à long terme.

Mesures initiales

Un dialogue doit être initié entre le secteur public et privé afin d'éliminer les ONT. Il est crucial cependant de définir les objectifs de ce dialogue avant qu'il ne soit organisé. La première question majeure est d'établir un point focal pour les ONT au sein du Ministère du commerce et de l'industrie ou de la Chambre de commerce et de l'industrie. Une fois que le point focal aura été désigné, il devra collaborer étroitement avec le secteur privé pour formuler un Plan d'action national relativement au problème des ONT. Le plan d'action national devrait établir une procédure de

rapport afin que le secteur privé puisse, aussi efficacement que possible, signaler au point focal leur problème concernant les ONT. Une fois que la procédure de rapport aura été établie, une procédure de traitement et documentation des problèmes devra être convenue dans le cadre du Plan d'action national. Cette étape devra établir la distinction entre les problèmes au niveau national et régional. Ainsi, au niveau national, le cadre juridique et institutionnel nécessaire aura été établi de manière à pouvoir traiter l'ONT efficacement. Le point focal doit alors avoir l'autorité de s'adresser au Secrétariat du COMESA en ce qui concerne les problèmes posés au niveau régional afin que les voies de solutions puissent être initiées à ce niveau. Outre les questions de rapport, des solutions plus immédiates et plus concrètes doivent être établies pour les ONT prioritaires, en l'occurrence ceux qui existent déjà et qui ont pour conséquence des coûts élevés pour le secteur privé (problèmes de transit, SGS, formalités de déchargement, etc.).

C'est seulement à ce moment que le Burundi sera prêt à examiner cette question au niveau du COMESA. Travailler immédiatement au niveau du COMESA ne serait pas productif pour les commerçants comme la seule expérience qu'ils ont des ONT au niveau du COMESA est l'Autorité de coordination de transport de transit du corridor nord. Les commerçants n'ont pas eu une expérience positive avec ce Secrétariat. En outre, la participation du Burundi au niveau du COMESA sans point focal des ONT et sans plan d'action national réduira la possibilité pour la personne désignée de représenter valablement le Burundi à la réunion des ONT du COMESA et la possibilité que cette réunion donne des résultats concrets pour le Burundi.

Il est également important que le COMESA fasse encore des progrès dans l'harmonisation des procédures de transit. C'est le seul problème le plus important qui peut être traité plus efficacement au niveau régional que national. Les autres problèmes signalés exigent la réforme au niveau national.

COMORES

Pendant les 20 dernières années, la situation économique comorienne a été assez irrégulière avec une profonde récession en 2000. Les dotations en ressources

naturelles limitées, le marché exigu et fragmenté et la base d'exportation très limitée rendent ce pays vulnérable aux chocs économiques extérieurs. Près de la moitié de la population vit en dessous du seuil minimal de pauvreté et a un accès limité à l'éducation, à l'eau potable et à l'électricité.

Les échanges commerciaux entre les Comores et la région du COMESA tendent à ne constituer qu'une fraction très minime du commerce mondial comorien. En 2006, la région du COMESA ne fournissait que 5,3 % des importations totales des Comores et ce chiffre tournait autour de 11 % des importations de 2002 et 2003. Les importations en provenance des pays COMESA sont dominées par Maurice, Madagascar, Kenya et plus récemment, par l'Égypte. Les importations de la région ont tendance à fluctuer considérablement, oscillant entre 5 et 7 millions USD. Les exportations vers la région du COMESA sont même plus faibles, de l'ordre de moins de 1% des exportations totales des Comores. Même si en 2006, Madagascar était la plus grande destination des exportations des Comores, Maurice est traditionnellement la plus grande destination des exportations des Comores dans la région du COMESA.

D'une manière générale, quelques cas de barrières non tarifaires directes ont été rapportés, plus particulièrement en ce qui concerne les exportations. Les principaux obstacles aux importations tournent autour des questions de douane et des contraintes liées à l'infrastructure. Au nombre des questions de douane, on cite les formalités douanières, notamment les « points de contrôle » excessifs, qui continuent d'alourdir le système commercial, ainsi que les règles et les exigences d'inspection de routine avant l'expédition qui prennent trop de temps.. S'agissant des contraintes liées à l'infrastructure, les contraintes portuaires telles que la capacité de stockage et de congélation ainsi que l'infrastructure générale et les opérations portuaires ont été citées comme étant les principaux obstacles au commerce. Une principale recommandation que est ressortie au cours de l'étude concerne l'extension du domaine portuaire et la construction d'un port de haute mer à Moroni. Outre les contrôles sur l'importation du riz ordinaire, il ne semble y avoir aucune autre BNT légale. De même, à part l'importation des divers autres produits

conventionnellement limités ou interdits, aucun autre permis d'importation ou d'exportation n'est exigé.

Actions recommandées pour la notification, la surveillance et l'élimination des ONT

Le secteur privé comorien est constitué de deux principales institutions à savoir : la Chambre de commerce et l'OPACO (Organisation patronale des Comores – Association des employeurs). L'administration de la Chambre de commerce est désignée par le Gouvernement même si la plupart de ses membres sont du secteur privé. L'OPACO par ailleurs est considérée comme étant plus indépendante. Actuellement, il y a un effort visant à établir une chaîne de communication avec le Gouvernement. Il n'y avait jusqu'à présent aucun canal de communication formelle entre les deux parties, si ce n'est à travers des réunions organisées sur une base ponctuelle pour discuter de problèmes précis.

Le secteur privé ne semblait pas informé des mécanismes de rapports du COMESA sur les barrières non tarifaires en raison probablement de leur non-existence aux Comores. Il faut un plus grand dialogue entre le Gouvernement et le secteur privé pour résoudre des problèmes commerciaux et établir un mécanisme approprié de notification, de suivi et d'élimination des BNT dans le cadre du COMESA.

DJIBOUTI

Djibouti est principalement une économie basée sur les services et cela se reflète dans son approche libérale du commerce. Depuis 2000, la dimension commerciale de l'économie djiboutienne a fait l'objet d'une profonde libéralisation et modernisation, avec une influence particulièrement forte de Dubai. Ainsi, le pays se modèle à maints égards sur la politique libérale de Dubai, et avec son industrie locale limitée, le Gouvernement a démantelé toutes les barrières au commerce extérieur.

Le pays dépend beaucoup de son port en tant que moyen de commerce maritime avec les autres pays de la région, spécialement l’Ethiopie. Ce dernier pays absorbe 95% des exportations régionales de Djibouti, constituées principalement du sel localement produit, et de ses réexportations. L’Ethiopie fournit aussi 76% des importations régionales de Djibouti, l’Egypte et le Kenya y contribuant pour leur part à concurrence de 11% chacun. La composition des importations djiboutiennes est dominée par les produits intermédiaires et finis. Djibouti reste un importateur net de produits alimentaires et de boissons, ainsi que des produits pétroliers, du quat (substance hallucinogénique), des produits manufacturés, des textiles et des produits chimiques. Dans la région du COMESA, Djibouti a des accords commerciaux et de coopération bilatéraux avec l’Ethiopie, l’Erythrée, le Kenya, l’Ouganda et le Rwanda, ainsi qu’avec l’Iran, le Sénégal, la Tunisie et le Yémen à l’extérieur du groupement. Cependant, à l’exception de l’accord de commerce bilatéral avec l’Ethiopie, ces autres accords ne semblent pas opérationnels.

Etant donné l’approche libérale du commerce, il n’y a aucune barrière tarifaire sur les produits importés, indépendamment des origines. De même, le Gouvernement semble avoir fait un effort concerté pour la réduction ou la suppression des BNT et de ce fait, très peu de BNT ont été identifiés comme étant effectivement un obstacle au commerce. Les membres de la communauté des affaires rencontrés se sont dits tous contents en général des procédures d’importation et d’exportation, ils ont exprimés néanmoins des préoccupations en ce qui concerne les lourdeurs bureaucratiques des autres pays. Les rares exemples de BNT identifiés tournaient autour de la taxe à la consommation, appelée TIC, qui constitue de *facto* un impôt ainsi que les taxes portuaires discriminatoires.

L’infrastructure de transport et les mécanismes commerciaux au-delà des frontières djiboutiennes restent un obstacle majeur au commerce régional. D’une manière générale, il semble que même si les procédures harmonisées de transit du COMESA sont mises en œuvre, elles sont très peu connues par le secteur privé. De même, il semble se poser des problèmes d’ordre administratif dans l’utilisation de la carte jaune du COMESA, qui ne suscite pas beaucoup d’intérêt. Les certificats d’origine du COMESA sont délivrés et acceptés par Djibouti.

Il y a eu des réponses limitées en ce qui concerne le formulaire de rapport, l'argument majeur étant qu'un dialogue plus efficace et régulier entre le département éthiopien des douanes et les autorités compétentes de la douane et du port de Djibouti serait plus efficace que la voie du COMESA.

S'agissant du processus en cours, la Chambre de commerce de Djibouti est très active et elle est intégrée dans les structures actuelles du COMESA. Il est recommandé que la Chambre décide de meilleurs mécanismes internes de notification, de suivi et d'élimination des BNT.

Actions recommandées pour la notification, la surveillance et l'élimination des ONT

La Chambre de commerce est très active et elle est intégrée dans les structures actuelles du COMESA. Il est recommandé que la Chambre décide de meilleurs mécanismes internes de notification, de suivi et de suppression des BNT. Elle pourrait se mettre en contact avec les départements gouvernementaux compétents ainsi qu'avec le service des BNT du Secrétariat du COMESA.

RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO (RDC)

Les barrières non tarifaires (BNT) semblent très répandues en RDC, raison pour laquelle les opérateurs économiques pensent qu'ils ne profitent pas beaucoup de leur qualité de membres de la SADC ou du COMESA. Ils sont confrontés à de fortes barrières du fait de la désorganisation de l'administration publique, des mouvements incontrôlés des militaires, du manque d'infrastructure de base pour le commerce, notamment les routes, les institutions financières, l'équipement moderne de communication, etc.

Les principales BNT sont entre autres les suivantes :

- procédures douanières fastidieuses et contrôles illégaux aux barrières de la RDC ;
- coûts élevés du transport pour les exportateurs;
- difficultés de trouver des camions et coûts élevés du transport vers la RDC ;
- manque de connaissance technique des agents gouvernementaux dans les questions relatives aux procédures d'importation;
- manque de compréhension par les exportateurs du rôle des normes et des autres exigences techniques que doivent remplir les produits (spécialement le café, le bois et les minerais)
- manque d'information sur les marchés COMESA/SADC ;
- manque des stratégies d'exportation au niveau national – beaucoup d'agents gouvernementaux connaissent le COMESA/SADC, non pas comme une institution opérationnelle, mais juste pour l'organisation de séminaires lucratifs dans des hôtels 4/5 étoiles ; ces mêmes agents pensent qu'une plus grande intégration du COMESA/SADC constituerait une menace aux petites et moyennes industries naissantes de la RDC sortant d'une guerre qui a duré trop longtemps ;
- absence ou mauvaise qualité de l'infrastructure physique, notamment la couverture et la qualité des routes, des ports et les équipements de transport. Beaucoup d'opérateurs économiques, particulièrement les conducteurs de camions et autres qui voyagent à travers le COMESA/SADC pensent que la RDC est probablement le pays le plus pauvre en ce qui concerne la qualité et l'accessibilité de l'infrastructure de communication en Afrique ;
- cependant, le plus grand obstacle au commerce selon la communauté des affaires et les agents du gouvernement est la désorganisation de l'administration publique de la RDC ainsi que le mouvement incontrôlé des hommes en armes (personnel militaire et non militaire). Ce mouvement incontrôlé constitue non seulement une barrière aux activités de production de la RDC, mais il alourdit le coût du transport et du commerce dans la mesure où des taxes illégales sont prélevées par des personnes armées pour tout type de commerce ou de produit devant être exporté. Une fois de plus, en raison de ce mouvement incontrôlé, le commerce de la RDC est limité aux

villes où il y a la sécurité. Ainsi, les marchandises à destination ou en provenance de la région ne peuvent être vendues ou récupérées que près des villes ayant une sécurité suffisante.

EGYPTE

L'étude sur les ONT de l'Egypte a constaté que les pays COMESA constituaient en général des partenaires commerciaux du COMESA insignifiants pour l'Egypte en termes de proportion des exportations et des importations mondiales. La région ne prenait qu'un maximum de 4% des exportations totales de l'Egypte pendant toutes les années de l'analyse entre 2001 et 2006, et moins de 2% des importations de l'Egypte pendant la même période. L'étude a également établi que les ONT importants qui affectent le commerce entre l'Egypte et les pays COMESA sont les règles d'origine, les procédures d'inspection avant l'expédition, les goulets d'étranglement du transport, le manque de connaissances sur le potentiel du marché des pays du COMESA, goulets d'étranglement dans les paiements commerciaux par virements bancaires, les guerres commerciales, et diverses procédures d'évaluation en douane. Ce sont les principales questions à l'ordre du jour du Comité national de surveillance des ONT proposé en Egypte lorsqu'il sera établi.

Les défis majeurs concernant la mise en oeuvre de l'élimination des ONT et du plan de surveillance sont entre autres l'établissement du Comité national de surveillance, élaboration de son programme et mise en place d'une capacité de secrétariat suffisante au ministère du commerce pour des questions du COMESA liées aux ONT. Cependant ne devrait pas être un problème pour l'Egypte puisque le ministère relais proposé a déjà une bonne expérience de gestion des ONT au niveau de la Ligue des États arabes. Il n'y a pas de risques de contraintes financières en Egypte dans la mesure où le ministère du commerce a déjà une section Afrique établie, dont une partie des responsabilités portent sur les questions du COMESA. Le travail sur les ONT du COMESA ne seront donc pas nouveau au ministère, et il ne sera pas nécessaire de créer un nouveau bureau des ONT. L'assistance technique pourrait cependant être requise pour aider à démarrer le processus d'élimination des ONT et à surveiller le processus et s'assurer que le format des rapports intérimaires sur les ONT du pays sont harmonisés avec ceux d'autres pays.

En outre, l'étude a relevé que l'Egypte avait accompli des progrès louables dans les réformes des procédures et des documents administratifs et douaniers, et dans la normalisation de la qualité. L'Egypte a quelques leçons utiles dans ces deux domaines des ONT dont d'autres pays du COMESA pourraient s'inspirer, afin de faciliter l'élimination des ONT et d'accélérer le processus d'intégration du COMESA.

En conclusion, l'étude a conclu que l'Egypte n'a pas mis en application la plupart des programmes harmonisés de transit du COMESA, et le Secrétariat du COMESA doit poursuivre cette question. A mesure que l'intégration se poursuit, les membres du COMESA pourraient commencer les exportations vers l'Egypte par des camions d'immatriculation nationale. D'autre part, les camions égyptiens voudront à l'avenir transiter par les territoires d'autres membres du COMESA. Mais cela ne sera pas possible tant que l'Egypte ne mettra pas en application les procédures de trafic de transit du COMESA, permettant ainsi aux autres pays d'entrer sur son territoire. Cela garantira aussi que les camions égyptiens peuvent délivrer des cargaisons à d'autres pays du COMESA sans devoir affronter des obstacles administratifs.

Actions recommandées pour la notification, la surveillance et l'élimination des ONT

- Il est recommandé que le programme initial du comité national de surveillance des ONT (NMC) devrait se concentrer sur l'initiation et la poursuite d'un dialogue bilatéral avec des pays où les exportations vers l'Égypte se heurtent aux obstacles liés aux règles d'origine et à l'inspection avant l'expédition. Cependant, le NMC devrait également commencer à inscrire à son programme, des discussions visant à trouver des solutions sur les ONT relatifs lié aux goulots d'étranglement de transport (transport ferroviaire, maritime, aérien et routier) et, aux virements bancaires et aux guerres commerciales.

- Le Secrétariat du COMESA doit initier le dialogue entre les membres en vue de trouver des solutions durables aux problèmes de transport auxquels sont confrontés les milieux d'affaires de la région. C'est parce que les problèmes courants de transport (transport ferroviaire, maritime, aérien et routier) sont tous de nature transfrontière et que les solutions requises demandent une approche régionale. Le transport maritime et aérien pourrait exiger des fusions d'affaires, alors que le transport routier et ferroviaire pourrait faire appel à un investissement commun des pays voisins. Cependant, le Secrétariat du COMESA est mieux placé pour lancer des discussions sur ces approches transfrontières de ce goulot d'étranglement qui entrave considérablement le commerce intra-COMESA.

- Un des défis majeurs qui s'opposent à la réalisation des aspirations des partenaires commerciaux égyptiens concernant la mise en œuvre de l'élimination des ONT et la surveillance de ce processus sera de s'assurer que l'actuelle section du COMESA du ministère Égyptien du commerce et de l'industrie commence le renforcement des capacités et accorde l'attention aux ONT du COMESA. Pour appuyer ce renforcement des capacités et s'assurer de cette attention, un certain niveau d'assistance technique peut être nécessaire, même si, à la longue, l'Égypte n'a pas besoin d'assistance

technique continue dans le domaine des ONT. Le Secrétariat du COMESA pourrait donc assurer dans un premier temps l'assistance technique pour faciliter le démarrage du processus d'élimination des ONT et la procédure de surveillance de l'Égypte.

- Le Secrétariat du COMESA doit lancer des discussions sur les enseignements utiles que les autres pays du COMESA pourraient apprendre de l'Égypte, particulièrement en ce qui concerne les douanes et les réformes de la normalisation. L'adoption de ces réformes s'avèrera bénéfique au processus d'élimination des ONT et enfin de compte à un processus d'intégration plus rapide.

ÉRYTHRÉE

L'étude a conclu qu'actuellement, l'Érythrée ne commerce pas de manière significative avec le COMESA. L'analyse des données commerciales entre 2003 et 2006 prouve que les exportations et les importations à destination et en provenance de la région sont assez insignifiantes, avec les importations de la région qui ne constitue 9% seulement de toutes les importations du pays tandis que les exportations constituaient 7% seulement de toutes les exportations du pays pendant cette période. D'autre part, les importations en provenance de la région étaient instables, alors que les exportations diminuaient sensiblement d'un taux remarquable de 58% pendant la période de 2003 et 2006.

L'étude a également identifié les principaux ONT qui affectent considérablement le commerce de l'Érythrée au sein du COMESA, et a en plus donné une image globale concernant les obstacles au commerce de l'Érythrée avec la région. Les discussions avec les partenaires commerciaux prouvent également que les principaux ONT sont étroitement liés au conflit frontalier Érythrée/Éthiopie, qui en 2003 et 2005, a rendu nécessaire l'introduction, par le Gouvernement, de mesures interventionnistes visant à réglementer les activités économiques afin de réduire au minimum l'impact défavorable de la guerre, y compris la mise sur pied d'une société commerciale et l'introduction du contrôle du change qui ont fini par affecter directement les

opérations commerciales. Une synthèse des ONT incluent la déclaration douanière et dédouanement manuels qui entraînent une perte de temps, les réglementations de permis d'importation encombrantes les pénuries de devises étrangères, les mesures de réglementation des prix internes, le manque de connaissance du potentiel du marché du COMESA, et les coûts élevés de transport dus au manque de facilités directs de transport maritime et aérien.

Les défis majeurs concernant la mise en œuvre du mécanisme de surveillance des ONT en Érythrée comprennent la nécessité d'appuyer l'assistance technique d'un Comité national de surveillance (NMC) proposé, dont les responsabilités seront de faciliter la procédure de rapport, l'élimination et la surveillance des ONT qui affectent le commerce dans la région.

La création d'un NMC fonctionnel permettra une approche structurée pour traiter des ONT, qui devrait impliquer tous les partenaires commerciaux.

Concernant l'exécution des programmes du trafic de transit du COMESA, l'Érythrée a mis en application la plupart des programmes visant à faciliter le commerce transfrontière. Il s'agit notamment du système harmonisé de charge de transit routier ; La licence du transporteur du COMESA ; la charge limite par essieu et le poids harmonisé de véhicules et la carte jaune du COMESA.

L'étude a recommandé un plan d'action de facilitation de l'élimination et de la surveillance des ONT qui ont été identifiés pendant le processus de consultations. Cette matrice doit être validée par le Comité national de surveillance proposé lorsqu'il sera opérationnel, alors que la liste des ONT pourrait aussi être allongée avec les obstacles commerciaux additionnels à mesure que le NMC acquiert de l'expérience sur la manière dont de traiter des questions des ONT.

Actions recommandées pour la notification, la surveillance et l'élimination des ONT

- Tandis que le conflit frontalier Érythrée/Ethiopie est plus un problème politique qui peut être en dehors du mandat du COMESA, il a eu un impact négatif sérieux sur la capacité d'Érythrée à tirer profit des opportunités de commerce préférentielles offertes par sa qualité de membre du COMESA. Le bloc commercial doit donc tout mettre en œuvre pour faciliter le règlement de ce conflit.

- Les milieux d'affaires érythréennes n'ont pas pu tirer profit des mécanismes d'importation et d'exportation préférentiels offerts par le COMESA. Alors que le conflit entre ces deux pays a une grande part de responsabilité dans cette situation, il est également vrai que les opérateurs économiques érythréens d'affaires manquent de connaissance du marché du COMESA. Il est donc nécessaire de mettre en place un mécanisme qui faciliterait la pleine intégration du milieu d'affaires érythréen dans le commerce du COMESA, y compris : 1. leur familiarisation avec certaines des institutions commerciales créées par le COMESA ; 2. le renforcement de la Chambre de commerce, d'autres associations commerciales comme l'Association du cuir et des produits de cuir, et le Ministère du commerce et de l'industrie de sorte qu'elles puissent fournir au milieu d'affaires des informations à temps et pertinentes sur le COMESA ; 3. facilitation de l'accès aux facilités de crédits de financement à travers la Banque de la ZEP et toute autre institution financière orienté vers le développement ; 4. renforcement de l'Institut érythréen des normes (ESI) pour l'aider aux essais des normes nécessaires sur les exportations et les importations.

- Le Secrétariat de COMESA doit explorer des possibilités de coordination d'acquisition de l'assistance technique nécessaire pour faciliter le démarrage du NMC. La branche d'assistance technique préparerait le programme du NMC, convoquerait les réunions et aiderait le NMC à assurer le suivi des activités.

L'ETHIOPIE

L'administration douanière et les barrières administratives à l'entrée semblent être le plus important ONT dans le commerce de l'Ethiopie avec Les États membres du COMESA. Les ONT rapportés le plus fréquemment sont les procédures douanières et administratives. Dans cette grande catégorie, les licences d'importation, l'évaluation en douane, les formalités, et dans une moindre mesure, les classifications, sont certains des principaux secteurs exposés à l'application des ONT. Il y a également des plaintes concernant l'inspection avant l'expédition ainsi que les formalités consulaires et documentaires.

En termes d'infrastructure douanière, les problèmes identifiés vont de l'évaluation en douane aux systèmes manuels très bureaucratiques et corrompus qui occasionnent des retards considérables dans le dédouanement des marchandises. Cependant, il y a eu un certain nombre d'améliorations sensibles dans la facilitation du commerce, y compris l'adoption des systèmes automatisés comme SYDONIA; l'harmonisation de la documentation ; l'utilisation du certificat d'origine du COMESA et une plus grande application solutions TI. Cependant, les procédures transparentes et simplifiées et la prise de conscience générales des règles et des procédures du système semblent manquer.

Les ONT constituant un problème pour les exportations éthiopiennes sont généralement trouvés dans l'agriculture et les produits d'élevage connexes. Il s'agit des exigences techniques et des essais pour la protection de la santé humaine (café par exemple) et des exigences techniques pour la protection de la santé des animaux (viande de mouton ou de chèvre) ou les licences non-automatiques et les conditions d'étiquetage. D'autre part, ni les restrictions quantitatives aux importations ni les exigences de licences d'importation ne constituent une entrave au commerce notoire. Elles peuvent encore être améliorées en même temps que quelques autres entraves réglementaires restantes qui agissent comme des obstacles aux activités d'importation et d'exportation. D'autre part, les importateurs ont signalé que des problèmes allant des monopoles de l'État, aux marchandises de contrebande, la concurrence déloyale des organisations para-étatiques ou des organisations affiliées aux

partis, aux problèmes de coûts élevés de dédouanement et de transport, comme étant l'obstacle majeur à leur performance.

Techniquement, la qualité de l'infrastructure (y compris le coût et efficacité des services publics) n'est pas un ONT, mais dans le contexte d'un pays sans littoral comme l'Ethiopie, il est identifié comme l'entrave la plus importante aux échanges. Le temps et le coût du transport est un fardeau énorme aussi bien pour les exportateurs que pour les importateurs. Les différents péages, les diverses réglementations de la charge à l'essieu, les différents systèmes d'assurance différente et de garantie etc., résultent tous en difficultés de faire circuler les marchandises dans la région. Les étapes progressives de mise en oeuvre des procédures de transit douanier du COMESA peuvent être mentionnées comme une étape positive vers la réduction des problèmes de facilitation du commerce.

Actions recommandées pour la notification, la surveillance et l'élimination des ONT

Pour éliminer des pratiques anticoncurrence, une Commission nationale de coordination dirigée par le Cabinet du Premier Ministre devrait être créée pour assurer le suivi et le contrôle de la mise en oeuvre de la proclamation.

Les procédures de marchés publics devraient être supervisées par le Comité national de Coordination créé pour surveiller les pratiques anticoncurrence. En outre, un organe indépendant présidé par MOFED devrait être créé pour inspecter, vérifier et traiter les plaintes relatives aux procédures de marchés publics dans le pays et présente des rapports au Comité national. La volonté politique pour mettre en application ce système est la clé, ainsi que la création d'institutions complémentaires, tels que des cours et des systèmes de traitement de l'information pour appuyer l'organe indépendant.

D'autres mesures devraient être prises pour harmoniser et faciliter les procédures douanières. À cet égard, l'Autorité douanière éthiopienne devrait concevoir un

document douanier unique couvrant le transit harmonieux des marchandises vers d'autres pays.

En ce qui concerne le dédouanement et l'inspection avant l'expédition, comme la première inspection des documents a lieu pendant que les marchandises sont en transit à Djibouti, ceci a de sérieuses implications de coût. Ce procédé devrait être abandonné.

La procédure actuelle de licence peut être améliorée en réduisant le processus en deux étapes (le certificat d'enregistrement et la demande de permis de commerce à une seule étape. Le contrôle à des fiscales peut se faire simplement en donnant un numéro d'identification fiscale à chaque société enregistrée, y compris les entreprises d'import/export.

La réglementation qui accroissent les coûts de transaction pour les exportateurs et les importateurs dans le secteur des transports devraient être supprimées. Le ministère du commerce et de l'industrie devrait créer un comité, y compris des opérateurs du secteur privé, pour surveiller les prix, la qualité des services et la performance d'ESL d'une manière régulière. En outre, le gouvernement devrait mettre en place des mécanismes pour promouvoir la concurrence sur les marchés de transport et de transit.

Enfin, le ministère de l'infrastructure devrait élaborer un manuel procédures global qui permet de concevoir des cadres de mise en oeuvre continue, constante et cohérente des procédures de transit harmonisées du COMESA et un accent particulier devrait être mis sur la planification, l'organisation et l'exécution d'un programme de sensibilisation des bénéficiaires dans ce domaine.

KENYA

L'analyse du commerce du Kenya avec les pays de l'EAC et du COMESA au cours de la période 2001 à 2005 prouve que le pays a considérablement exploité les opportunités d'exportation que lui offre son appartenance aux blocs

commerciaux régionaux de l'EAC et du COMESA. À cet égard, les exportations du Kenya ont augmenté de USD 1,54 milliards USD en 2001 à 2,68 milliards en 2005, et la part de la région de ses marchés d'exportation représentait une moyenne de 57% des exportations totales au cours de la période 2001 à 2005, ce qui est très substantiel. La région cependant n'est pas devenue une importante source des importations du Kenya, malgré le système hors taxe prévu dans le cadre d'Union douanière de l'EAC et de la Zone de libre échange du COMESA.

Pendant les consultations de 2005/06 sur les ONT de l'EAC, il a été constaté qu'un certain nombre d'ONT affectaient la capacité des entreprises du Kenya à exporter et importer, ce qui a été réaffirmé lors des consultations ayant abouti au présent rapport. Le principal ONT lié à l'exportation tient à la participation du gouvernement dans le commerce et aux pratiques restrictives tolérées par le Gouvernement ; aux procédures douanières et administratives pour entrer ; aux mesures sanitaires et phytosanitaires ; aux obstacles techniques au commerce et à tous les autres obstacles liés à la distribution qui entravent l'accès aux marchés EAC/COMESA. Concernant le commerce d'importation, l'ONT majeur tient aux procédures et aux documents administratifs et de douane, aux procédures de transit, et aux obstacles techniques au commerce.

Les procédures de rapport sur l'existence, la surveillance et l'élimination des ONT ci-dessus exigent la participation des gouvernements, des agences responsables de la mise en œuvre des réglementations du commerce, et des milieux d'affaires. Les consultations ont montré que le gouvernement et le secteur privé préfèrent une approche structurée de la gestion de ces obstacles au commerce, qui devrait également impliquer les Secrétariats de l'EAC et du COMESA dans la mesure où la plupart dépassent le cadre d'ONT internes. Pendant les consultations au Kenya, le gouvernement et le secteur privé ont réaffirmé leur préférence que le ministère du commerce et de l'industrie soit le ministère de coordination des questions ONT comme convenu lors de l'enquête sur les ONT de l'EAC en 2005/06. Ce ministère cependant devrait être soutenu par le ministère chargé

des questions de l'EAC et de la coopération régionale en ce qui concerne les ONT.

Les défis majeurs concernant la mise en œuvre du mécanisme de surveillance des ONT au Kenya tournent autour du renforcement des capacités du Secrétariat des ONT au ministère de coordination pour soutenir le Comité national de surveillance, fixer des repères pour le Comité y compris un mandat clair ; classification des ONT importants et secondaires afin de fixer les priorités du mécanisme de leur élimination et application ; intégrer le mécanisme de rapport, de surveillance et d'élimination des ONT aux secrétariats des associations dont les membres font le commerce des biens et services.

Les principales questions de facilitation du commerce portent au Kenya sur l'amélioration de l'efficacité du système de transport ferroviaire afin qu'il puisse fournir des services transport d'exportations et d'importations concurrentiels ; amélioration de l'état des routes qui contribuent considérablement au coût du transport ; amélioration des procédures de dédouanement des marchandises aux points d'entrée et de sortie par diverses agences, et amélioration de l'efficacité de la manutention des cargaisons au port de Mombassa.

Concernant les nouveaux ONT après l'enquête de 2005/06 la situation demeure presque la même. Cependant, des ONT additionnels ont été identifiés pour les exportations et les importations dans la région du COMESA, et ils doivent être traités d'une façon structurée, et les partenaires commerciaux ont confirmé la validité du mécanisme de l'EAC proposé pour la présentation de rapports, la surveillance et l'élimination. Une importante question préoccupant les milieux d'affaires est que ce mécanisme doit être appliqué dans les meilleurs délais et que tout ONT rapporté devrait être résolu dans un délai d'un mois, à défaut de quoi il devrait être soumis aux Comités de recours commerciaux respectifs (COMESA ou EAC) comme convenu lors de la conception du mécanisme de surveillance et d'élimination de l'EAC.

Les présentes consultations ont également réaffirmé la matrice qui avait été proposée pendant l'enquête sur les ONT de l'EAC 2005/06 pour le rapport, la surveiller et la facilitation du processus d'élimination des ONT. Le Plan d'action détaillé qui a été proposé lors de cette enquête a été validé pendant les consultations et constitue une partie du présent rapport.

Concernant l'harmonisation des procédures du trafic de transit entre les pays de la région, le Kenya a mis en application tous les mécanismes du COMESA visant la facilitation du commerce transfrontalière, qui sont également appliqués dans la région de l'EAC. Il s'agit du système harmonisé de taxe de transit routier ; du permis du transporteur du COMESA ; de la limite maximale et de la charge par essieu harmonisées ; de la carte jaune du COMESA ; et éléments du système informatisé d'information anticipée de marchandises. Le Kenya affirme également son engagement à mettre en application le système proposé de garantie du COMESA et le Document de déclaration douanière du COMESA (DD-COM)

Actions recommandées pour la notification, la surveillance et l'élimination des ONT

Comme pour ses partenaires de l'EAC, l'analyse des ONT qui affectent le commerce du Kenya dans les pays EAC/COMESA montre que les principales actions recommandées tournent autour de quatre domaines majeurs :

- Besoin des États partenaires de l'EAC et du COMESA à consolider et démontrer leur bonne volonté politique et technique à mettre en œuvre les aspirations des Traités de l'EAC et du COMESA, de sorte que les décisions prises au niveau du Conseil soient respectées et incorporées dans les lois par des amendements à temps des lois, des réglementations et des pratiques nationales ;
- Besoin pour les États partenaires de s'assurer que le cadre juridique et réglementaire régissant le processus d'intégration est correctement reflété dans leurs lois nationales, clairement compris et respecté par toutes les

agences responsables de l'application des réglementations commerciales et des conditions administratives.

- Besoin de renforcer les capacités du ministère de coordination et des associations des opérateurs économiques afin de permettre au Comité de surveillance des ONT de jouer son rôle de facilitation des rapports, de surveillance et d'élimination des ONT. Une capacité efficace du secrétariat aidera également à lancer l'application du mécanisme de surveillance et d'élimination dans les meilleurs délais.

- Besoin d'harmoniser les procédures du trafic de transit entre l'EAC et le COMESA. Le Kenya devrait également être à l'avant-garde de la mise en application des systèmes d'information avancée sur les marchandises et de garantie douanière du COMESA et sensibiliser les autres membres pour qu'ils mettent en application les programmes de trafic de transit prévus, parce qu'il a particulièrement beaucoup à gagner si des procédures de transit sont harmonisées dans la région. Ceci tient au fait que le COMESA est le principal marché d'exportation du pays, et qu'il doit être sauvegardé en s'assurant que le transport de transit dans la région est rendu plus efficace et moins coûteux grâce à l'harmonisation des procédures.

LESOTHO

En raison de sa position géographique et de sa base industrielle, la grande partie du commerce intra-SADC du Lesotho se fait avec la République sud-africaine. En déterminant la direction du commerce, Il est donc difficile de différencier les marchandises comme étant vraiment originaires de l'Afrique du Sud par opposition à ce qui est acheminé par l'Afrique du Sud.

Le secteur privé du Lesotho a encore besoin d'être renforcé par un environnement favorable et des incitations appropriées pour pouvoir participer pleinement aux activités relatives au commerce et bâtir l'économie du Lesotho. Par les initiatives de

partenariat SMART, un certain nombre de forums ont été mis en place pour discuter avec tous les partenaires, une analyse des meilleures pratiques à adopter en améliorant les activités liées au commerce dans le pays et en attirant l'IED.

En outre, le Lesotho ne dispose pas de capacité d'exportation de biens d'équipement, d'incitations et de ressources naturelles de la base de la manufacture pour participer pleinement au commerce intra-SADC. En raison de l'insuffisante et faible base de production et d'infrastructure, les exportations du Lesotho sont encore concentrées dans le secteur manufacturier avec un accroissement significatif dans le secteur minier (diamant).

Reconnaissant qu'un environnement réglementaire et administratif efficace est une composante essentielle de développement d'un secteur commercial compétitif, ministère du commerce, de l'industrie, de la commercialisation et des coopératives, a commandé un certain nombre d'études sur cette question. Ces études ont identifié les goulots d'étranglement réglementaires et administratifs comme étant les principaux obstacles aux affaires au Lesotho.

Un examen des principales procédures administratives ainsi que la documentation à remplir a été effectué pour identifier leur pertinence, chevauchement et la manière de raccourcir leur circuit par des services ministériels pertinents.

La collecte et l'analyse de données seront également considérées et incluront l'informatisation et la spécification de toutes les informations dans un système harmonisé.

Actions recommandées pour la notification, la surveillance et l'élimination des ONT

Il ne semble pas y avoir eu aucune discussion interne concernant la structure nationale proposée de point focal national pour la notification, la surveillance et l'élimination des ONT. Cependant, il est recommandé que la discussion sur cette question se fasse en collaboration avec les initiatives et les organismes suivants : le

forum pour les sociétés de..... de détail et les autorités internes, le TIFC, et la Chambre de commerce et de l'industrie du Lesotho. S'agissant d'un plan d'action pour le démantèlement des ONT, il devrait également être coordonné avec les mécanismes existants du TIFC.

MADAGASCAR

Le Madagascar a officiellement adhéré au COMESA en 1995, et à la SADC en 2005. Son entrée dans ces blocs a vraiment commencé ses relations commerciales avec les pays de l'Afrique orientale et australe, notamment Djibouti, Comores, Kenya, Egypte, Maurice, Zimbabwe et Seychelles. Bien qu'il y ait eu des progrès significatifs dans la conformité à l'article 49 du Traité du COMESA visant à éliminer progressivement les barrières non tarifaires et à éviter d'en créer de nouvelles, et la réduction et la suppression des licences d'exportation, des contraintes de contingents, les dépôts de devises étrangères et les contraintes de visas, il reste encore un certain nombre de domaines où les ONT constituent encore un problème.

Des échanges commerciaux actuels entre Madagascar et la région sont caractérisés par grand déséquilibre du flux. Les importations de Madagascar à partir de la région du COMESA par exemple sont actuellement estimées à quatre fois ses exportations. Madagascar importe des produits manufacturés comme les produits alimentaires transformés, les produits chimiques et les textiles.

Presque tous les opérateurs économiques se sont plaints des retards dus aux longues procédures administratives et des nombreux documents requis par la douane. Ils ont également signalé que parfois, même les douaniers eux-mêmes ont souvent de longues discussions entre eux sur la classification des produits. En outre, les entreprises sont actuellement préoccupées par ce qui arrivera à la douane malgache, à la fin de l'intervention de SGS.

Il s'avère que l'élimination des ONT dans la région aura besoin de la bonne volonté politique pour pouvoir aller en avant. Il est également important que les tables rondes mensuelles de douane continuent à canaliser les suggestions et les

interrogations du secteur privé. Il peut s'avérer nécessaire de renforcer la formation des agents et de favoriser des meilleures méthodes de communication. La création d'une source unique d'approvisionnement de tous (ou au moins pour la plupart) les documents exigés sera également très utile.

Actions recommandées pour la notification, la surveillance et l'élimination des ONT

Il est évident qu'il y a un plus grand besoin de communication formelle entre les commerçants de SADC et du COMESA. Il est donc recommandé que le forum tables rondes douanières en collaboration avec les diverses initiatives commerciales organisées soient utilisés pour établir la structure appropriée de notification des ONT au COMESA.

En outre, il y a quelques recommandations spécifiques qui peuvent être relevées dans le présent rapport, à savoir :

- Il semble que même si la formation additionnelle des agents de douane est nécessaire, un certain nombre d'entreprises et d'agences ont signalé que beaucoup d'ONT sont dus au manque de conscience des réglementations et des procédures de la part des douaniers ;
- Les accords de réglementations mutuels (MRA) devraient être entièrement appliqués, et en particulier, un certificat de non-radioactivité fourni par un pays d'exportation devrait être accepté à l'intérieur ;
- Un guichet unique de formalités d'import/export a été recommandé par plusieurs des entreprises interviewées.

MALAWI

Le Malawi est une économie pauvre et fortement endettée qui est encore désavantagée par sa position de pays sans littoral en Afrique centrale. L'agriculture

est le secteur le plus dominant de l'économie, contribuant de près de 33 pour cent du PIB et de presque 80 pour cent des recettes d'exportation.

Le gouvernement du Malawi a eu peu de succès dans la promotion de la production manufacturière qui continue de se détériorer. La structure tarifaire grimpe, favorisant les principaux intrants pesant lourd sur les biens de consommation et certains produits alimentaires où les taux NPF peuvent atteindre 25%. L'objectif est d'encourager la transformation locale en assurant une protection relativement très élevée. Toutefois les accords régionaux préférentiels et de libre-échange (notamment le COMESA, SADC et les accords du Zimbabwe) auxquels le Malawi est partie, refusent parfois ce taux de protection efficace parce que les produits finis sont importés en franchise de droits. Ces produits sont notamment les vêtements, les chaussures, et le tabac. Les concessions tarifaires généralisées sur les intrants importés constituent des incitations additionnelles de la production mais comme elles ne font pas partie du tarif légiféré, elles peuvent être retenues sans aucune notification.

En termes de services, le Malawi a actuellement pris des mesures pour améliorer l'efficacité en libéralisant les principaux services et en encourageant une plus grande participation du secteur privé. Les coûts de production élevés, résultant du mauvais état de l'infrastructure et les prix élevés des services, les taux d'intérêt réels élevés et la concurrence des pays voisins (par exemple la Zambie, le Mozambique et la Tanzanie), ont négativement affecté l'investissement, y compris l'investissement étranger direct (IED), au Malawi. En dépit des efforts fournis par le Malawi pour attirer l'IED, les apports demeurent relativement faibles.

En termes de commerce, le Malawi dépend fortement d'un nombre restreint d'exportations. Le fait particulièrement important est que plus de 85% de la valeur des produits exportés sont principalement des produits agricoles qui n'ont qu'une faible valeur nominale ajoutée au Malawi. Il y a un petit commerce croissant de la manufacture de vêtements, une initiative qui devrait être encouragée et servir de fondement pour l'avenir. Les exportations totales en 2006 ont connu un accroissement de 13% par rapport à 2004 et 2005.

Les principales importations du Malawi restent le carburant (11% des importations totales), les automobiles (6% des importations totales), les engrais (5%), et les divers types de machines.

Les importations reçues au Malawi ont également reflété une tendance globale de baisse pendant même période, mais les chiffres annuels varient considérablement suite aux grandes importations du maïs pendant les périodes pénurie. Les études récentes ont montré une baisse du taux de croissance de la valeur totale des importations.

L'approche globale du commerce du Malawi a généralement été positive, avec le lancement de la libéralisation commerciale vers la fin des années 80 ainsi que l'engagement à un certain nombre d'arrangements commerciaux régionaux. Jusqu'ici, il y a eu une réduction substantielle des tarifs moyens, les crêtes tarifaires, et taxes moyennes à l'exportation et à l'importation. L'ardeur du pays à poursuivre les accords commerciaux régionaux a eu comme conséquence l'adhésion à un certain nombre d'arrangements préférentiels qui se chevauchent.

Actions recommandées pour la notification, la surveillance et l'élimination de ONT

Les efforts continus d'informatisation des systèmes administratifs restent le véritable défi du Malawi et est impératif que cette question demeure prioritaire. Afin d'améliorer l'efficacité commerciale, les douaniers et les agents d'immigration doivent comprendre l'importance de la coopération et de la courtoisie dans l'exercice de leurs fonctions et à cet effet, l'administration devrait mettre l'accent sur les besoins de la satisfaction professionnelle. En outre, la délégation des responsabilités doit être plus étendue dans des institutions comme la douane.

Le gouvernement du Malawi devrait revisiter sa législation et ses politiques fiscales pour avoir une législation claire avec des définitions précises afin que le secteur privé sache ce que tout l'impôt et les implications de faire des affaires au Malawi.

Tous les pouvoirs et interprétation discrétionnaires de la législation doivent être supprimés. Les affaires exigent des paramètres clairement définis dans lesquels les décisions se prennent.

La création des institutions comme MIPA, MEPC et MBS est une étape dans la bonne direction et une plus grande priorité doit être accordée au renforcement de la capacité et de l'efficacité de ces institutions par un plus grand financement et une meilleure formation.

Le formulaire proposé de notification des ONT a été préparé par le COMESA (et a été adopté par la SADC). En outre, le Malawi a récemment adopté son mécanisme de gestion de la politique commerciale et cela devrait lui permettre d'améliorer la manière de gérer des questions pratiques comme la matrice proposée pour les ONT.

Le point focal pour la surveillance des ONT devrait être le Groupe de travail national sur la politique commerciale (NWGTP). Cependant, la question n'a été inscrite à l'ordre du jour d'aucune des réunions depuis la conférence sur les ONT.

MAURICE

Pendant les deux dernières décennies, Maurice a connu une croissance économique moyenne annuelle de 5,5%. Cependant, depuis 2000, il y a eu un ralentissement. Le pays a atteint son plus bas taux en 2005 avec 2,5%, mais a repris l'année dernière avec une croissance de 4,7%. Les moteurs de croissance, qui étaient le sucre et les textiles, sont actuellement confrontés à de nouveaux défis. La perte des préférences dans ces deux secteurs importants explique la faible performance économique. Au début de 2006, le climat économique dans le pays était un pessimiste. D'autres indicateurs comme le taux de chômage et les finances publiques avec un déficit budgétaire représentant 5,5% du PIB n'étaient pas encourageants. Cependant, quelques mois après le budget, avec de nouvelles mesures du gouvernement, le secteur privé semble être plus confiant.

Le niveau du commerce avec les pays du COMESA est toujours assez faible par rapport au commerce total. En effet, le pourcentage du commerce du COMESA vis-à-vis du commerce total avait diminué de 6% en 2003 à 4% en 2006. En termes absolus, le niveau des importations en provenance du COMESA a baissé de 2003 à 2005, avec une augmentation soudaine de 2006 due aux importations accrues, principalement de Seychelles et d'Egypte. Les importations du COMESA ne représentent que 3% des importations totales tandis que les exportations représentaient 6% des exportations mauriciennes totales. Les principaux marchés sont premièrement Madagascar, suivi des Seychelles, du Kenya et des Comores.

Le processus de libéralisation du commerce qui a commencé depuis les années 80, a supprimé la plupart des licences d'importation et d'exportation de marchandises. Presque toutes les barrières non-tarifaires légiférées à Maurice ont été essentiellement supprimées et d'une manière générale, aucun contingent n'est imposé aux exportations ou aux importations. Depuis 2004, il y a eu des changements majeurs dans ce secteur. Les quelques produits nécessitant des permis ou des certificats spéciaux sont classés sous la Loi de protection des consommateurs. Ces permis sont principalement exigés pour les raisons de sécurité environnemental, phytosanitaire et nationale.

Les opérateurs mauriciens semblent ne rencontrer aucun obstacle non-tarifaire majeur concernant le commerce avec les régions de la SADC et du COMESA. Les seuls problèmes mentionnés concernaient les signatures sur les certificats d'origine.

En effet, la plupart des mesures qui étaient et sont encore mises en application concernant les restrictions à l'exportation et à l'importation sont celles qui sont applicables au niveau international. Comme mentionné plus tôt, Maurice envisage la possibilité d'adopter des normes de sûreté concernant les produits électriques.

La situation monopolisée de l'importation de certains produits mentionnés ci-dessus constitue toujours un souci pour les opérateurs privés, mais le gouvernement a adopté une approche prudente pour la libéralisation de ces produits. Certains d'entre eux ne sont pas susceptibles d'être libéralisés bientôt, mais des produits comme la

farine de blé pourraient être considérés. Pour des produits tels que la pomme de terre et d'autres légumes, des permis d'importation sont donnés toutes les fois qu'il y a une pénurie.

Actions recommandées pour la notification, la surveillance et l'élimination des ONT

La seule plainte reçue pendant cette étude concerne les signatures des certificats d'origine, qui avait été également mentionné lors de la dernière étude.

Certificats d'origine : D'une part, les exportateurs devraient être informés de l'importance des spécimens de signatures lorsqu'ils demandent des certificats d'origine de la SADC. La publication de notes pratiques sur les règles d'origine indiquant les signatures officielles avec les noms est essentielle. Cette information devrait également être postée sur le site Web de la SADC et distribuée également à toutes les chambres de commerce. D'autre part, le département de douane délivrant le certificat d'origine devrait avoir des procédures spécifiques concernant l'approbation des certificats appropriés de sorte que seules les signatures autorisées figurent sur les certificats.

Communication des facilités existantes aux niveaux de la SADC et du COMESA :

Des actions devraient être lancées au niveau national, particulièrement à l'échelle du gouvernement et des associations du secteur privé avec l'appui du Secrétariat pour mener des campagnes de sensibilisation.

MOZAMBIQUE

Quelques changements du rapport précédent ont été mis en exergue au Mozambique, y compris la création d'un magasin d'approvisionnement unique (Balcao Unico - BU). Un autre aspect positif, également relevé dans les entretiens, et qui contribue à réduire les contraintes a été l'abolition de visas entre un certain

nombre de pays de l'Afrique australe, à l'exception du Zimbabwe, de l'Angola, du Malawi et du Lesotho. Cependant, des visas peuvent maintenant être délivrés à toutes les frontières. Le scanner récemment installé au port de Maputo devrait théoriquement rendre le commerce plus efficace ; toutefois il semble que les coûts ont augmenté du point de vue d'un commerçant, c'est juste une autre procédure d'importation.

Dans le secteur routier, des efforts sont en cours pour harmoniser la documentation utilisée dans les pays du SADC/COMESA. En ce qui concerne la taxe routière, il semble difficile de réaliser une entente entre les pays pour déterminer un taux uniforme en raison des différences des coûts de l'entretien et de la réhabilitation des routes qui varient d'un pays à l'autre. Une attention particulière devrait être accordée à la réduction du temps de dédouanement des cargaisons routières en provenance d'Afrique du Sud. Des références du temps de dédouanement doivent être fixées et leurs progrès surveillés pour voir si les objectifs sont atteints. Des procédures de règlement rapide des problèmes inattendus (tels que la livraison au mauvais port d'entrée) doivent être établies pour assurer la flexibilité du système commercial.

Les restrictions sur le change sont encore répandues, et les retards de remboursements de la TVA et d'autres paiements aux sociétés qualifiées exercent une forte pression sur leur solde de trésorerie. Ils servent également de signal aux investisseurs potentiels que le Mozambique n'est pas complètement sérieux au sujet de la fourniture des incitations promises. Les compagnies ont proposé que le temps de remboursement de la TVA devrait être réduit à 30 jours, et le gouvernement devrait payer des taux d'intérêt du marché sur les retards de remboursements. En outre, il a été suggéré que pour améliorer davantage la compétitivité des producteurs vers l'exportation orientés, un système devrait être mis en place pour donner aux sociétés l'accès aux matières premières importées et aux produits intermédiaires aux prix mondiaux, plutôt que de devoir payer la TVA et de lourdes taxes et attendre ensuite le remboursement.

Des disciplines strictes devraient être imposées sur toutes les mesures fortuites de protection introduites à des fins d'antidumping et de sauvegarde définies par l'OMC.

Comme l'a montré l'expérience internationale, il y a un danger réel que, même avec les disciplines de l'OMC, ces mesures seront capturées et utilisées pour la protection arbitraire.

Seules des politiques de fond et intégrées, suivant ce chemin, permettraient une véritable promotion commerciale et la création d'un cycle de croissance continu.

Actions recommandées pour la notification, la surveillance et l'élimination des ONT

Actions:	Institution	Impact	Calendrier provisoire
Réconciliation des accords commerciaux bilatéraux/multilatéraux parallèles entre pays concernés.	<i>Organisations /régionales/ Gouvernements</i>	<i>Éviter les conflits entre différents traitements et règles.</i>	<i>Avant 2008</i>
Renforcement des politiques industrielles de promotion de la qualité.	<i>Gouvernement</i>	<i>Assurer l'accès au marché et la compétitivité.</i>	<i>Avant 2008</i>
Accélérer le processus de remboursement des droits et des taxes.	<i>Gouvernement</i>	<i>Réduire les coûts financiers et libérer des capitaux à des fins de production.</i>	<i>Immédiatement</i>
Conclusion de la libéralisation du contrôle du change.	<i>Gouvernement</i>	<i>Faciliter l'exportation et réduire les coûts financiers</i>	<i>Immédiatement</i>
Accélérer les mécanismes d'inspection avant l'expédition	<i>Gouvernement / Entreprises</i>	<i>Faciliter l'importation et réduire les coûts des services et de l'entreposage</i>	<i>Immédiatement</i>
Révision/libéralisation du système d'entreposage, création de ports secs aux principaux points d'entrée	<i>Gouvernement / Entreprises</i>	<i>Faciliter le dédouanement des marchandises et réduire les coûts des opérations et d'entreposage</i>	<i>Immédiatement</i>
Améliorer l'uniformité et la	<i>Gouvernement</i>	<i>Accélérer le temps de</i>	<i>Immédiatement</i>

prévisibilité des règles douanières.		dédouanement et réduire les coûts de dédouanement, de l'entreposage et des opérations	nt
Assurer la simplicité et la flexibilité des services douaniers, des règles nationales de facilitation du commerce conformes aux normes nationales.	Gouvernement	Faciliter le commerce, accélérer le temps de dédouanement et réduire de dédouanement, de l'entreposage et des opérations.	Immédiateme nt
Améliorer la décentralisation technique des services douaniers.	Gouvernement	Accélérer le temps de dédouanement et réduire de dédouanement, de l'entreposage et des opérations.	Immédiateme nt
Simplification et accélération des vérifications douanière, usage des vérifications après dédouanement et scanners pour les conteneurs.	Gouvernement	Accélérer le temps de dédouanement et réduire de dédouanement, de l'entreposage et des opérations.	En place au port de Maputo.
Suivi et évaluation constants des services douaniers	Gouvernement	Assurer la qualité et l'efficacité des services fournis aux opérateurs commerciaux.	Fait régulièrement
Diffusion des procédures et renforcement des capacités de la communauté des affaires en matière de facilitation du commerce.	Entreprises	S'assurer que les règles/réglementations/procédures sont connues et promouvoir leur efficacité pour les opérations commerciales.	Immédiateme nt, Régulièreme nt
Contrôle de la sécurité des marchandises à tous les niveaux du circuit commercial.	Organisations régionales/ Gouvernements /entreprises	Faciliter le commerce et réduire les pertes et les coûts de l'assurance	Régulièreme nt
Lutter contre la corruption à tous les niveaux du circuit commercial	Organisations régionales/ Gouvernement / Entreprises	Faciliter le commerce, réduire les coûts	Régulièreme nt
Diffusion des règles et	Gouvernement /	Promouvoir le commerce	Immédiateme

renforcement des capacités de toutes les institutions intermédiaires et de la communauté des affaires sur les avantages de SPT.	<i>Entreprises</i>	<i>intra-SADC.</i>	<i>nt, Régulièrement</i>
---	--------------------	--------------------	------------------------------

NAMIBIE

Les échanges de la Namibie avec la région de la SADC penchent fortement vers l'Afrique du Sud, qui couvre 98,5% des importations de la SADC en la Namibie et 75% des exportations namibiennes vers la région. Les autres marchés d'exportation importants pour la Namibie sont entre autres l'Angola et la République démocratique du Congo. La Namibie est un producteur important de la viande dans la région, du poisson, des boissons (dont la bière premium Lager de Namibie), des pierres semi-précieuses et des métaux précieux, ainsi que le sel (de mer naturel). Bien que les véhicules importés de l'Afrique du Sud sont en tête de liste des importations régionales, les importations principales régionales de la Namibie reflètent en grande partie sa situation industrielle avec sa propre capacité limitée d'intrants pour l'industrie et les produits consommables : équipements et machines pour l'industrie, intrants pour l'industrie (plastiques, papier et carburants), produits pharmaceutiques, produits alimentaires et vêtements. La seule importation importante venant de l'extérieur de l'Afrique du Sud est l'importation du sucre venant du Zimbabwe, qui constitue presque 24% des importations totales de la SADC au titre du SH17.

L'évaluation des mesures non tarifaires, dont une partie constitue des obstacles non-tarifaires en raison de leur administration inefficace et/ou non-transparente, devrait être considérée dans la perspective de l'importance relativement moindre de la SADC – avec la seule exception très importante de l'Afrique du Sud – en tant que destination des exportations et source des importations. Le commerce avec l'Afrique du Sud est régi par l'Union douanière de l'Afrique australe (SACU), une union douanière à part entière, et par la zone monétaire commune (CMA), et toutes les deux facilitent considérablement la circulation transfrontière des marchandises entre ces pays.

Cela ne veut pas dire que le Gouvernement namibien et le secteur privé n'explorent pas continuellement dans la région des marchés pour leurs produits et de nouvelles sources de produits alimentaires, de consommables et d'intrants pour l'industrie dans la région. La route Trans-Kalahari vers le Botswana et le Gauteng, la route

Trans-Capriivi vers la Zambie et la RDC et la route Trans-Cunene vers l'Angola sont des facteurs très importants pour la diversification des partenaires commerciaux.

Cependant, le processus de diversification du commerce régional est lent, notamment pour les raisons suivantes :

- Similitude des structures de production et des avantages concurrentiels à travers l'Afrique australe (à l'exception de l'Afrique du Sud) ;
- Variété limitée de marchandises produites en Namibie adaptées au marché de la SADC ;
- Accès du bœuf ; du poisson et des raisins de Namibie aux principaux marchés d'exportation (EU) ;
- Stade embryonnaire de développement du secteur manufacturier de Namibie, nécessitant des intrants limités ;
- Coûts de transport élevés, en raison aussi de la loi de cabotage appliquée par les Etats membres de la SADC qui ne permet pas à un camion vide de ramener une cargaison d'un pays tiers.

Ainsi les caractéristiques structurelles inhérentes de l'économie namibienne par rapport à la plus grande région de la SADC sembleraient être plus un obstacle au commerce que des obstacles tarifaires ou non tarifaires au commerce.

Un certain nombre d'ONT sont identifiés comme pouvant affecter les échanges de la région. Cependant, les plus importants qui nécessitent une action urgente sont les suivants :

- Examen des licences générales d'importation et d'exportation afin de les supprimer ;

- Adoption de lois prévoyant la suppression automatique des contingents et des restrictions spécifiques des importations ;
- Désignation d'un point focal unique pour toutes les licences d'importation et d'exportation, y compris les SPS, les licences techniques et autres spécialisées ;
- Stricte surveillance des mesures introduites pour la protection de l'industrie et/ou à des fins de substitution des importations ;
- Introduction d'un document administratif unique (SAD) pour toutes les opérations commerciales dans la SADC ;
- Facilité de pré dédouanement automatisé pour les commerçants/transitaires dans SYDONIA et tous les autres systèmes de dédouanement utilisés par les pays de la SADC ;
- Informatisation pour accélérer le contrôle d'immigration aux frontières de la SADC ;
- Création d'un Bureau des normes de la SADC, avec une présence dans chaque pays membre (absorbant la capacité existante des bureaux des pays individuels).
- Introduction d'une solide capacité institutionnelle de la SADC pour une mise en œuvre rapide des mesures antidumping et d'autres mesures contre des pratiques commerciales déloyales.

Actions recommandées pour la notification, la surveillance et l'élimination des ONT

La sensibilisation sur l'impact potentiel des ONT sur le commerce en général commerce et le commerce intra-SADC en particulier devrait figurer en tête du

programme. Dans beaucoup de cas, les autorités ne peuvent pas être conscientes du fait que les réglementations qu'elles appliquent et la manière dont cela se fait imposent un ONT. L'identification de tous les ONT au niveau national et des mesures y relatives devrait être entrepris en vue de leur simplification et harmonisation.

Un certain nombre d'institutions déjà existants en Namibie pourraient être activement impliquées dans le processus de notification, de surveillance et d'élimination des ONT. Il s'agit de *Namibia Trade Forum* (NTF), la Chambre de commerce de la Namibie, et le *Namibia Board of Trade* (NBT), qui sera bientôt établi, ainsi que l'*Agricultural Trade Forum* (ATF). L'ATF a offert d'être le point focal national de secteur privé pour la notification des ONT.

RWANDA

Les barrières non-tarifaires auxquelles tout face les exportations du Rwanda varient du manque de capacités comme l'équipement d'essai au Bureau rwandais des normes, aux faibles infrastructures à la frontière, aux restrictions du gouvernement comme l'interdiction de l'exportation des peaux et cuir bruts, restrictions du transport international vers le Rwanda par les pays voisins et des procédures bancaires longues et coûteuses.

D'autre part les obstacles non tarifaires identifiés comme entravant l'importation sont notamment les procédures douanière et administratives d'entrée où il faut trois jours pour dédouaner les marchandises à Kigali et deux semaines de formalités au port de Mombassa ; les règles d'origine où *Rwanda Revenue Authority* limite l'entrée des marchandises de certains pays, les questions de transport comme les coûts élevés, les retards prolongés à la traversée des frontières et les restrictions de cabotage.

Toutes ces questions ont un effet direct sur les importateurs et les exportateurs vu qu'ils encourent des coûts additionnels à leurs opérations en particulier et sur la population et le pays en général. Il est nécessaire de les alléger et de les éliminer si possible pour promouvoir le développement du commerce. Une initiative importante

serait l'harmonisation des procédures du trafic de transit entre les pays de la région, mais encore faut-il qu'elle soit effective. Certains pays n'ont pas encore commencé à appliquer les procédures établies ou utilisent toujours leurs procédures nationales ainsi que les procédures convenues du COMESA.

Les initiatives régionales telles que la notification, la surveillance et l'élimination des obstacles non-tarifaires, la reconnaissance mutuelle des procédures du COMESA et la documentation, combinées aux efforts internes dont des opérations et des procédures douanières efficaces ont pu réduire de manière significative ces obstacles et faciliter le commerce.

Actions recommandées pour la notification, la surveillance et l'élimination des ONT

Il faut un plus grand dialogue au sein du secteur privé et entre le secteur privé et le gouvernement au sujet de la désignation d'un point focal pour la notification et la surveillance des ONT dans le cadre du COMESA. La Fédération du secteur privé du Rwanda qui a un département de commerce et d'intégration régionale pourrait être le point focal approprié pour la notification et la surveillance des ONT.

Les actions suivantes sont recommandées pour la notification, la surveillance et l'élimination des obstacles non-tarifaires :

- 1. L'obligation d'utiliser un entrepôt de douane public unique devrait être revue.** L'obligation actuelle de passer par Magerwa pose un problème de temps et de coût du transport. La durée de la traitement de l'enregistrement, de la notification de l'importateur et de la déclaration douanière peut prendre jusqu'à une semaine, ce qui traduit un manque d'équipement de manutention et d'espace d'entreposage. La concurrence dans la fourniture d'entrepôts de douane pourrait très probablement réduire le temps de manutention et améliorer la qualité du service.

2. Les services de douane doivent appliquer des procédures simples, prévisibles et transparentes et les compagnies bénéficier des contrôles frontaliers conjoints. Les procédures inefficaces et coûteuses aux frontières s'imposent des coûts élevés aussi bien aux entreprises qui les utilisent qu'aux autorités les administrent. Le coût de l'inefficacité pour le gouvernement comprend une perception fiscale insatisfaisante, des opérations de contrebande et des difficultés de mise en application des politiques commerciales. Les contrôles frontaliers conjoints pourraient sensiblement réduire le temps passé aux frontières.

3. L'application efficace des systèmes informatisés pourrait réduire sensiblement le temps de dédouanement et faciliter le commerce, ce qui permettrait d'utiliser plus efficacement les ressources de transport.

Actuellement, le temps de dédouanement des importations est de trois jours en moyenne. Ce coût est à la charge des consommateurs et des utilisateurs des intrants intermédiaires importés. De même, les compagnies ne savent pas avec certitude quand leur cargaison arrivera, étant donné les retards généralement enregistrés sur les routes. L'informatisation pourrait donner lieu à une réduction sensible du temps moyen de dédouanement des exportations, et permettre aussi une communication beaucoup plus efficace et partant une meilleure planification pour les transporteurs, notamment par la mise en oeuvre d'un système électronique de localisation des cargaisons.

5. Les autres recommandations seraient les suivants :

- a. Reconnaissance mutuelle des procédures et des documents du COMESA ;
- b. Mise en oeuvre des programmes du COMESA sur la qualité et de normes ;
- c. Mise en oeuvre des programmes du COMESA sur la normalisation ;
- d. Amélioration des conditions de service, sensibilisation, supervision et formation du personnel des douanes ;
- e. Prélèvement de droits de péage raisonnables et leur harmonisation là où c'est possible ;

- f. Décentralisation des procédures afin que toutes les transactions se fassent aux points d'entrée/sortie ;
- g. s'assurent que les entrées dans le système SYDONIA tiennent compte des changements intervenus au pays de destination et pays d'origine qui sont examinés par les autorités douanières.

SEYCHELLES

Seychelles est probablement le pays du groupe COMESA avec le PIB le plus élevé. En 2005, le PIB par habitant était de 8 290 USD. L'économie connaissant une phase difficile avec un taux de croissance négatif de 2,5% en 2005. La principale

industrie est la pêche et la mise en conserves du poisson ; et du point de vue des services, le tourisme. Seychelles importe la grande partie de ses marchandises et produit très peu localement.

L'agriculture représentait 2,7% du PIB en 2005 et 28% de l'industrie. Le secteur des services constitué du commerce et de l'industrie de tourisme avait la plus grande part de 69,4% en 2005. Le plus grand employeur est le secteur du tourisme avec 30% de la main d'oeuvre. L'industrie de mise en conserves du thon rapporte le plus de devises au pays.

Seychelles est un importateur net avec des grands déficits commerciaux. Les importations viennent principalement des pays non-COMESA, à savoir l'Union des Emirats arabes, l'Europe, Singapour et l'Afrique du Sud. De même, ces marchés d'exportation sont concentrés au R-U, en France, en Italie et en Allemagne pour des produits tels que le thon, le poisson et les crevettes roses en conserves. Le niveau du commerce avec des pays de COMESA est très limité et ne représente que 2,3% seulement des échanges totaux de 2005. Les principaux fournisseurs du COMESA aux Seychelles sont entre autres le Kenya, Maurice, Madagascar et Zimbabwe. Le marché d'exportation vers le COMESA est principalement limité à Maurice qui représente seulement 0,2% des exportations totales des Seychelles. L'importation aux Seychelles a été libéralisée tout récemment. Les restrictions sur le commerce étaient plus rigoureuses, il y a quelques années et le gouvernement, par le canal de l'office de commercialisation des Seychelles (SMB), pendant des années, l'importateur unique d'un certain nombre de produits. L'attribution des licences et des permis d'importation était fortement réglementée par des permis d'importation, des permis et des contingents.

En 2005, dans le processus d'ouverture de l'économie, le gouvernement a décidé de libéraliser le commerce et de créer plus d'opportunités d'importation de marchandises. L'importation est maintenant ouverte, à l'exception des marchandises interdites et contrôlées, pour lesquelles des permis sont exigés. Toutefois, tout nouveau commerçant doit s'adresser à l'Autorité de licence de Seychelles pour

demander un permis d'importation, de vente en gros ou de détail ou une combinaison pour des produits spécifiques. En général, l'obtention d'une licence ne semble poser aucun problème.

Malgré le processus de libéralisation, l'importation de chaque cargaison est conditionnée à un permis d'importation. Les importateurs établis et réguliers ont parfois des permis ouverts de plus longue durée, allant de 3 mois à une année. Les autorités expliquent que les permis d'importation sont exigés pour certains produits pour s'assurer de leur conformité aux normes sanitaires, phytosanitaires, vétérinaires, de la qualité, de la santé et de la sécurité.

Les contingents à l'importation ont été éliminés à l'exception du porc et de la volaille qui sont produits localement. Même si l'Office de commercialisation des Seychelles n'a plus le monopole de l'importation des marchandises, il est encore le seul à fabriquer certains produits.

Aucune licence d'exportation n'est exigée pour exporter aux Seychelles. Cependant selon les produits exportés comme le poisson et les objets d'art, les autorités compétentes délivrent le certificat sanitaire et phytosanitaire.

La plupart des commerçants interrogés se sont dits satisfaits du processus de libéralisation concernant l'importation des marchandises. Selon eux, le problème en ce qui concerne la licence d'importation est essentiellement administrative. Bien qu'ils ne rencontrent presque aucun problème à obtenir des permis d'importation de produits spécifiques, ils estiment qu'il y a trop de formalités. Le problème majeur affectant les échanges des Seychelles est le manque de devises étrangères dans le pays. Cette question a été exposée par les commerçants et constitue un handicap de taille pour leurs activités.

La plupart des commerçants sont pénalisés par cette insuffisance.

L'autre problème auquel font face les détaillants et les grossistes est celui du système de contrôle des prix des marchandises importées avec 30% de points et

plus, avec 15% au détail et 15% en gros. Ce système encourage les commerçants à faire de la surfacturation pour augmenter leur marge.

Actions recommandées pour la notification, la surveillance et l'élimination des ONT

La Chambre de commerce et de l'industrie des Seychelles (SCCI) est la principale organisation du secteur privé regroupant la majorité de commerçants des Seychelles. Elle est bien consciente des problèmes de ce secteur et tendent à suivre de près toutes les questions qui affectent le commerce directement ou indirectement. Actuellement, il n'y a aucune communication formelle entre la SCCI et le gouvernement, et des réunions sont tenues sur une base ponctuelle pour discuter des problèmes liés au commerce. Ainsi, il pourrait y avoir une voie de possibilité d'établir un canal de communication officiel entre la SCCI et le gouvernement dans le cadre de processus des ONT du COMESA. Toute structure convenue dans le cadre de ce dialogue pourrait alors être intégrée dans les structures des ONT du COMESA.

D'une manière générale, un certain nombre de recommandations immédiates pourraient être formulées comme suit :

- Mise en place d'un canal de communication efficace et régulier approprié entre le secteur privé et le gouvernement pour examiner les mécanismes visant à améliorer les conditions de commerce et pour traiter des ONT dans le cadre des structures du COMESA ;
- Des problèmes liés aux devises étrangères doivent être surveillés et discutés sur une base régulière de manière à réduire les temps d'inactivité ;

- Création d'un Comité mixte pour examiner la Loi relative aux licences d'importation ;
- Concernant la réduction des retards de dédouanement des marchandises, introduire un système de contrôles impromptus et imposer des amendes très élevées pour ceux qui violent la loi et exiger obligatoirement que tout dédouanement passe par une agence en douane.

AFRIQUE DU SUD

L'Afrique du Sud est la plus grande et la plus dominante économie de la SADC, contribuant de deux-tiers environ du produit intérieur brut de la région (PIB). Ce pays a également des secteurs secondaires et tertiaires sensiblement plus développés que les autres pays de la région. La conséquence en est que les relations commerciales actuelles entre l'Afrique du Sud et la SADC tournent autour de l'importation des matières premières de la région, et de l'exportation des produits finis de consommation et d'équipement.

Le marché de la SADC est très important pour sa composante de la valeur ajoutée des exportations de l'Afrique du Sud étant donné que leurs exportations vers le reste du monde dominé par les produits de base.

Malgré le taux de croissance des importations de la SADC vers l'Afrique Du sud dépasse de loin la croissance des exportations, en 2006, l'Afrique du Sud a eu une balance commerciale positive avec la région ,de l'ordre de 3,3milliard de USD. Entre 2002 et 2006, les importations de la région, dont une montée subite des importations de produits pétroliers à partir de l'Angola, se sont développées à trois niveaux. Les exportations vers la région ont augmenté de deux-tiers de leur valeur de 2002. Les exportations sud - africaines dans la SADC sont dominées par les biens d'équipement, particulièrement les machines, les carburants, les véhicules et le fer et acier, ainsi que divers bien de consommation. Les importations de la région de la SADC vers l'Afrique du Sud sont dominées par les minerais ou les produits agricoles, bien que les vêtements et les produits de fer ou d'acier fabriqués

Soient également importants.

Dans l'ensemble, les entreprises sud - africaines trouvent que les autorités de leur pays sont proactives dans la promotion du commerce, particulièrement au niveau politique. La majorité des problèmes que connaît le commerce dans la région sont considérés comme étant extérieurs à l'Afrique du Sud, notamment la disparition momentanée des préférences et les interdictions d'importation brusquement instituées sans prévenir au préalable les autres pays de la SADC.

L'économie sud -Africaine est généralement transparente et, d'une manière générale, le gouvernement n'entrave pas les importations par ses interventions. Il n'impose pas de prélèvement ni de taxes arbitraires, et le système de la TVA est clair et prévisible. L'Afrique du Sud a également une autorité de normes respectée au Bureau sud-africain des normes (SABS), bien qu'il ait été proposé que des normes uniques soient introduites pour tous les produits de la région. En termes d'infrastructure, l'Afrique du Sud est également bien en tête de ses partenaires de la SADC, mais elle a été critiquée pour le caractère limité de ses liaisons de transport aérien de fret et de passagers.

Les ONT identifiés comme les exportations de l'Afrique du Sud sont entre autres l'incertitude concernant la documentation appropriée et le temps exigé pour le dédouanement, les coûts et les problèmes de visa, l'identification et la conformité aux exigences de normes des pays importateurs, ainsi que le besoin de multiple essais aussi bien dans le pays d'origine que de destination. Le contrôle des change est toujours une contrainte, bien qu'il y ait des indications qu'il y ait une améliorations. Les restrictions des exportations de marchandises considérées comme les matières premières à des fins manufacturières, le contrôle de l'exportation de marchandises les stratégies d'enrichissement des minerais et des pierres précieuses semi-finies se réalisent avant l'exportation, pourrait en être d'autres ONT liés à l'exportation Bien que limitées, les interdictions d'exportation existent pour quelques produits, comme l'oeil de tigre non traité. Il y a également un droit d'exportation de 15% prélevé sur l'exportation des diamants non traités. Le vol des produits Sud-africaines demeure un problème, de même que les questions

d'assurance des produits exportés vers la SADC. La congestion et les coûts au port ainsi que le manque d'infrastructure de chambre froide aux aéroports constituent toujours un handicap. En outre, les commerçants sont parfois confus devant des accords commerciaux multi et bilatéraux et leurs conditions différentes.

Un certain nombre de ces ONT affectant les exportations affectent aussi les importations, particulièrement les facteurs liés au transport. En outre, les critères de *Black Economic Empowerment* (BEE) affectant les marchés publics pourrai être un ONT, tout comme certains monopoles du gouvernement existants. Le contrôle des visas par le Ministère de l'intérieur a été également souligné. En ce qui concerne les questions de douane il y a eu une amélioration pour ce qui est du dédouanement, mais un ou deux problèmes persistants ont été mis en exergue. Il s'agit des questions de déchargement et d'inspection de cargaisons. Les règles d'origine strictes et compliquées entravent aussi la circulation des importations de la région en Afrique du Sud. Certains commerçants voulaient également connaître les conditions sud-africaines exactes en ce qui concerne les mesures SPS, et la certification des essais. L'Afrique du Sud a des interdictions d'importation de produits spécifiques, souvent pour des raisons de santé, d'environnement et de sécurité, mais aussi des produits d'occasions susceptibles de gêner le commerce régional.

Actions recommandées pour la notification, la surveillance et l'élimination des ONT

Des question d'intérêt économique et social national pour l'Afrique du Sud sont discutées dans un forum de multi-disciplinaire appelé NEDLAC. Le forum se compose du gouvernement, des entreprises organisées, des syndicats et des groupements communautaires organisés et tente de réaliser le consensus sur des questions de politique économique et sociale . Le comité commercial de Teseleco au sein de la chambre de commerce de NEDLAC a mis sur pied une équipe chargée des ONT. Etant donné la structure actuelle, les commentaires des opérateurs économiques organisés et du gouvernement sur la forme et la structure proposés par le rapport sur les ONT ont été retenus jusqu'à ce que le consensus ait été réalisé au niveau de NEDLAC. En outre, le Ministère de l'agriculture effectue

actuellement une enquête interne concernant les ONT. Par conséquent, la structure et le processus de notification, de surveillance et d'élimination des ONT seront convenues par NEDLAC pour le processus de la SADC.

En plus de cette structure, le Forum commercial agricole (ATF), également une structure tripartite, traite de la chaîne de valeurs dans l'agriculture et en particulier les accords commerciaux. Les membres sont désignés par le Ministre de l'agriculture, et dans un certain nombre de cas, ceux-ci sont aussi membres du NEDLAC.

Une troisième structure clé traitant des questions liées au ONT est le forum mensuel des partenaires avec SARS et les parties intéressées du secteur privé. Ce forum est ouvert et discute des préoccupations commerciales en vue de leur traitement efficace.

En conséquence, la structure et le processus de notification et d'élimination des ONT dans le contexte de la SADC devront incorporer chacune des trois des structures ci-dessus. Le comité Telesco du NEDLAC semblerait être le choix consensuel comme point focal, même si les mécanismes de communication avec les autres comités pertinents devront être établis en ce qui concerne les ONT.

SOUDAN

L'analyse du commerce soudanais dans les pays du COMESA pendant la période de 2001 à 2005 montre que les exportations et les importations étaient assez insignifiantes par rapport à toutes les exportations et importations du pays. En moyenne, la région prenait 3% seulement des exportations totales du Soudan d'une part, et fournissait d'autre part 6% seulement de toutes les importations du pays pendant la même période. Les partenaires commerciaux du pays étaient limités à quelques pays du COMESA, et essentiellement l'Egypte, qui prenait une moyenne de 74% des exportations totales, et fournissait une moyenne de 69% des importations à partir de la région pendant la période de l'étude. Les exportations

sont limitées aux produits non manufacturés que les importations se composent de produits manufacturés, ce qui est une indication que le niveau manufacturier du pays est très faible. L'analyse prouve également que tandis que le Soudan est membre de la Zone de libre -échange du COMESA (ZLE), il n'a pas exploité ce mécanisme régional de libre-échange avec des tarifs préférentiels. Le faible niveau du commerce dans la région est principalement dû aux goulots d'étranglement de transport aux lesquels le pays fait face à l'insécurité dans le nord et le sud du pays, qui entravent la capacité de transport des marchandises, les procédures encombrantes d'exportation et d'importation qui rendent les produits soudanais très compétitifs, et le mauvais environnement manufacturier qui contribue sensiblement au coût élevé de la manufacture dans le pays.

En outre, le pays comme d'autres membres du COMESA, doit mettre au point un site Web consacré à la présentation de ses données commerciales, qui pourraient jouer le rôle de guide dans la prospection des opportunités commerciales dans la région, concernant les produits disponibles et les marchés potentiels..

Les défis majeurs eu égard à la mise en œuvre du plan d'élimination et de surveillance des ONT, notamment la création du Comité national de surveillance (NMC), l'élaboration de son programme et la mise en place de la capacité suffisante de secrétariat au ministère du commerce extérieur pour traiter des issues des ONT du COMESA.

L'étude a découvert que le Soudan n'avait pas mis en application tous les programmes harmonisés de transit du COMESA, ce qui limite la capacité de ses opérateurs économiques à transiter dans la région. Le gouvernement soudanais doit considérer d'urgence la mise en application de ces systèmes, et un forum national doit être organisé pour discuter des avantages potentiels et concevoir un plan d'action à cet égard.

Actions recommandées pour la notifications, la surveillance et l'élimination des ONT

- Le Soudan doit déployer des efforts concertés en vue d'identifier des opportunités d'exportation et d'importation dans la région du COMESA afin d'accroître son niveau de commerce avec le bloc régional. L'identification des opportunités d'exportation permettrait au pays de tirer profit de son adhésion à la Zone de libre -échange, où elle peut exporter en franchise de droits. Le Secrétariat du COMESA pourrait aider ce pays se procurer les informations pertinentes sur les opportunités d'exportations et d'importations. Les pays membres doivent également présenter leurs données commerciales sur leurs sites Web, ce qui pourrait aider à montrer la valeur et les volumes de produits importés et exportés. Un opérateur économique au prospection du marché pourrait alors déterminer les prix indicatifs, ce qui lui permettrait de prendre sur l'opportunité poursuivre sa démarche. Le service d'assistance de site Web financé par l'UE pourrait aider les pays à mettre au point ces données orientées vers le commerce pour les rendre plus disponibles au opérateurs économiques à des coûts moindres.

- Le programme initial du comité national de surveillance soudanais sur les ONT devrait se concentrer sur la recherche de solutions au problème de formalités d'importation fastidieuses aux longues périodes et coûts élevés des importations ;aux goulots d'étranglement dans le transport, qui finissent par gêner la capacité des soudanais à pénétrer les marchés potentiels de la région ; et l' environnement manufacturier Non compétitif qui est une préoccupation commerciale majeure et qui doit être concomitamment avec les ONT identifiés.

- Le Secrétariat du COMESA devrait considérer la recherche d'une assistance technique d'appui au Comité national de surveillance des ONT du Soudan pour faciliter la modification, l'élimination et le suivi des progrès réalisés dans le travail sur les ONT. En outre, le Ministère du commerce extérieur devrait abriter le NMC, parce qu'il a déjà un

département des affaires du COMESA établi, ce qui signifie que le bureau ne commencerait pas à zéro.

SWAZILAND

Le Swaziland a un commerce intra-SADC/COMESA/EAC limité en raison de sa position géographique unique et de sa taille, sans littoral et presque totalement entouré par l'Afrique du Sud. La dépendance du Swaziland à l'égard de l'Afrique du Sud a été influencée plus par sa qualité de membre de SACU et du tarif extérieur commun.

Les retards enregistrés dans le retour des documents d'exportation pour le déchargement pose des problèmes majeurs. Le fait de ne pas décharger dans le délai présent d'1 mois entraîne une amende de 1000E par ensemble de documents. La non soumission à temps des documents de déchargement peut entraîner le paiement d'une TVA de la valeur totale des marchandises chaque fois que les

marchandises doivent sortir par l'Afrique du Sud. Les retards se traduisent en coûts plus élevés.

Tandis que le Swaziland est un importateur net, il semble y avoir plus d'ONT liés aux exportations qu'aux importations. Cependant, une majorité d'ONT s'appliquent bien aux exportations et aux importations

Les ONT liés à la douane et à l'administration sont les plus répandus. Le dénominateur le plus commun de ces ONT est qu'ils sont encombrants, causent des retards, augmentant de ce fait le coût du commerce.

Le transport dans toute la région est compliqué par les différentes procédures à la frontière. Comme les conditions aux frontières des pays de la SADC, du COMESA et de l'EAC ne sont pas harmonisées, elles sont source de la congestion et de retards qui entraînent à leur tour l'accroissement des coûts. Ce manque d'harmonisation encourage la corruption pour obtenir l'accélération du processus. Le problème de corruption est particulièrement répandu dans le corridor entre la frontière de Beit Bridge et la Zambie, ainsi qu'à certaines autres frontières du Zimbabwe et de la RDC. Cependant, le formulaire SAD500 marque un bon début d'harmonisation, mais il doit être amélioré et plus répandu. D'autres études doivent encore être faites pour faciliter l'harmonisation régionale.

La fédération des employeurs du Swaziland et Chambre de commerce (FSE & CC) jouent un rôle crucial dans la réception et la coordination de toutes les plaintes du secteur privé relatives aux ONT. Après réception des plaintes, la FSE et CC les envoient au Gouvernement. Le Gouvernement examine alors les plaintes avec chacune des gouvernements impliqués par une ONT pour les résoudre à un niveau bilatéral. Le processus est long, pénible et dans beaucoup de cas, inefficace. Un mécanisme plus efficace pour la notification, le suivi et l'élimination des ONT devrait être mis en place.

Actions recommandées pour la notification, la surveillance et l'élimination des ONT

Des commentaires ont été reçus du directeur du commerce, de la Fédération des employeurs du Swaziland et Chambre de commerce au sujet du processus de notification. Il est évident que le système de notification actuel est question bilatérale entre gouvernements et le secteur privé ne peut intervenir qu'au niveau son gouvernement. Une des faiblesses de ce système est la bureaucratie excessive qui tend à ralentir toutes les actions visant à résoudre les problèmes aux dépens du secteur privé.

La FSE & CC assure une communication constante avec leurs membres par des courriels et des communications téléphoniques, elle est organisée en sous-comités sectoriels spéciaux où les issues sont discutées en profondeur. Le Secrétariat de FSE & CC effectue par tous des visites physiques au près de ses membres pour s'assurer qu'il y a pas d'ONT, qu'il y ait un problème ou pas. Les bonnes relations entre la FSE & CC et le gouvernement ont permis à la FSE & CC de faire partie d'un certain nombre d'organes statutaires où certains ONT sont discutés.

La FSE & CC transmet tous les problèmes posés aux ministères compétents pour action. Comme la grande partie des ONT problématique au Swaziland sont d'ordre administratif, les communications sont principalement adressés au ministère des finances, et au ministère chargé de l'entreprise et de l'emploi, ainsi qu'au ministère des affaires étrangères et du commerce. Il est alors demandé à ces ministères de relayer ces préoccupations aux instances nationales, régionales, compétentes respectives à travers des mécanismes qui leur sont connus.

Dans certains cas, les questions viennent du gouvernement pour les discussions avec le secteur privé ; des changements sont attendus au bout de ce processus. Certaines de ces discussions aboutissent à des solutions. Comme le Swaziland est un membre de l'Union douanière de l'Afrique australe, il revient au gouvernement de en charge tout le processus jusqu'aux formulaires de la SACU pour plus de discussions. Cet outil a été très efficace dans la chaîne d'information par le secteur privé au sujet des ONT et de leurs effets.

TANZANIE

L'analyse des exportations vers les blocs régionaux de l'EAC, de la SADC et du COMESA montre que, tandis que le Kenya était une importante destination d'exportation, avec une moyenne de 27% des exportations totales vers la région pendant la période 2001 à 2005, l'Ouganda était un marché insignifiant, prenant un seulement 4% des exportations totales de la Tanzanie. L'analyse indique aussi que tandis que le tarif extérieur commun (TEC) de l'Union douanière de l'EAC tient compte des tarifs zéro devant être appliqués au commerce intra-EAC à l'exclusion quelques articles spécifiques importés du Kenya, qui attirent 10%, cet arrangement tarifaire préférentiel n'a pas encore eu l'effet de faire l'Ouganda un marché important pour les exportations de la Tanzanie. La région EAC/COMESA/SADC a pris à une moyenne de plus de 27% pour la période 2003-2006. L'analyse prouve aussi que l'Afrique du Sud et le Kenya étaient les marchés principaux régionaux prenant en moyenne 53% et 27% des exportations totales vers région respectivement au cours de la période 2003-2006. D'autre part, la région contribuait de 20% des importations la Tanzanie pendant la même période. L'analyse des importations des pays EAC indique que tandis que le Kenya était une source importante d'importation pour la période, l'Ouganda a contribué de 1,1% seulement des importations de la Tanzanie la région, en dépit des tarifs d'importation préférentiels qui existent dans le cadre de l'EAC.

Pendant les consultations de l'EAC de 2005/06 et les consultations de la SADC de 2004 sur les ONT, il a été constaté qu'un certain nombre d'ONT existaient sur les exportations de la Tanzanie vers les pays de l'EAC et de la SADC. L'EAC a classé ces ONT dans les catégories des procédures d'inspection encombrantes ; Réglementations commerciales variables entre les trois pays de l'EAC et les pays de la SADC et les procédures de transit variables, encombrantes et coûteuses dans les trois pays de l'EAC. L'étude a également identifié un certain nombre d'ONT qui affectent directement les importations, notamment dans les catégories des douanes et des procédures administratives et de documentation ; les formalités d'inspection encombrantes ; les barrages routiers de la police ; et la congestion au port de Dar es Salaam. L'étude de la SADC de 2004 avait identifié des ONT liés aux exportations et aux importations, qui sont classées dans les catégorie des douanes et procédures

administratives et de documentation, des obstacles à l'obtention de permis et de licences d'exportation et d'importation, les interdictions d'exportation ; et conditions d'inspection encombrantes. Ces ONT existent toujours bien que dans une moindre mesure, du fait que les services de douane se sont fort améliorés grâce à l'application du système SYDONIA ++ aux principaux points d'entrée.

Les consultations en cours indiquent que les secteurs public et privé préfèrent tous deux une approche structurée pour traiter des ONT en ce qui concerne la notification, la surveillance et l'élimination. La matrice du mécanisme de surveillance des ONT, lors de l'étude de l'AEC de 2005/06 sur les ONT est donc validée comme étant encore pertinente, et elle devrait être appliquée pour notifier les ONT et faciliter leur élimination dans le commerce intra-SADC. Cette matrice, présentée au tableau 10 du présent rapport, identifie les ONT renseignés, leur contenu, les agences responsables, l'approche en vue de leur élimination, les critères de performance possibles à l'élimination et le facteur de succès à utiliser pour l'élimination des obstacles. Au moment de l'adoption du mécanisme de l'EAC au début de 2006, il avait été convenu que les ministères responsables des questions EAC coordonneraient la mise en oeuvre. Cependant, bien qu'à ce jour le comité de surveillance des ONT de la Tanzanie n'ait pas encore convoqué une réunion inaugurale, le ministère de ce pays a encore été choisi comme Coordonnateur des questions des ONT.

Pendant les consultations sur le mécanisme de surveillance des ONT de l'EAC, il a également été convenu que les chefs des principales institutions impliquées dans les questions commerciales seraient membres du comité national de suivi. Alors que la qualité de membres du comité est encore valable les partenaires commerciaux de la Tanzanie proposent qu'elle devrait être élargie à d'autres institutions qui n'étaient pas été incluses alors. La composition proposée est présentée au tableau 10 du présent rapport. Concernant l'harmonisation des procédures du trafic de transit, il a été compris que le secteur privé sensibilise le gouvernement de Tanzanie pour qu'il envisage le retour dans le COMESA. Si ce vœu se concrétise, le secteur privé recommande que le pays devrait mettre en application tous les arrangements

opérationnels du trafic de transit du COMESA afin de faciliter le trafic de transit transfrontière entre les trois blocs commerciaux régionaux.

Actions recommandées pour la notification, la surveillance et l'élimination des ONT

L'analyse montre également que comme ses deux Etats soeur de l'EAC, le plan d'action recommandé pour la notification, la surveillance et l'élimination des ONT en Tanzanie devrait porter sur quatre questions clés, à savoir :

- Le besoin des Etats partenaires de l'EAC et du COMESA à consolider et démontrer leur bonne volonté politique et technique de mettre en oeuvre les Traités de l'EAC et du COMESA, de sorte que les décisions prises au niveau des Conseils soient respectées et incorporées dans les législations nationales par des modifications à temps des lois nationales, des réglementations et des pratiques nationales ;
- Le besoin des Etats partenaires de s'assurer que le cadre juridique et réglementaire régissant le processus d'intégration est correctement reflété dans leurs lois nationales, clairement compris et respecté par toutes les agences responsables des exigences administratives et de réglementation de commerce.
- La nécessité de renforcer les capacités du ministère de coordination et des associations commerciales afin de permettre au comité de surveillance des ONT de jouer son rôle de facilitation de la notification, de la surveillance et de l'élimination des ONT. Une capacité de secrétariat efficace permettra aussi de donner le coup d'envoi à la mise en oeuvre du mécanisme de notification, de surveillance et d'élimination des ONT sans trop de retards.

- Le besoin d'harmoniser les systèmes régionaux de trafic de transit. Cela tient particulièrement au fait que la Tanzanie appartient aux blocs commerciaux de l'EAC et de la SADC, alors que ses États partenaires de l'EAC appartiennent également au COMESA, ce qui signifie qu'il peut y avoir des éléments contradictoires et des différences d'emphase dans les procédures de transit. De tels conflits ne peuvent être résolus efficacement que si les trois blocs commerciaux régionaux harmonisent les procédures applicables.

UGANDA

L'analyse du commerce de l'Ouganda avec les pays de l'EAC et du COMESA au cours de la période de 2001 à 2005 montre que malgré le fait que le pays appartient aux blocs commerciaux régionaux de l'EAC et du COMESA, il n'a pas pleinement exploité les avantages que lui offrent les tarifs préférentiels applicables. Dans le cadre de l'Union douanière de l'EAC, l'Ouganda peut exporter vers la Tanzanie et le Kenya avec des droits de tarif zéro. Il peut également importer de la Tanzanie à un tarif zéro et du Kenya au même taux tarifaire pour la majorité de produits. En ce qui concerne le COMESA, bien que l'Ouganda n'appartienne pas encore à la Zone de libre-échange, il peut également exporter vers la région avec des taxes d'importation inférieures à celles qui sont applicables non aux pays non COMESA. Tandis que le faible niveau du commerce dans la région peut être dû au fait que les pays produisent presque les mêmes produits, ce qui se traduit par des opportunités commerciales minimales, les obstacles non-tarifaires peuvent jouer un rôle de découragement du potentiel d'exportation et d'importation de la région. Le pays a exporté en moyenne 21% de ses exportations totales vers la région. D'autre part, il a importé à partir de la région une moyenne 28% de ses importations totales. Son principal partenaire commercial tant pour l'exportation que pour l'importation était le Kenya, qui prenait en moyenne 39,5% des exportations vers la région et fournissait 90% des importations en provenance de la région. Les principaux produits d'exportation étaient le café et le thé avec une moyenne de 29% des exportations totales vers la région, alors que les principales importations étaient les produits pétroliers avec une moyenne de 48,5% des importations totales de la région. Il est à

noter que la majeure partie des produits pétroliers proviennent du Kenya, où l'Ouganda fait face à de sérieuses contraintes liées au transport et aux autres services de facilitation du commerce comme le dédouanement des importations au port de Mombassa.

Pendant les consultations de l'EAC de 2005/06 sur les ONT, il a été constaté qu'un certain nombre d'ONT affectent la capacité des entreprises ougandaises à exporter et importer, ce qui a été réitéré dans les consultations ayant abouti au présent rapport. Le principal ONT entravant l'exportation touche aux documents douaniers et aux procédures administratives ainsi qu'aux procédures d'immigration. Selon les codes des ONT de l'OMC, ces obstacles sont classés par catégorie selon la participation des gouvernements aux entraves restrictives du commerce qui sont tolérées (notamment l'enregistrement et le permis de commerce) ; les procédures douanières Coutumes et administratives à l'entrée; et les obstacles techniques au commerce. Concernant le commerce d'importation, le principal ONT touche aux documents douaniers et aux procédures administratives, aux procédures de transit ainsi qu'aux obstacles techniques au commerce.

Les procédures de notification de l'existence, de surveillance et d'élimination des ONT ci-dessus font intervenir les gouvernements, les agences responsables de l'application des réglementations relatives au commerce et les opérateurs économiques. Les consultations ont montré que le gouvernement et le secteur privé préfèrent une approche structurée pour la gestion de ces obstacles commerciaux, qui devrait également impliquer les Secrétariats de l'EAC et du COMESA dans la mesure où la plupart d'entre eux dépassent les frontières nationales. En outre, il faut définir une approche efficace pour le traitement des ONT aux niveaux national et régional, y compris une structure institutionnelle dans chaque pays pour piloter le processus. Pendant les consultations en Ouganda, le gouvernement et le secteur privé ont réaffirmé leur préférence pour confier au ministère du commerce et de l'industrie le rôle de coordination des questions des ONT comme convenu lors des consultations de l'EAC de 2005/06 sur les ONT. Ce ministère doit être soutenu par le nouveau ministère chargé des questions de l'EAC.

Pour que le ministère joue efficacement son rôle de coordination des questions relatives aux ONT, sa capacité doit être renforcée, de sorte que toute son attention soit focalisée sans être détournée par questions opérationnelles de routine. Les Secrétariats de l'EAC et du COMESA ont été invités à mobiliser les ressources nécessaires pour la mise en place d'un Secrétariat efficace à même de soutenir le travail du Comité de surveillance des ONT.

Une question très préoccupante pour l'Ouganda est que le pays fait face à des coûts excessivement élevés de transport et de facilitation du commerce en raison de ses grandes distances par rapport aux ports maritimes de ses pays voisins de l'EAC, à savoir le Kenya et la Tanzanie. Comme ce problème réduit sensiblement la compétitivité des exportations du pays et rend les importations plus chères, il occupera la première place dans le processus de notification et d'élimination de l'impact des ONT.

Les consultations en cours ont également réaffirmé la matrice qui avait été proposée lors de l'étude de l'EAC de 2005/06 sur les ONT, qui inclut l'identification du domaine où l'ONT pose un problème, la description, l'impact sur les affaires, l'institution responsable, l'approche possible de son élimination, les indicateurs ou les cibles de la performance, les moyens de vérification si des mesures ont été prises, les contraintes possibles, et le facteur de succès pour faciliter la mise en application des actions proposées. Le plan d'action détaillé proposé pendant l'enquête de l'EAC sur les ONT a été validé pendant les présentes consultations et fait partie du présent rapport.

Concernant l'harmonisation des procédures pour le trafic de transit entre les pays de la région, l'Ouganda a mis en application la majeure partie des régimes du COMESA visant à faciliter le commerce transfrontière, qui sont également appliqués dans la région de l'EAC. Il s'agit du permis du transporteur du COMESA, la carte jaune du COMESA, le système proposé de garantie douanière du COMESA, ainsi que le document de déclaration douanière du COMESA (DD-COM)

Actions recommandées pour la notification, la surveillance et l'élimination des ONT

L'analyse des ONT affectant le commerce de l'Ouganda avec les pays de l'EAC/COMESA montre que les principales actions recommandées tournent autour des quatre domaines majeurs suivants :

- Besoin pour les États partenaires de l'EAC et du COMESA de consolider et de démontrer leur bonne volonté politique et technique à la réalisation des aspirations des Traités de l'EAC et du COMESA, de sorte que les décisions prises au niveau des Conseils soient respectées et incorporées dans les lois internes au moyens de modifications à temps des lois, des réglementations et des pratiques nationales ;
- Besoin pour les États partenaires de s'assurer que le cadre juridique et réglementaire régissant le processus d'intégration est correctement reflété dans leurs lois nationales, clairement compris et respecté par toutes les institutions responsables de l'application des exigences réglementaires et administratives relatives au commerce.
- Le besoin de renforcer les capacités du ministère de coordination et des associations commerciales de manière à permettre au Comité de surveillance des ONT de faciliter la notification, la surveillance et l'élimination des ONT. Une capacité secrétariat efficace permettra aussi de donner un coup d'envoi à la mise en application du mécanisme de suivi et d'élimination des ONT sans trop de retards.
- Le besoin d'harmonisation des systèmes régionaux du trafic de transit en vue de réduire les coûts de transport et de facilitation du commerce dans le pays.

ZAMBIE

L'analyse de l'économie de la Zambie entre 2003 et 2006 montre qu'elle s'est développée à un taux moyen de 5,2%, contrastant vivement avec la décennie de 1992 à 2002 où la croissance économique a été caractérisée par des croissances et des déclinis intermittents. La croissance économique soutenue reflète l'amélioration de la performance économique due à la réforme politique et à une gestion économique améliorée. La performance économique positive a, également été encouragée par une réduction substantielle de la dette dans le cadre de l'Initiative pour les pays pauvres très endettés, l'Initiative d'allègement de la dette multilatérale et les prix très élevés des métaux, notamment le cuivre, pilier de l'économie zambienne.

La redynamisation de l'économie zambienne est également reflétée par des recettes d'exportation accrues, surtout les exportations des métaux et les exportations non traditionnelles.

L'analyse du commerce de la Zambie entre 2003 et 2006 montre que la majeure partie des exportations de la Zambie (57%) est allée vers le reste du monde, suivi

des pays de la SADC (35%) et du COMESA (8%) respectivement, alors que la plupart des importations venaient des pays de la SADC (60%), suivis du reste du monde (30%) et des pays du COMESA respectivement. Cependant, bien que le commerce de la Zambie ait augmenté pendant la période couverte par l'étude, les exportations et les importations à destination et en provenance des pays de la SADC et du COMESA ont stagné. La stagnation du commerce de la Zambie a été plus ressentie dans la région du COMESA que dans les pays de la SADC. La stagnation des exportations et des importations de la Zambie vers les pays de la SADC et du COMESA est quelque peu surprenante parce que les tarifs ont été réduits et supprimés complètement dans les pays de la SADC et du COMESA respectivement dus en raison de leur évolution vers une ZLE et le lancement de la ZLE du COMESA en 2000. Ainsi, les tarifs semblent avoir été remplacés par les ONT.

La stagnation et le déclin des exportations pourraient, cependant, également être dus à un environnement interne défavorable, alors que le déclin et/ou la stagnation des importations de la Zambie à partir des pays de la SADC et du COMESA seraient très probablement dus à la prédominance ONT dans la mesure où l'économie a enregistré une croissance significative. Les entreprises opérant en Zambie trouvent le climat économique difficile, en raison des impôts et des taux d'intérêts bancaires élevés ainsi que du manque de financement de l'investissement.

Les produits affectés par les ONT sont notamment les produits alimentaires comme le maïs et les produits de maïs, les fruits et les légumes, les animaux, la volaille, le lait et les produits laitiers. Les autres marchandises affectées par les ONT sont le poisson et les fruits de mer, comme les produits d'épicerie, notamment le lait pour bébé. Les ONT rapportés en Zambie varient des restrictions justifiées par les besoins de sécurité nationale aux obstacles techniques au commerce (OTC) et aux réglementations phytosanitaires ainsi qu'aux problèmes liés aux procédures administratives à la douane, notamment les retards, les différentes interprétations des règles d'origines, et le manque de transparence dans le calcul des taxes et d'autres impôts. Les retards aux nombreux barrages routiers, les pratiques de corruption et de pots de vin impliquant les agents de la douane, de l'immigration et de la sécurité sont les ONT identifiés par les importateurs et les exportateurs.

La plupart des ONT ont eu comme conséquence la perte des affaires et des retards, qui ont augmenté le coût du commerce transfrontière. Il y avait, donc, un besoin urgent de supprimer les ONT pour favoriser le commerce et le développement intra régional. La prise de conscience renforcée des ONT au sein du milieu d'affaires et dans les institutions publiques appropriées est cruciale pour leur suppression. L'identification au niveau de toute la région des règles, des réglementations et des lois dont l'application constitue des ONT était également essentielle pour résoudre efficacement la plupart des ONT. Un mécanisme de règlement rapide des ONT serait aussi essentiel pour gagner la confiance du milieu d'affaires et les encourager à signaler les ONT toutes les fois qu'ils les rencontrent. Les pays de la SADC et du COMESA devraient également être encouragés à remplacer les ONT par des mesures visant à favoriser la production pour l'exportation au sein des blocs commerciaux régionaux.

Actions recommandées pour la notification, la surveillance et l'élimination des ONT

Il y a un besoin urgent de supprimer les ONT affectant les importations et les exportations zambiennes. Les obstacles affectant les exportations zambiennes, en particulier, exigent une attention urgente dans la mesure où le pays a des déficits commerciaux considérables avec ses partenaires commerciaux de la SADC et du COMESA. Pour ce faire, les gouvernements de la région devront identifier des règles, des réglementations et des lois dont l'application entraîne pour conséquence des ONT qui entrave le commerce intra régional. Cela est particulièrement essentiel pour les règles, les réglementations et les lois qui n'ont aucun effet sur santé et la sécurité des hommes, des animaux et des plantes. Des mesures visant à protéger les producteurs locaux ou à protéger la pénétration des marchés intérieurs par des entreprises basées dans d'autres pays doivent être supprimées et remplacées par des mesures favorisant la production de produits potentiellement commercialisables sur les marchés locaux et régionaux/internationaux.

Les mesures visant à supprimer les ONT liés à l'administration douanière devraient être les plus faciles à mettre en application dans la mesure où elles concernent essentiellement l'administration et l'interprétation des règles d'origine. Aider à établir la confiance des petits commerçants transfrontière, particulièrement dans l'évaluation des importations des pays de la SADC et du COMESA, il est nécessaire de rendre publique la manière dont sont établis les droits et les taxes applicables sur différents produits. Il est important de réduire les retards, de dissiper les soupçons et d'empêcher la forte prévalence de corruption et de pots de vin aux ports d'entrée. Une meilleure confiance dans l'évaluation des marchandises à des fins fiscales pourrait aussi décourager la contrebande, qui est non seulement risquée mais coûteuse.

La réduction des barrages routiers permettra aussi de réduire considérablement le coût du commerce intra régional, favorisant ainsi le commerce transfrontière.

Des mesures d'harmonisation des règles, des réglementations et des lois qui entravent le commerce devraient être prises au niveau de la région dans son ensemble.

ZIMBABWE

Le commerce total du Zimbabwe avec le COMESA en 2003 s'élevait à 93,3 millions USD. Cela comprenait des exportations d'une valeur 14,6 millions USD et des importations d'une valeur de 78,6 millions USD. En 2004, le commerce total s'évaluait à 254 millions USD, dont des exportations s'élevant à 119,7 millions USD et des importations d'une valeur 134,3 millions USD. La croissance du commerce total du Zimbabwe avec le COMESA est allée jusqu'à 173% entre 2003 et 2004. Au titre des importations et des exportations du COMESA, une croissance de 71,7% et de 750% respectivement a été enregistrée entre 2003 et 2004.

Mesures non tarifaires/ONT	Commentaires
Documents douaniers et dédouanement	<ul style="list-style-type: none"> ○ La situation s'est sensiblement améliorée bien que parfois des défis émergent encore dans le dédouanement des marchandises, lorsqu'il y a de nouveaux agents. ○ Le système CD1 pour le déchargement électronique s'est considérablement amélioré. ○ Il est apparu aussi que les banques commerciales et les agences en douane étaient parfois responsables des retards la décharge du formulaire CD1 et le dédouanement des marchandises
Voie unique de	<ul style="list-style-type: none"> ○ La situation n'a pas changé.

commercialisation du maïs, de l'or et des autres minerais	
Licences d'importation et d'exportation	<ul style="list-style-type: none"> ○ La question des licences semble s'être améliorée, à mesure que les conditions de leur délivrance ont été plus clairement définies et que le temps nécessaire pour leur délivrance est maintenant de 2 à 3 jours. Cependant, ces licences d'importation restent des ONT au commerce parce qu'ils sont utilisés pour réduire les exportations ou les importations soit pour assurer la fourniture suffisante d'un produit sur le marché, soit pour protéger une industrie locale.
Retards de classification	<ul style="list-style-type: none"> ○ Continue d'occasionner des retards, surtout dans les cas d'un dossier entre les mains d'un agent sans expérience.
Transporteurs	<ul style="list-style-type: none"> ○ Les retards aux frontières constituent encore une contrainte majeure ○ Le Protocole de la SADC sur le transport devrait être mis en oeuvre d'urgence. ○ Il y a encore beaucoup de défis dans la circulation de biens entre les pays de la région, en raison des différentes réglementations appliquées par différents pays. ○ La mauvaise infrastructure et l'état du réseau routier affecte le mouvement de marchandises, ce qui force les importateurs et les exportateurs à chercher des voies alternatives qui coûtent plus cher.

Actions recommandées pour la notification, la surveillance et l'élimination des ONT

Un système notification et de surveillance des ONT est absolument nécessaire pour aider à mesurer la perte de revenus causée par les retard de traitement des

documents douaniers et l'ensemble de tous les ONT. En outre, le processus de notification contribuera à donner une image objective des ONT existants, comme les données documentaires concernant les défis auxquels font face les exportateurs et les importateurs pendant une période déterminée seront disponibles pour être consultées par toutes les parties intéressées. Contrairement à la situation actuelle où les données documentaires n'existent pas, ce qui met en exergue la nature et l'ampleur des ONT, et ainsi les processus de consultation ne se basent pas sur des preuves tangibles mais plutôt sur des avis des industriels sur les défis qu'ils auraient rencontrés par le passé.

Les questions clés qui émergent en ce qui concerne le processus de notification et de surveillance sont les suivantes :

- La matrice de notification est facile à utiliser et n'exige pas de détails inutiles ;
- Trois institutions ont été désignées comme points focaux, à savoir l'Autorité zimbabwéenne d'investissement, le ministère de l'industrie et du commerce international et la Commission sur la concurrence et les tarifs.

Les autres recommandations sont entre autres les suivantes :

- Comme la question de langues s'avère être une barrière importante au commerce régional, il est recommandé que des traducteurs soient recrutés par les Autorités douanières de la région et que les entreprises soient proactives en employant des personnes qui sont multilingues dans leurs départements d'exportation ;
- Les ambassades devraient être dotées d'informations commerciales et d'affaires suffisantes sur leurs pays respectifs, car le manque de ces informations constitue une barrière au développement du commerce régional ;

- Le dédouanement des marchandises au poste frontière du Mozambique prend du temps, et un certain nombre d'opérateurs économiques du Zimbabwe ont subi des pertes énormes en raison des retards prolongés. Il est donc recommandé que ces processus soient améliorés pour permettre le passage rapide des marchandises ;
- Des visites d'échange devraient être encouragées afin de se familiariser avec les normes et les procédures des autres pays ;
- Le système de notification et de surveillance devrait être mis en application d'urgence ;
- À l'avenir, le Secrétariat devrait instituer une étude pour modeler les effets des ONT sur le commerce intra régional ;
- Il est recommandé que la Commission sur la concurrence et les tarifs soit nommée comme point focal de la notification du fait que c'est un organe neutre.

ANNEXE 2 : GLOSSAIRE DES TERMES COMMERCIAUX

Droits antidumping - droits d'entrée spéciaux imposés quand une société, après une enquête, est évaluée comme ayant vendu un produit sur le marché d'importation à un prix inférieur à celui qui est appliqué sur le marché intérieur.

Droits compensatoires - droits spéciaux imposés aux importations pour contrer les effets nuisibles réels ou potentiels (c.-à-d. réduction des prix) des subventions aux producteurs ou aux exportateurs dans le pays d'exportation.

Le règlement des différends – dans le cadre de l'OMC, permet aux membres de soumettre des actions des autres qu'ils jugent contraires aux règles de l'OMC.

Dumping – exportation de marchandises à un prix inférieur au prix normalement appliqué sur le marché intérieur. Les gouvernements des pays d'importation peuvent prélever des droits antidumping, conçus pour excentrer les effets nuisibles réels ou potentiels des pratiques de dumping.

Subventions à l'exportation - paiements du gouvernement ou d'autres contributions financières fournies aux producteurs ou aux exportateurs locaux s'ils exportent leurs marchandises et services (c.-à-d. contingent sur la performance de l'exportation).

ZLE - Accord de libre-échange, également connu sous le nom d'accord commercial préférentiel, entre deux États ou plus. Implique des parties accordant des préférences tarifaires à leurs fournisseurs respectifs, ainsi que d'autres avantages dans les secteurs comme les marchés publics et les mesures non-tarifaires.

Marchés publics - achats par les gouvernements centraux et territoriaux.

MRAs - les accords de reconnaissance mutuelle sont des accords entre deux économies ou plus en vue de la reconnaissance réciproque des normes, des qualifications ou des exigences de licences de chacun. Les MRAs peuvent couvrir les biens, les services, l'éducation et les qualifications professionnelles.

Non-discrimination - un principe majeur du système commercial multilatéral dans le cadre de l'OMC. Il inclut le traitement de la nation la plus favorisée (NPF) et le traitement national.

Préférence - accès aux marchés à des conditions plus favorables pour des fournisseurs particuliers, par exemple la Nouvelle Zélande et l'Australie s'accordent réciproquement entrée hors taxe pour les marchandises australiennes dans le cadre de la CER.

Les prix de référence (ou les prix de contrôle) - valeurs d'évaluation des droits d'entrée qui sont administrativement et arbitrairement imposés aux importations plutôt que d'accepter la valeur commerciale déclarée de ces marchandises.

La quote-part (ou les contingents tarifaires) - en raison de l'Accord du Cycle d'Uruguay (GATT), ce sont des dispositifs qui ont permis aux pays importateurs de remplacer les mesures non-tarifaires, comme les contingents généraux à l'importation et les contraintes volontaires à l'exportation avec des limitations sur les importations. Ils impliquent une quantité indiquée dont l'entrée est autorisée à un taux tarifaire bas ou (ou zéro) pour les importations dont la quantité dépasse ce qui est prévu pour le taux tarifaire général.

Les règles d'origine - les critères de production et de contenu définissant l'origine des marchandises, par exemple dans le cadre CER, la moitié des prix à la sortie de l'usine doit être dû à l'intrant de la Nouvelle Zélande pour qu'elles soient déclarées originaires de la Nouvelle Zélande.

Action de sauvegarde - mesures provisoires visant à permettre aux compagnies de s'ajuster à la rude concurrence des fournisseurs étrangers, même lorsque la concurrence n'est pas le résultat du dumping ou de la subvention. Un exemple est celui des pénalités tarifaires que les Etats-Unis imposent actuellement à certaines importations de l'acier, y compris en provenances de la Nouvelle Zélande.

Entreprises commerciales publiques (parfois connues sous le nom de voie unique de commercialisation) - défini par l'OMC comme « entreprises gouvernementales et entreprises non gouvernementales, y compris les offices de commercialisation, à qui ont été accordés des droits ou des privilèges exclusifs ou spéciaux, y compris les pouvoirs statutaires ou constitutionnels, dans l'exercice desquels elles influencent par leur achat ou ventes, les niveaux ou le sens d'orientation des importations ou des exportations. »

Tarif - un impôt prélevé sur des importations de marchandises quand elles franchissent la frontière. Ceux-ci peuvent être un pourcentage de la valeur du produit

ou d'une somme monétaire fixée, connu sous le nom de «tarifs spécifiques». Dans la plupart des pays, y compris la Nouvelle Zélande, il existe une différence entre un taux maximum autorisé ou - «lié » et le taux inférieur convenu avec l'OMC ou non lié appliqué aux importations.

Escalade de tarifs – taux tarifaires qui augmentent avec chaque niveau de transformation supplémentaire, pénalisant ainsi les produits à la valeur ajoutée, comme c'est souvent le cas pour nos exportations de bois.

Contingents tarifaires – permettent l'accès d'un certain volume de produits à un tarif très réduit. Un tarif plus élevé est imposé sur les produits importés en dehors du contingent tarifaire.

Libéralisation commerciale - processus de réduction des obstacles nationaux au commerce de biens et de services ainsi qu'au droit de propriété intellectuelle.

Politique commerciale - cadre général de lois, de réglementations, d'accords internationaux et de positions de négociation adoptés par un gouvernement pour réaliser l'accès légalement obligatoire des marché d'outre-mer aux entreprises locales.

ANNEXE 3: EXTRAIT DU DOCUMENT DE L'OMC TN/MA/S/5/REV.1 DE NOVEMBRE 2003

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

TN/MA/S/5/Rev.1

28 novembre 2003

(03-6324)

Groupe de négociation sur l'accès au marché

TABLE DES MATIERES DE L'INVENTAIRE DES MESURES NON TARIFAIRES

Note du Secrétariat⁵

Révision

Suite à la discussion du Groupe de négociation de l'accès au marché de sa réunion de juillet 2003 relative à la question d'obstacles non tarifaires, il a été convenu que les participants devraient améliorer ou faire de nouvelles propositions sur les obstacles non tarifaires. De même, en vue d'améliorer les réponses et l'analyse, il a été convenu que le Secrétariat enverrait le format de ces notifications, y compris une nouvelle classification de l'inventaire. L'information ci annexé a été envoyée à toutes les délégations par fax en septembre et elle est maintenant formellement distribuée afin d'accompagner ce processus.

Participant qui maintient	Produits affectés par l'obstacle	Nature de l'obstacle	Effets de l'obstacle sur le commerce	Catégorie de l'inventaire	Dispositions pertinentes de l'OMC	Mesure adopté pour résoudre cet obstacle
1	2	3	4	5	6	7

⁵ Le présent document a été préparé sous la seule responsabilité du Secrétariat et sans aucun préjudice aux positions des membres et à leurs droits et obligations au titre de l'OMC.

Dans colonne 1 (participant qui maintient), à ce stade, la notification du participant qui maintient n'est pas nécessaire, cependant, si le participant désire soumettre cette information, une colonne est prévue à cet effet.

Dans colonne 2 (Produits affectés par l'obstacle), il est demandé aux participants de faire la liste des produits affectés par l'obstacle. À cet égard, la ligne du tarif SH et la description du produit devraient toutes les deux être renseignées. Si le problème est de nature générique, c.à.d. couvre toutes les catégories de produits, prière l'indiquer.

Dans colonne 3 (Nature de l'obstacle), il est demandé aux participants d'expliquer ce qu'est l'obstacle et comment il fonctionne.

Dans colonne 4 (effets de l'obstacle sur le commerce), il est demandé aux participants de donner des indications sur les effets de l'obstacle sur le commerce.

Dans colonne 5 (Catégorie de l'inventaire), il est demandé aux participants d'indiquer la catégorie de l'inventaire, telle que définie dans l'inventaire révisé ci-annexé, dans laquelle serait classé cet obstacle. Si aucune catégorie n'existe pour cet obstacle, veuillez utiliser la dernière catégorie «autre» et donnez les détails additionnels nécessaires au besoin.

Dans colonne 6 (Dispositions pertinentes de l'OMC), il est demandé aux participants d'indiquer si l'obstacle est couvert par un accord de l'OMC existant. Si oui, veuillez préciser l'article ou l'accord pertinents.

Dans colonne 7 (Mesure prise pour régler l'obstacle), il est demandé aux participants d'indiquer comment ils comptent traiter cet obstacle dans le contexte des autres négociations au marché pour les produits non agricoles. Plus particulièrement, comme propose lors de la réunion du Groupe de négociation tenue en juillet 2003, il est espéré que le participant identifie laquelle des quatre catégories, présentées dans le « Projet des éléments de modalités » (TN/MA/W/35/Rev.1), l'ONT serait classé. Les quatre catégories sont énumérées ci-dessus, et a), b), c) et d) leur ont assignées pour plus de facilité et d'identification dans le format de tabulation.

- a) Les participants se mettent d'accord sur les ONT sélectionnés pour qu'ils soient traités par le NGMA sur la base des modalités convenues, pouvant inclure des demandes/offres, approches horizontales ou verticales;
- b) L'examen des ONT ayant un mandat de négociation spécifique dans la Déclaration de Doha dans les autres domaines devrait continuer dans cet organe, mais l'information sur l'avancement ou le résultat de ces négociations devrait être communiquée à ce groupe pour des besoins de transparence ;
- c) Le travail sur les ONT portant sur d'autres domaines de la Déclaration de Doha qui n'ont actuellement aucun mandat de négociation spécifique continuera dans d'autres fora, mais l'information sur les progrès réalisés devrait être transmise à ce groupe pour des besoins de transparence ;
- d) Après clarifications, et si le groupe décide qu'il est nécessaire de les envoyer à un autre organe de l'OMC, les ONT qui n'ont actuellement aucun mandat de négociation spécifique seront notifiés au TNC pour être transmis à l'organe compétent de l'OMC pour action et compte rendu.

PARTIES ET SECTIONS	DESCRIPTION
<p>Partie I</p> <p>A</p> <p>B</p> <p>C</p> <p>D</p> <p>E</p>	<p><u>Participation du gouvernement aux pratiques commerciales et restrictives tolérées par les gouvernements</u></p> <p>Outils du gouvernement, y compris les subventions, les avantages fiscaux et les droits compensatoires</p> <p>Marchés publics</p> <p>Pratiques restrictives tolérées par les gouvernements</p> <p>Commerce par l'État, pratiques de monopole du gouvernement, etc.</p>
<p>Partie II</p> <p>A</p> <p>B</p>	<p><u>Procédures relatives aux douanes et aux formalités administratives à l'entrée</u></p> <p>Droits anti-dumping</p>

PARTIES ET SECTIONS	DESCRIPTION
<p>C</p> <p>D</p> <p>E</p> <p>F</p> <p>G</p> <p>H</p> <p>I</p>	<p>Évaluation en douane</p> <p>Classification douanière</p> <p>Formalités et documents douaniers</p> <p>Échantillons</p> <p>Règles d'origine</p> <p>Formalités douanières</p> <p>Licence d'importation</p> <p>Inspection avant l'expédition</p>
<p>Partie III</p> <p>A</p> <p>B</p> <p>C</p>	<p><u>Obstacles techniques au commerce</u></p> <p>Généralités</p> <p>Réglementations techniques et normes</p> <p>Systèmes d'essai et de certification s</p>
<p>Partie IV</p> <p>A</p> <p>B</p> <p>C</p>	<p><u>Mesures sanitaires et phytosanitaires</u></p> <p>Généralités</p> <p>Mesures SPS, y compris les limites de résidus chimiques, l'absence de maladie, traitement spécifié du produit, etc.</p> <p>Essai, certification et évaluation de la conformité à d'autres exigences</p>

PARTIES ET SECTIONS	DESCRIPTION
<p>Partie V</p> <p>A</p> <p>B</p> <p>C</p> <p>D</p> <p>E</p> <p>F</p> <p>G</p> <p>H</p> <p>I</p> <p>J</p> <p>K</p> <p>L</p>	<p><u>Limitations spécifiques</u></p> <p>Limitations quantitatives</p> <p>Embargos et autres restrictions ayant des effets similaires</p> <p>Contingents «Screen-time» et autres réglementations de mixage</p> <p>Contrôle du change</p> <p>Discrimination résultant des accords bilatéraux</p> <p>Approvisionnements discriminatoires</p> <p>Limitations des exportations</p> <p>Mesures de réglementation des prix internes</p> <p>Contingents tarifaires</p> <p>Taxes à l'exportation</p> <p>Exigences concernant le marquage, l'étiquetage et l'emballage</p> <p>Autres</p>
<p>Partie VI</p> <p>A</p> <p>B</p> <p>C</p> <p>D</p> <p>E</p>	<p><u>Charges à l'importation</u></p> <p>Dépôts préalables à l'importation</p> <p>Surcharges, taxes portuaires, taxes statistiques, etc.</p> <p>Taxes discriminatoires (film), taxes à l'utilisation, etc.</p> <p>Restrictions de crédit discriminatoires</p> <p>Ajustements des taxes à la frontière</p>
<p>Partie VII</p> <p>A</p> <p>B</p> <p>C</p> <p>D</p>	<p><u>Autre</u></p> <p>Questions de propriété intellectuelle</p> <p>Mesures de sauvegarde, actions d'urgence</p> <p>Contraintes de distribution</p> <p>Pratiques commerciales ou restrictions sur le marché</p>

PARTIES ET SECTIONS	DESCRIPTION
E	Autres

ANNEXE 4: EXEMPLE D'UN RAPPORT DU COMESA SUR LES ONT⁶

PAYS IMPOSANT : ABC

PAYS NOTIFIANT: XYZ

DESCRIPTION DU PRODUIT: **Tôles galvanisées**

DESCRIPTION DE L'ONT : **Statut d'originaire**

XYZ s'est plaint⁷ que les autorités ABC lui exigeaient que les tôles galvanisées portent un cachet avec les inscriptions "fabriquée en XYZ" comme preuve de l'origine.

ACTION PRISE:

La question a été portée à l'attention du Gouvernement d'ABC

Rapport No. CS/TCM/TC/XIX/21 de la 19ème réunion du Comité du commerce et douane tenue du 16 au 18 octobre 2006 à Ezulwini, Swaziland.

Au paragraphe 110 (p) XYZ a indiqué que ses tôles galvanisées ont été interdites d'entrée sur le marché au motif de non reconnaissance du certificat d'origine (Statut d'originaire).

ABC a dit qu'il vérifierait cette plainte et ferait rapport à la prochaine réunion. Cette question sera aussi examinée au niveau bilatéral.

22 ème réunion du Conseil des ministres – 12 – 13 novembre 2006 tenue à Djibouti

CS/CM/XXII/9.

Au titre du rapport sur les ONT, il a été décidé qu'ABC vérifierait la plainte et ferait rapport en conséquence.

⁶ Les véritables noms des pays ont été cachés

⁷ Re: TCCM No. 19 Para 110 (p)
CM No.22 Point (d) Elimination des ONT –Décisions du Conseil

Le 30 mars 2007, une lettre de suivi a été envoyée au Gouvernement d'ABC lui demandant de préparer un rapport intérimaire à l'intention de la réunion du Comité du commerce et douane qui se tiendra du 16 au 20 avril 2007 à Djibouti.

STATUT:

En attente du rapport du Gouvernement ABC.

ANNEXE 5: Commerce intra COMESA (2005)

Exportateur	Angola	Burundi	Congo	Djibouti	Egypte	Erythrée	Ethiopie	Kenya
Angola		0	0	0	0	0	0	
Burundi	0		0	0	0	0	0	
Congo	0	0		0	0.1	0	0	
Djibouti	0	0	0		1.2	0	59.5	
Egypte	3.8	0.2	0.5	8.4		0	22.3	
Erythrée	0	0	0	0	0		0.1	
Ethiopie	0.2	0.2	0.2	58.6	16.2	0		
Kenya	1.4	48.5	139.4	8.7	114	13.8	35.8	
Comoros	0	0	0	0	0	0	0	
Libye	0	0	0	0	107.7	0	0	
Madagascar	0	0	1.4	0	0.8	0	0	
Maurice	0.1	0.4	0	0.2	0.1	0	0.8	
Malawi	0	1.2	0.3	0	16.2	0	0	
Rwanda	0.1	2.1	3.7	0	0	0	0.1	
Seychelles	0	0	0	0	0	0	0	
Soudan	0	0	0	0	51.2	0	2.5	
Swaziland	0	0	0	0	0.3	0	6	
Uganda	0.8	20.8	60.4	0	3.3	0.2	0.2	
Zambie	0.5	0	106	0	0.1	0	0.1	
Zimbabwe	2.5	0.2	19.5	0.5	1.2	0	1.6	
Total	9.5	73.6	331.2	76.3	312.5	14.1	129.1	2

Exportateur	Madagascar	Maurice	Malawi	Rwanda	Seychelles	Soudan	Swaziland	Uga
Angola	0	0	0	0.1	0	0.2	0	
Burundi	0	0	0.3	6.2	0	0.4	0	
Congo	0.1	0	0	2.1	0	0.6	0	
Djibouti	0	0.1	0	0.4	0	0.2	0	
Egypte	3.4	5.6	1.6	0.5	0.1	185.9	0.4	
Erythrée	0	0	0	0	0	0.7	0	

Ethiopie	0	0	0	0.8	0	16.4	3.3	
Kenya	5.2	6.4	20.7	142.4	3.5	110.2	0.1	6
Comores	0	0.1	0	0	0	0	0	
Libye	0	0	0.1	0	0	8.2	0	
Madagascar		11.9	0	0	0.4	0.2	0	
Maurice	82		0.1	1	14.7	0	0.1	
Malawi	0	0		0.8	0	0	0	
Rwanda	0	0	0		0	0.1	0.6	
Seychelles	0	0.4	0	0		0	0.2	
Soudan	0	0	0	0	0		0.1	
Swaziland	8.7	5.9	4.3	0	1.9	14.7		
Uganda	0	1	0.1	36.1	0	50.5	0.4	
Zambia	0	1.5	63.8	0	0	0	0.9	
Zimbabwe	0	2.1	51.7	0.7	0.1	0.5	0.9	
Total	99.6	35.1	142.6	191.2	20.6	388.8	7.1	6

Millions USD

Source: Bureaux nationaux de statistique, Secrétariat du COMESA

ANNEXE 6: PROCESSUS PROPOSÉ POUR LA RÉDUCTION DES ONT DE LA SADC

PREMIÈRE ÉTAPE (Définition)

Activité		ÉTAT MEMBRE								
		Prévalence/Non-transparence			Impact sur le commerce			Suppression/Harmonisation Calendrier		
Principaux ONT (SADC)	Catégorie de l'OMC proposée	élevée	moyenne	faible	élevée	moyenne	faible	Immédiate 0-12 mois	moyenne 1-2 ans	Longue 2-5 ans
Procédures et documentation douanières encombrantes	Procédures douanières et formalités administratives à l'entrée									
Formalités d'obtention de permis/licences d'importation fastidieuses	Procédures douanières et formalités administratives à l'entrée									
Formalités d'obtention de permis/licences d'exportation fastidieuses	Limitations spécifiques									
Contingents d'importation et d'exportation	Limitations spécifiques									
Interdictions d'importations sans raisons	Limitations spécifiques									
Autres ONT										
Charges	Charges à									

restrictives qui ne sont pas des droits d'importation ou d'exportation	l'importation										
Voie de commercialisation unique restrictive	Participation du gouvernement au commerce et aux pratiques restrictives tolérées par les gouvernements										
Charges de transit prohibitives	Charges à l'importation										
Procédures fastidieuses pour l'obtention de visas	Autre										
Réglementations techniques restrictives	Obstacles techniques au commerce										
Exécution restrictive des contrats commerciaux	Autre										

Deuxième étape : Processus de règlement :

Procédure de notification, de circulation et de règlement:

- Définir le processus ;
- Attribuer les responsabilités ;
- Confirmer les délais ;
- Convenir du cours de non action

Troisième étape: Réduction des ONT dans toute la SADC par la facilitation du commerce sur une base thématique :

- Produits agricoles (y compris les questions SPS et de voie de commercialisation unique)
- Harmonisation des normes
- Harmonisation des conditions de visas (voyage et travail)
- Transport et transit (infrastructure, charges, péages, permis, etc)
- Procédures douanières et documentation
- Gestion et services aux postes frontières
- Permis d'importation et licence d'exportation (si pas couverts ailleurs)
- Mécanisme anti-corruption.

Inventaire des processus et programmes actuels de facilitation du commerce – analyse des lacunes

Convenir du processus futur et des principaux partenaires

Proposer le mécanisme et le calendrier

Définir le résultat escompté

Déterminer les ressources nécessaires

ANNEXE 7: MATRICE PROPOSÉE POUR LA SURVEILLANCE ET L'ÉLIMINATION DES ONT AU NIVEAU NATIONAL

Nom du pays: _____

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ONT No.	Domaine du problème	Description des ONT les plus rigoureux	Impact des ONT sur le commerce	Responsabilité	Approche possible de l'élimination des ONT	Critères de performance	Moyens de vérification	Contraintes	Surfactants
	<p>Description générique du domaine où l'ONT est identifié</p> <p><i>Example</i> Customs documentation and administrative procedures</p>	<p>Description de tous les domaines génériques où des ONT sont identifiés</p>	<p>Donner la liste des effets négatifs des ONT sur le commerce</p>	<p>Département ou ministère chargé de l'application de l'ONT en question</p>	<p>Actions proposées pour améliorer l'application de la mesure et réduire les effets négatifs sur le commerce</p>	<p>Cela peut être le temps de dédouanement des marchandises, de la production de meilleurs procédures et rapports, etc.</p>	<p>Restitutions sur les rapports et les informations au sujet de la mise en œuvre des mesures correctives convenues</p>	<p>Déterminer les contraintes rencontrées dans l'élimination des ONT, ex. résistance de la part du département concerné, insuffisance des ressources financières et humaines, etc.</p>	